

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 oktober 1999

WETSVOORSTEL

**tot aanvulling van het koninklijk
besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement op
de politie van het wegverkeer**

(Ingediend door mevrouw Colette Burgeon)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 octobre 1999

PROPOSITION DE LOI

**complétant l'arrêté royal du
1^{er} décembre 1975 portant
règlement général sur la police
de la circulation routière**

(Déposée par Mme Colette Burgeon)

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000:	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i>
QRVA	<i>: Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
HA	<i>: Handelingen (Integraal Verslag)</i>
BV	<i>: Beknopt Verslag</i>
PLEN	<i>: Plenum vergadering</i>
COM	<i>: Commissievergadering</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 :	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>: Questions et Réponses écrites</i>
HA	<i>: Annales (Compte Rendu Intégral)</i>
CRA	<i>: Compte Rendu Analytique</i>
PLEN	<i>: Séance plénière</i>
COM	<i>: Réunion de commission</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel nr. 894/1 - 96/97.

Naar verluidt doden airbags tegenwoordig meer kinderen dan dat ze er redden. Bovendien zijn ze ook gevaarlijk voor volwassenen van kleine gestalte. Volgens de recentste statistieken van de Amerikaanse Dienst voor de Verkeersveiligheid (NHTSA) zou dit soort veiligheidsvoorzieningen bij een ongeval tweemaal meer kinderen doden dan redden.

De dienst wijst er dan ook op dat het opengaan van die opblaasbare kussens fatale gevolgen kan hebben voor kinderen en kleine volwassenen (kleiner dan 1,60 m): de jongste twee jaar kwamen 28 kinderen en 19 volwassenen om het leven doordat een airbag zich ontvouwde.

Bij een ongeval gevolgd door een schok, glijdt de inzittende naar voor en botst met zijn gezicht tegen de airbag, die openschiet met een snelheid van 300 km per uur: een dergelijk snelle en heftige uitzetting is in het geheel niet te vergelijken met het opblazen van een strandbal. De tijd die nodig is om de zak van 36 liter te vullen met stikstof, bedraagt immers slechts dertig duizendste van een seconde.

Kleine volwassenen - vooral vrouwen - hebben tijdens het sturen de neiging dichter bij het dashboard te zitten: een uitgelezen positie om de airbag recht in het gezicht te krijgen.

Volgens de statistieken van de NHTSA waren 16 van de 19 volwassenen die als gevolg van verwondingen door de luchtkussens omkwamen, - veelal kleine - vrouwen.

Kinderen die voorin in een kinderzitje geplaatst worden, met de rug tegen de rijrichting in, lopen een ander risico. Wanneer de airbag zich openvouwt, worden het zitje en de baby tegen de rugleuning van de passagiersstoel geslingerd. In auto's met twee airbags brengen de constructeurs trouwens pictogrammen aan die de ouders aanraden hun kinderen achterin te doen plaatsnemen.

Hoewel het debat al sinds enkele maanden woedt, is het nog lang niet afgesloten. Ook bij ons in Europa wordt het met belangstelling gevolgd. Airbags zijn hier namelijk later ingevoerd dan in de Verenigde Staten en worden nu steeds vaker aangeboden.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition n° 894/1 - 96/97.

Les airbags sont actuellement accusés de tuer plus d'enfants qu'ils n'en sauvent et d'être dangereux pour les adultes de petite taille. Selon les dernières statistiques de l'Administration américaine pour la sécurité routière (NHTSA), ces mesures de protection pourraient en fait tuer deux fois plus d'enfants qu'elles n'en sauvent en cas d'accident.

Pour cet organisme, l'ouverture du coussin gonflable pourrait être fatale aux enfants et aux personnes de petite taille (moins de 1,60 m) : 28 enfants et 19 adultes ont été tués ces deux dernières années par le déploiement d'un airbag.

Lorsqu'un accident suivi d'un choc se produit, l'occupant de la voiture glisse vers l'avant et son visage est projeté contre l'airbag, lequel se déploie à 300 km à l'heure : son ouverture, extrêmement violente et rapide, n'a rien à voir avec le gonflement d'une bouée de plage. L'opération qui libère l'azote dans une poche de 36 litres s'effectue en 30 millièmes de seconde.

Les adultes de petite taille, souvent des femmes, ont tendance à conduire près du tableau de bord : une position idéale pour prendre l'airbag en pleine tête.

Les statistiques de la NHTSA montrent ainsi que sur 19 adultes morts des suites des blessures infligées par les coussins d'air, 16 étaient des femmes, la plupart petites.

Les enfants placés à l'avant dans un siège dos à la route, risquent eux, un autre type d'accident. En cas de déploiement de l'airbag, le siège auto et le bébé sont projetés contre le dossier du siège passager. Lorsque les habitacles sont équipés de deux airbags, les constructeurs de véhicules recommandent d'ailleurs, pictogrammes à l'appui, d'installer l'enfant à l'arrière.

Le débat, lancé depuis déjà plusieurs mois, n'est en tout cas pas près de s'éteindre. Il est suivi avec intérêt en Europe, où les airbags, apparus plus tardivement qu'aux Etats-Unis, sont désormais proposés de plus en plus fréquemment.

Toch is ook Europa zich al sterk bewust van de gevaren van airbags voor kinderen die voorin zitten. Dat blijkt uit het feit dat de constructeurs de automobilisten met aandrang afraden een kind naast de bestuurder plaats te laten nemen indien de wagen uitgerust is met een airbag aan passagierszijde.

Die aanbeveling werd evenwel nog niet in een wettelijk verbod omgezet. Dat is precies de doelstelling van dit wetsvoorstel.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 44 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 mei 1996, wordt het punt 44.2 aangevuld met de volgende bepaling:

«Indien de auto is uitgerust met een passagiersairbag, is het de bestuurder verboden personen kleiner dan 1,60 m voorin plaats te laten nemen.».

Art. 3

Deze wet treedt in werking op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

9 september 1999

Leurs inconvénients sont cependant connus sur le Vieux Continent également, à l'égard des enfants installés sur le siège avant, à tel point que le transport d'un enfant à côté du conducteur est tout à fait déconseillé par les constructeurs eux-mêmes, en présence d'un airbag passager.

Mais aucune interdiction légale n'est venue renforcer cette recommandation. C'est l'objectif poursuivi par la présente proposition de loi

COLETTE BURGEON (PS)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution

Art. 2

Dans l'article 44 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par l'arrêté royal du 29 mai 1996, le point 44.2 est complété par la disposition suivante :

«Si le véhicule automobile est équipé d'un airbag passager, il est interdit au conducteur de laisser des personnes dont la taille est inférieure à 1,60 m prendre place à l'avant du véhicule.».

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

9 septembre 1999

COLETTE BURGEON (PS)