

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2000-2001

---

27 SEPTEMBER 2001

---

**Wetsvoorstel tot wijziging, wat de hoofdsteunen betreft, van artikel 57 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

(Ingediend door de heer Jacques D'Hooghe)

---

## TOELICHTING

---

Om de verkeersveiligheid in ons land te verbeteren, moeten we niet alleen oog hebben voor de verkeersinfrastructuur, maar ook voor de technische eisen waaraan de auto's moeten voldoen. Hoofdsteunen in personenauto's zijn niet verplicht in Europa. Er zijn wel Europese richtlijnen met technische vereisten waaraan in auto's geïnstalleerde hoofdsteunen moeten voldoen. In de praktijk blijkt dat iedere auto over minstens twee hoofdsteunen beschikt, een voor de bestuurder en een voor de passagier voorin naast de bestuurder. Een hoofdsteun voor elke zitplaats lijkt ons meer aangewezen, met name een die aan de voorschriften van richtlijn 78/932/EEG voldoet.

Volgens het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid waren er in 1996 48 750 letselongevallen en in 2000 waren het er 49 065. Dat is een vermeerdering met 3,6 % over de jongste vijf jaar. Hoofdsteunen voorkomen (nek)letsels, op voorwaarde dat ze correct worden afgesteld. Het doel van de hoofdsteun is het hoofd en de romp bij een aanrijding als één

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2000-2001

---

27 SEPTEMBRE 2001

---

**Proposition de loi modifiant, en ce qui concerne les appuie-têtes, l'article 57 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité**

(Déposée par M. Jacques D'Hooghe)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

Pour améliorer la sécurité routière dans notre pays, il y a lieu de s'occuper non seulement de l'infrastructure routière mais aussi des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les automobiles. Il n'est pas obligatoire, en Europe, d'installer des appuie-têtes dans les voitures individuelles. Il existe cependant des directives européennes qui définissent des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les appuie-têtes installés dans les voitures. Il s'avère en pratique que chaque voiture est équipée d'au moins deux appuie-têtes, un pour le conducteur et un pour le passager qui occupe le siège à côté de celui-ci. Il nous semble plus indiqué d'installer, à chaque place assise, un appuie-tête répondant aux prescriptions de la directive 78/932/CEE.

Selon l'Institut belge de la sécurité routière, il y a eu, en 1996, 48 750 accidents au cours desquels des personnes ont subi des lésions; en 2000, il y en a eu 49 065. Cela représente une augmentation de 3,6 % sur les cinq dernières années. Les appuie-têtes permettent de prévenir des lésions (cervicales), s'ils sont réglés correctement. Le but d'un appuie-tête est de

geheel te laten bewegen, zodat het risico op een (nek)letsel wordt verkleind.

Een vaak voorkomend nekletsel is de zogenaamde *whiplash*. *Whiplash* of het zweepslagsyndroom wordt veroorzaakt doordat — onder andere bij een aanrijding — het hoofd in een versnelde beweging met heel grote kracht naar voor en dan naar achteren geworpen wordt in een extreme stand. Het mag duidelijk zijn dat een dergelijke *whiplash* zeer ernstige fysische gevolgen kan hebben en zelfs geregeld een dodelijke afloop kent. Het verplichten van hoofdsteunen in voertuigen van categorie M1 zou het risico op *whiplash* verkleinen. Cijfers over het aantal ongevallen met *whiplash* als gevolg zijn in België moeilijk te achterhalen. In Nederland zijn er per jaar bijna 25 000 personen die een *whiplash* oplopen. Verhoudingsgewijs moeten deze cijfers in België nog hoger liggen, gelet op de uitbouw van ons wegennet en het vele verkeer in dorpskernen (wegens de lintbebouwing).

Hoofdsteunen op de achterbank zijn ook aan te raden omdat ze de inzittenden beschermen tegen (schokken van) voorwerpen die op de hoedenplank liggen. Bij plots remmen of een botsing kunnen die voorwerpen immers dodelijke projectielen worden.

Jacques D'HOOGHE.

\*  
\* \*

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

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

### Art. 2

Artikel 57, § 7, 4<sup>o</sup>, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen regelement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 november 1984, wordt aangevuld als volgt:

« Alle zitplaatsen in voertuigen van de categorie M1 moeten uitgerust zijn met al dan niet in de zetels ingebouwde hoofdsteunen die voldoen aan de bij richtlijn 78/932/EEG bepaalde voorschriften. »

Jacques D'HOOGHE.

faire mouvoir la tête et le torse comme un ensemble en cas de collision, pour réduire ainsi le risque de lésions (cervicales).

Une lésion cervicale qui est fréquente en cas d'accident est celle que l'on appelle le coup du lapin. Elle résulte, notamment en cas de collisions, du fait que, dans un mouvement accéléré, la tête est projetée avec une très grande force vers l'arrière, puis vers l'avant, dans des positions extrêmes. Il est clair que pareil coup du lapin peut avoir des conséquences physiques très graves et entraîne même souvent une issue fatale. L'obligation d'équiper les véhicules de la catégorie M1 d'appuie-têtes permettrait de réduire le risque de coup du lapin. Il est difficile de savoir dans combien de cas d'accident, des personnes subissent le coup du lapin en Belgique. Aux Pays-Bas, quelque 25 000 personnes en sont victimes chaque année. Toutes proportions gardées, ces chiffres doivent être encore plus élevés en Belgique, étant donné que notre réseau routier est plus développé et que le trafic est plus intense chez nous dans les agglomérations (en raison de la construction en ruban).

Il est également indiqué d'équiper la banquette arrière d'appuie-têtes. Ils permettent en effet de protéger les passagers contre les (chocs pouvant être occasionnés par des) objets qui se trouvent sur la plage arrière. En cas de freinage brutal ou de collision, ces objets peuvent en effet se transformer en projectiles mortels.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Art. 2

L'article 57, § 7, 4<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, inséré par l'arrêté royal du 16 novembre 1984, est complété par la disposition suivante:

« Toutes les places assises des véhicules de la catégorie M1 doivent être équipées d'appuie-têtes incorporés ou non dans les fauteuils et répondant aux prescriptions de la directive 78/932/CEE. »