

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2004-2005

---

17 MARS 2005

---

**Proposition de loi modifiant les articles 30 et 30bis de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dans le but d'équiper les véhicules à moteur de phares de jour**

(Déposée par MM. Jacques Germeaux,  
Flor Koninckx et Wouter Beke)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

Dans son plan d'action pour la sécurité routière, la Commission européenne s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2010. Elle entend, d'ici 2006, atteindre l'objectif intermédiaire d'une réduction de 33 %.

Dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, notre pays s'est intégralement rallié aux objectifs précités.

Grâce à la nouvelle loi sur la circulation, qui est entrée en vigueur en mars 2004 et qui met l'accent sur des contrôles accrus et une meilleure répression, le nombre de victimes d'accidents de la circulation a fortement baissé dans notre pays. La Belgique a néanmoins encore un long chemin à parcourir si elle veut devenir dans ce domaine un État modèle en Europe.

Nombreux sont les accidents dus notamment au fait qu'un usager de la route a aperçu un autre usager trop tard ou ne l'a carrément pas vu, même le jour.

Il ressort des statistiques d'accidents de l'IBSR pour l'année 2001 que 66,7 % des accidents ont eu lieu en journée, et que le nombre d'accidents survenus de jour sur les routes ordinaires (69,2 %) dépassait de presque

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2004-2005

---

17 MAART 2005

---

**Wetsvoorstel tot wijziging van de artikelen 30 en 30bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met het oog op de invoering van motorvoertuigverlichting overdag**

(Ingediend door de heren Jacques Germeaux,  
Flor Koninckx en Wouter Beke)

---

## TOELICHTING

---

De Europese Commissie heeft in haar actieplan verkeersveiligheid de ambitieuze doelstelling vooropgesteld om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010. Als tussentijdse doelstelling moet een vermindering met 33 % gerealiseerd worden tegen 2006.

Ons land heeft in het kader van de staten-generaal voor verkeersveiligheid die doelstellingen integraal overgenomen.

Dankzij de nieuwe verkeerswet, die van kracht is sedert maart 2004 en waarin de klemtoon ligt op meer controles en een betere sanctionering, is het aantal verkeersslachtoffers bij ons fors gedaald. Desondanks heeft België nog een hele weg af te leggen om op dit vlak een modelstaat binnen Europa te worden.

Bij een ongeval speelt in veel gevallen mee dat een weggebruiker iemand anders te laat of helemaal niet ziet, ook overdag.

Uit de ongevallenstatistieken van het BIVV van 2001 blijkt dat 66,7 % van het aantal ongevallen overdag gebeurt, waarbij het aantal ongevallen overdag op gewone wegen (69,2 %) bijna tien procent

10 % celui des accidents survenus sur les autoroutes et les échangeurs (59,9 %).

La moitié des accidents survenus en journée sont dus à une mauvaise visibilité. Aux carrefours, cette proportion atteindrait même 80 %.

De nombreuses recherches ont déjà été effectuées pour découvrir quelles mesures seraient susceptibles d'améliorer la visibilité des usagers de la route. Une de ces mesures, à laquelle la Commission européenne s'intéresse beaucoup à l'heure actuelle et accorde son appui, est l'installation de phares de jour à allumage automatique, appelés aussi les *Daytime Running Lights* (DRL).

Le système DRL offre de nombreux avantages. Il augmente la visibilité des véhicules dans la mesure où il accentue le contraste entre ceux-ci et l'environnement. De plus, il permet d'apercevoir plus rapidement les véhicules, même quand ils se situent dans le champ de vision latéral. Enfin, il améliore la faculté d'appréciation de la distance et de la vitesse de conduite des autres usagers; un véhicule dont les phares sont allumés est perçu comme étant plus près, ce qui a une influence positive sur le comportement des usagers, par exemple en cas de dépassement.

Il existe plusieurs scénarios permettant de mettre en œuvre le système DRL. On peut faire une distinction entre un scénario technique et un scénario basé sur le comportement. L'un et l'autre ont déjà été appliqués avec des effets positifs pour la sécurité routière dans de nombreux pays européens et non européens.

Dans le scénario technique, les phares sont allumés automatiquement dès que le moteur est mis en marche. Le système DRL fonctionne ainsi *de facto* sur toutes les routes pendant toute l'année. Le Canada est actuellement le seul pays où cette technique est appliquée. Les autorités compétentes considèrent que cette solution est la moins coûteuse et la plus fiable à long terme.

Une variante à cette technique prévoit que les phares s'allument automatiquement si la luminosité diminue, grâce à l'installation dans le véhicule de récepteurs spécifiques. Il ressort d'un questionnaire que cette variante a les faveurs de pays comme la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, pour autant qu'elle s'avère effectivement bénéfique pour la sécurité routière.

Dans l'hypothèse où seuls les nouveaux véhicules seraient équipés de pareils récepteurs, cette variante présente un grand désavantage: il faudra tenir compte d'une longue période transitoire pendant laquelle certains véhicules seront munis de cette technologie et d'autres pas, ce qui générera un risque plus élevé pour la sécurité.

hoger ligt dan op de autosnelwegen en verkeerswisselaars (59,9 %).

De helft van alle ongevallen overdag is aan een gebrekkige zichtbaarheid te wijten. Op kruispunten zou dit zelfs oplopen tot 80 %.

Er is al heel wat onderzoek verricht naar maatregelen ter verbetering van de zichtbaarheid van verkeersdeelnemers. Een van die maatregelen, die momenteel op veel aandacht en steun kan rekenen van de Europese Commissie, is de invoering van *Motorvoertuigverlichting Overdag* (MVO), of de zogenaamde *Daytime Running Lights* (DRL).

Motorvoertuigverlichting overdag biedt talrijke voordelen. Het verbetert de zichtbaarheid van de voertuigen doordat het contrast tussen het voertuig en de omgeving groter wordt. Bovendien worden voertuigen eerder opgemerkt, ook in de periferie van het blikveld. Ten slotte verbetert het de beoordeling van afstand en rijsnelheid door andere weggebruikers; mensen achten een voertuig met lichten aan dichterbij en dat beïnvloedt het gedrag positief bij bijvoorbeeld het inhalen.

Er bestaan verschillende scenario's om MVO te implementeren. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen een technische invalshoek en een gedragsscenario. In heel wat Europese en andere landen zijn die draaiboeken reeds geïmplementeerd, met gunstige gevolgen voor de verkeersveiligheid.

In het technisch scenario wordt de verlichting automatisch aangeschakeld bij het starten van de motor. Zodoende is MVO *de facto* van toepassing op alle wegen gedurende het hele jaar. Momenteel is Canada het enige land dat gebruik maakt van deze techniek. De bevoegde autoriteiten beschouwen die oplossing als de minst kostbare en de meest betrouwbare op lange termijn.

Een variant hierop bestaat erin dat de voertuigverlichting automatisch aanschakelt bij een verminderde lichtgesteldheid aan de hand van specifieke receptoren in het voertuig. Uit een rondvraag blijkt dat die techniek de voorkeur geniet van landen als Frankrijk, Duitsland en Nederland, indien blijkt dat die de verkeersveiligheid effectief ten goede zou komen.

Het grote nadeel van die variant is dat, indien enkel nieuwe voertuigen met dergelijke receptoren uitgerust worden, er rekening moet worden gehouden met een lange overgangperiode waarbij zowel voertuigen met als zonder die technologie in omloop zijn. Dit zorgt voor een hoger veiligheidsrisico.

Dans le scénario basé sur le comportement, les conducteurs restent libres d'allumer ou non les phares en journée en actionnant le commutateur d'éclairage. Plusieurs variantes sont également possibles en l'espèce. Premièrement, la mesure peut soit être recommandée ou rendue obligatoire, soit être recommandée dans un premier temps pour ensuite être rendue obligatoire. Deuxièmement, l'utilisation des phares le jour peut être recommandée ou rendue obligatoire sur toutes les routes ou seulement sur certaines d'entre elles (par exemple les routes hors agglomération), pendant toute l'année ou uniquement pendant une partie de l'année (en pratique, il s'agira toujours de la période hivernale).

Il ressort d'une enquête européenne que l'utilisation des phares de jour est obligatoire pendant toute l'année et sur toutes les routes dans tous les pays scandinaves (Norvège, Suède, Finlande et Danemark). En Tchéquie, en Lituanie et en Pologne, les phares de jour sont obligatoires sur toutes les routes, mais uniquement en hiver. En Italie et en Hongrie, les phares de jour sont obligatoires pendant toute l'année, mais uniquement sur les routes hors agglomération, variante que l'Espagne a également l'intention d'instaurer. En Israël, l'utilisation des phares de jour est uniquement obligatoire en hiver sur les routes hors agglomération, une pratique que l'Autriche a également l'intention de rendre obligatoire à moyen terme.

Il n'y a qu'en Suisse que l'utilisation des phares de jour est recommandé et non obligatoire.

Le scénario basé sur le comportement présente l'avantage de pouvoir être appliqué facilement à tous les véhicules et de permettre d'éviter les risques pour la sécurité auxquels donnerait lieu une circulation mixte. Cela ne vaut bien entendu que si tous les conducteurs utilisent les phares de jour sur toutes les routes et durant toute l'année. Si on limite l'utilisation des phares de jour à certaines routes ou à une certaine période de l'année, le risque d'une circulation mixte augmente à nouveau, les conducteurs adoptant un comportement inconsistant.

L'un des inconvénients que présentera éventuellement le scénario basé sur le comportement par rapport au scénario technique est qu'il faudra consentir davantage d'efforts pour faire respecter la réglementation. L'expérience des pays scandinaves montre toutefois que ce sont avant tout les autres usagers qui forcent le respect de la réglementation, et non les pouvoirs publics. Il n'en va pas autrement à l'heure actuelle lorsque les conducteurs font des appels de phares, le soir ou la nuit, pour prévenir d'autres conducteurs qu'ils n'ont pas allumé leurs phares.

La plupart des pays qui ont opté pour le système DRL insistent sur l'importance de procéder à une instauration progressive, soit en encourageant son application volontaire avant de le soumettre à une

In het gedragsscenario blijven de bestuurders verantwoordelijk voor het gebruik van de verlichting overdag via het aan- of uitzetten van de lichtschaakelaar. Ook hier bestaan verschillende varianten. Ten eerste kan de maatregel aanbevolen of verplicht worden, ofwel aanvankelijk aanbevolen en later verplicht. Ten tweede kan het gebruik aanbevolen of verplicht worden op alle wegen of enkel op bepaalde wegen (bijvoorbeeld landelijke), gedurende het hele jaar of enkel tijdens een gedeelte van het jaar (in de praktijk komt dit altijd neer op de winterperiode).

Uit Europees onderzoek blijkt dat in alle Scandinavische landen (Noorwegen, Zweden, Finland en Denemarken) het gebruik van verlichting overdag verplicht is het ganse jaar door op alle wegen. In Tsjechië, Litouwen en Polen is verlichting verplicht op alle wegen, maar enkel tijdens de winter. In Italië en Hongarije is verlichting het ganse jaar door verplicht, maar enkel op landelijke wegen. Ook Spanje heeft plannen om die variant in de praktijk te brengen. In Israël is het gebruik van verlichting overdag enkel verplicht op landelijke wegen tijdens de winter. Oostenrijk is ook van plan om deze techniek op middellange termijn in te voeren.

Enkel in Zwitserland is het gebruik van verlichting overdag aanbevolen en niet verplicht.

Het gedragsscenario heeft als voordeel dat het eenvoudig kan toegepast worden voor alle voertuigen en de veiligheidsrisico's bij gemengde circulatie aldus vermeden worden. Uiteraard geldt dit enkel indien alle bestuurders de verlichting overdag gebruiken op alle wegen en gedurende het volledige jaar. Bij beperkingen tot bepaalde wegen of in de tijd wordt het risico op gemengde circulatie opnieuw groter door inconsistent gedrag van de bestuurder.

Een mogelijk nadeel van het gedragsscenario in vergelijking met het technisch scenario is de grotere inspanning die moet geleverd worden op het vlak van handhaving. Uit ervaring in de Scandinavische landen blijkt evenwel dat de handhaving in de eerste plaats van de andere weggebruikers komt en niet van de autoriteiten. Dit is ook nu reeds het geval wanneer bestuurders 's avonds of 's nachts via de flashlichten andere bestuurders duidelijk maken dat hun lichten niet branden.

De meeste landen met MVO benadrukken het belang van een geleidelijke invoering, hetzij door het aanmoedigen van vrijwillig gebruik vóór de wettelijke verplichting, hetzij door een geleidelijke uitbreiding

obligation légale, soit en étendant graduellement le champ d'application de cette obligation à plusieurs types de routes et à de plus longues périodes.

Une mise en œuvre progressive du système DRL, sur une base d'abord volontaire, combinée à des campagnes de sensibilisation concernant ses effets sur la sécurité routière, permettrait à cette mesure d'être mieux comprise et accueillie avant de devenir légalement obligatoire.

Les pays qui envisagent de mettre en œuvre le système DRL le feront donc de préférence graduellement, bien qu'il faille tenir compte d'une période de transition inévitable pendant laquelle des véhicules circuleront en journée, les uns avec les phares allumés, les autres sans phares.

Plusieurs études à grande échelle ont permis de quantifier les avantages et les désavantages du système DRL.

Il ressort d'une première méta-analyse du *Transportøkonomisk Institutt* (TØI), l'institut norvégien de sécurité routière, que tous les scénarios aboutissent à une diminution significative du nombre d'accidents impliquant plusieurs parties (*Elvik et al.*, 2003 et 1996). Le nombre d'accidents survenus de jour et impliquant plusieurs parties serait réduit de 10 à 15 %.

De plus, l'utilisation des phares de jour a un effet plus positif en cas d'accidents mortels qu'en cas d'accidents entraînant des lésions corporelles, et plus positif en cas d'accidents entraînant des lésions corporelles qu'en cas d'accidents n'occasionnant que des dégâts matériels. C'est dû surtout au fait que la vitesse d'impact est plus faible en cas de collision entre deux véhicules équipés du système DRL.

Une analyse des coûts et des bénéfices basée sur l'étude du TØI nous apprend que les bénéfices retirés du système sont sensiblement supérieurs à son coût, le ratio coûts-bénéfices variant entre 1,96 et 1,73, en fonction du scénario suivi pour le mettre en place (voir *supra*). Autrement dit : les bénéfices sont respectivement de 96 et de 73 % plus élevés que les coûts.

Pour le calcul des coûts, l'étude part du principe que le système DRL entraîne une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> allant de 0,5 à 1,5 %. De plus, le cycle de vie des lampes utilisées est réduit de moitié, ce qui entraîne un coût supplémentaire de 6 euros par véhicule par an.

L'étude précitée infirme également l'effet supposé négatif des phares de jour sur la visibilité et, partant, la sécurité des motocyclistes, des conducteurs de cyclo-moteurs et des cyclistes. Au contraire, selon cette étude, le nombre d'accidents impliquant ces usagers de la route diminuera après l'instauration du système DRL.

van het verplicht gebruik over verscheidene wegen en langere tijdsperiodes.

Een geleidelijk tot uitvoering brengen van MVO, die start op vrijwillige basis, gecombineerd met sensibiliseringscampagnes over de effecten ervan op de verkeersveiligheid, doen het begrip en draagvlak voor deze maatregel toenemen vooraleer die wettelijk verplicht wordt.

Landen die overwegen om MVO te implementeren doen dit bijgevolg best op geleidelijke wijze, niet-tegenstaande dit onvermijdelijk zorgt voor een overgangperiode met zowel verlichte als niet-verlichte voertuigen overdag.

Er bestaan verschillende grootschalige studies waarin de voor- en nadelen van MVO gekwantificeerd werden.

Uit een eerste meta-analyse-onderzoek van het *Transportøkonomisk Institutt* (TØI), een Noors verkeersveiligheidsinstituut, blijkt dat alle scenario's resulteren in een significante vermindering van het aantal ongevallen met meerdere partijen (*Elvik et al.*, 2003 en 1996). Het aantal ongevallen overdag, waarbij verschillende partijen betrokken zijn, zou verminderen met 10 tot 15 %.

Bovendien is het effect van MVO voor dodelijke ongevallen groter dan voor ongevallen met lichamelijk letsel en voor ongevallen met lichamelijke letsels groter dan voor ongevallen met materiële schade. Dit komt vooral omdat de impactsnelheid lager ligt bij botsingen tussen voertuigen met MVO.

Uit een kosten-batenanalyse, gebaseerd op dit onderzoek, blijkt dat de voordelen substantieel groter zijn dan de kosten, waarbij de kosten-batenratio varieert tussen 1,96 en 1,73, naargelang het implementatiescenario (*supra*). Met andere woorden : de baten zijn respectievelijk 96 % en 73 % hoger dan de kosten.

Voor de berekening van de kosten gaat dit onderzoek ervan uit dat MVO leidt tot een stijging van het benzineverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot met 0,5 %-1,5 %. Bovendien wordt de levenscyclus van de lampen gehalveerd, hetgeen zorgt voor een bijkomende kost van 6 euro per voertuig ieder jaar.

Dit onderzoek weerlegt ook het vermeende nadelige effect van MVO op de zichtbaarheid en bijgevolg veiligheid van motorrijders, bromfietzers en fietsers. Integendeel, volgens dit onderzoek zal het aantal ongevallen waarbij die weggebruikers betrokken zijn verminderen na de invoering van MVO.

Il ressort également d'une deuxième étude réalisée par la SWOV (la Fondation néerlandaise pour la recherche scientifique en matière de sécurité routière) pour le compte de la direction générale des Transports de la Commission européenne, que le système DRL permet de prévenir une part importante des accidents.

Sur la base d'une méta-analyse de 24 études d'évaluation, il s'avère que le système DRL se traduit par une diminution de 24,6 % des tués de la route, de 20 % des victimes et de 12,4 % des accidents ayant entraîné uniquement des dégâts matériels (*Koornstra et al.*, 1997). Cela signifie, à l'échelle européenne, que chaque année, le nombre des tués de la route baisserait de 5500, qu'il y aurait 155 000 blessés en moins admis dans les hôpitaux, qu'on enregistrerait 740 000 accidents de moins et que les cas d'accidents donnant lieu à une demande d'indemnisation auprès des compagnies d'assurance diminueraient de 1,9 million.

Selon une troisième étude, qui a été réalisée par le *European Transport Safety Council* (ETSC) et qui approfondit les recherches entreprises par le TØI et la SWOV, l'instauration du système DRL permettrait de sauver chaque année 2827 vies humaines dans 15 États membres de l'UE. Cette étude part du principe que 10 % des conducteurs utiliseraient volontairement les phares de jour dans les pays où ceux-ci ne sont pas encore obligatoires.

L'ETSC a également examiné quelle serait la consommation de carburant supplémentaire qui résulterait de l'utilisation permanente des feux de croisement. Il est ressorti de l'étude que la consommation de carburant augmenterait de 0,1 l/h pour les voitures particulières et les camionnettes. Cela signifie qu'une utilisation des phares de jour pendant une heure occasionnerait une consommation de carburant supplémentaire de 0,1 l/h (la distance moyenne parcourue pendant ce laps de temps est de 50 km quel que soit le type de route). Pour les camions, la consommation supplémentaire s'élèverait, selon l'ETSC, à 0,17 l/h.

L'ETSC a calculé que le coût de la consommation de carburant supplémentaire s'élèverait à plus de 3 milliards d'euros pour l'ensemble des véhicules en Europe. La pollution supplémentaire coûterait chaque année 200 millions d'euros.

Selon l'ETSC, on peut toutefois réduire ce coût en installant des systèmes DRL spéciaux qui consomment 38 % de carburant en moins que les feux de croisement.

Pour conclure, il ressort de toutes les études que l'instauration de systèmes DRL en Europe peut sauver de nombreuses vies humaines. Les analyses des coûts et des bénéfices prédisent également un résultat positif, étant donné que les coûts sont sans commune mesure avec les effets positifs.

Uit een tweede onderzoek van de *Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (SWOV), in opdracht van de Directoraat-Generaal Transport van de Europese Commissie, blijkt eveneens dat MVO een substantieel aandeel van de ongevallen kan voorkomen.

Op basis van meta-onderzoek van 24 evaluatiestudies leidt MVO tot 24,6 % minder verkeersdoden, 20 % minder slachtoffers en 12,4 % minder ongevallen met uitsluitend materiële schade. (*Koornstra et al.*, 1997). Toegepast op Europese schaal betekent dit dat het aantal verkeersdoden jaarlijks met 5500 zou dalen, er 155 000 minder geregistreerde ziekenhuisgewonden zouden zijn, er 740 000 minder geregistreerde ongevallen zouden plaatsvinden en er 1,9 miljoen minder ongevallen tot verzekeringsclaims zouden leiden.

Volgens een derde onderzoek van de *European Transport Safety Council* (ETSC), dat verderbouwt op de onderzoeken van TØI en SWOV, zou de invoering van MVO jaarlijks 2 827 levens redden in 15 EU-lidstaten. Dit onderzoek houdt rekening met een vrijwillig gebruik van MVO door 10 % van de bestuurders in landen waar dit nog niet verplicht is.

De ETSC bestudeerde ook het bijkomend brandstofverbruik dat een permanent gebruik van de dimlichten met zich zou meebrengen. Uit de studie bleek dat het brandstofverbruik van personenwagens en bestelwagens met 0,10 l/u zou stijgen. Dit betekent dat een uur lang MVO gebruiken zou leiden tot een bijkomend brandstofverbruik van 0,1 liter (ongeacht het wegtype is de gemiddelde afgelegde afstand tijdens deze tijdspanne 50 km). Voor vrachtwagens zou die toename volgens ETSC neerkomen op 0,17 l/u.

De ETSC berekende dat het prijskaartje voor het bijkomende brandstofverbruik meer dan 3 miljard euro zou bedragen voor alle voertuigen in Europa. De bijkomende vervuiling zou jaarlijks 200 miljoen euro kosten.

Volgens de ETSC kunnen die kosten echter verminderd worden door het plaatsen van speciale DRL's die 38 % minder brandstof verbruiken dan de dimlichten.

Conclusie: uit alle onderzoeken blijkt dat de invoering van MVO in Europa veel mensenlevens kan redden. De kosten-batenanalyses leveren eveneens een positief resultaat op, aangezien de kosten niet opwegen tegen de positieve effecten.

De plus, ces coûts pourraient encore diminuer de manière spectaculaire si les véhicules étaient équipés de phares de jour spéciaux, qui consommeraient moins d'électricité dans la mesure où ils fonctionneraient de manière autonome par rapport aux phares arrière, à l'illumination de la plaque d'immatriculation, à l'éclairage du tableau de bord, etc. La consommation d'électricité supplémentaire reste dès lors limitée, ce qui épargne le générateur à courant alternatif.

Les associations de motocyclistes sont opposées à l'installation de systèmes DRL dans les voitures. Elles craignent que les conducteurs de deux-roues motorisés ne soient moins visibles dans le trafic si les voitures doivent circuler en permanence avec leurs phares allumés.

Il existe peu de preuves empiriques en la matière. D'une part, il est exact qu'une visibilité moindre des motocyclistes pourrait se traduire par une augmentation du nombre d'accidents les impliquant. D'autre part, le fait que les motocyclistes aperçoivent mieux et plus vite les voitures lorsqu'elles allument leurs phares de jour, pourrait compenser cet inconvénient.

Se fondant sur l'étude de la SWOV, l'ETSC suppose que les deux effets se neutraliseraient et que le système DRL n'aurait dès lors aucun effet négatif sur la sécurité des motocyclistes.

Dans l'étude « *Scenario's for the implementation of Daytime Running Lights in the European Union* », réalisée pour le compte de la Commission européenne, plusieurs manières de mettre en œuvre le système DRL ont été examinées.

Cette étude épingle le meilleur scénario et recommande de combiner une mesure technique, consistant à installer des phares de jour (dédiés) automatiques sur les nouveaux véhicules, avec une mesure sur le plan comportemental, à savoir l'obligation, pour les conducteurs des véhicules existants, d'allumer leurs feux de croisement en journée.

Ce scénario peut compter sur le plus large consensus au sein de la société. Les feux de jour dédiés automatiques génèrent les coûts les plus faibles en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Combiner l'utilisation des feux de jour dédiés avec l'obligation simultanée ou préalable, pour les voitures existantes, d'allumer les phares minimise les risques pour la sécurité que représenterait le trafic mixte de véhicules circulant en journée, les uns avec leurs phares allumés, les autres pas.

Par ailleurs, il est à conseiller, dans une première phase, d'encourager l'utilisation volontaire des phares pour les véhicules existants avant de la rendre obligatoire. Cela permet aux conducteurs de se

Deze kosten zouden bovendien nog spectaculair dalen indien de voertuigen uitgerust zouden zijn met speciale DRL-lichten. Hiermee zou er minder stroomverbruik zijn omdat de achterlichten, nummerplaatverlichting, dashboardverlichting, en dergelijke niet worden ingeschakeld. Het bijkomend stroomverbruik blijft dus beperkt en de wisselstroomgenerator wordt gespaard.

Verenigingen van motorrijders zijn gekant tegen DRL voor auto's. Zij vrezen dat gemotoriseerde tweewielers minder zichtbaar zouden zijn in het verkeer wanneer auto's permanent met ingeschakelde lichten zouden moeten rijden.

Er zijn hiervoor weinig empirische bewijzen. Enerzijds klopt het dat een verminderde zichtbaarheid van de motorrijders zou kunnen leiden tot een toename van het aantal ongevallen waarbij ze betrokken raken. Anderzijds zou dit kunnen worden gecompenseerd doordat motorrijders de wagens beter en sneller opmerken als die hun lichten overdag inschakelen.

Zich hiervoor baserend op de studie van de SWOV, veronderstelt de ETSC dat beide effecten elkaar zouden neutraliseren en dat DRL dus geen enkel negatief effect zou hebben op de veiligheid van motorrijders.

Het rapport « *Scenario's for the implementation of Daytime Running Lights in the European Union* », een studie in opdracht van de Europese Commissie, onderzocht verschillende wijzen om MVO te implementeren.

Die studie beveelt als beste scenario de combinatie aan van een technische maatregel, dit wil zeggen automatische (dedicated) DRL voor nieuwe voertuigen, met een gedragsmaatregel, dit wil zeggen het verplicht gebruik van dimlichten overdag voor bestaande voertuigen.

Dit scenario kan rekenen op het grootste maatschappelijk draagvlak. De automatische dedicated DRL's zorgen voor de laagste kosten in termen van brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De combinatie met het gelijktijdig of voorafgaand verplicht gebruik van lichten voor bestaande auto's minimaliseert het veiligheidsrisico van gemengd verkeer met verlichte en niet-verlichte voertuigen overdag.

Het kan verder aangeraden zijn om in een eerste fase het vrijwillig gebruik van de lichten voor bestaande voertuigen te promoten alvorens te verplichten. Dit laat bestuurders toe zich aan te passen aan de

familiariser avec la nouvelle situation et de considérer le système DRL comme un progrès.

Il faut également insister, par le biais de campagnes de sensibilisation menées préalablement à grande échelle et au travers de divers médias (télévision, radio, presse écrite), sur les effets positifs du système DRL, y compris pour les motocyclistes, les cyclistes et les piétons.

L'inscription dans un cadre légal et la mise en œuvre de la composante technique du scénario recommandé, à savoir l'obligation d'équiper les nouveaux véhicules de phares de jour dédiés automatiques, se fera de préférence au niveau européen.

La présente proposition de loi vise à mettre en application la mesure intervenant sur le plan comportemental, prévue par le scénario recommandé.

Elle prévoit l'obligation d'utiliser les phares de jour pour tout véhicule motorisé, et ce, durant toute l'année.

L'article 2 prévoit l'obligation d'utiliser les phares de jour pour tout véhicule motorisé en adaptant l'article 30 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

La règle particulière de l'article 30*bis* de ce même arrêté royal, applicable aux motocyclettes et aux cyclomoteurs, devient donc sans objet.

L'article 3 règle l'utilisation des phares pour les autres véhicules en insérant un nouvel article 30*bis*.

Pour les autres véhicules et usagers de la route, on applique toujours la règle selon laquelle ils doivent utiliser les feux uniquement entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres.

L'article 4 habilite le Roi à fixer la date d'entrée en vigueur de la loi proposée, en fonction éventuellement des progrès constatés dans le processus décisionnel au niveau européen.

nieuwe situatie en MVO te beschouwen als een verbetering.

Ook voorafgaande sensibiliseringscampagnes op grote schaal en in verschillende media (televisie, radio, kranten) moeten de positieve effecten van MVO benadrukken, ook naar motorrijders, fietsers en voetgangers toe.

De technische component van het aanbevolen scenario, de verplichte uitrusting van nieuwe voertuigen met automatische dedicated DRL, wordt bij voorkeur op Europees niveau wettelijk geregeld en in toepassing gebracht.

Dit wetsvoorstel geeft uitvoering aan de gedragsmaatregel uit het aanbevolen scenario.

Het pleit voor het verplicht gebruik van verlichting overdag voor elk gemotoriseerd voertuig, het hele jaar door.

Artikel 2 verplicht het gebruik van de lichten overdag voor alle gemotoriseerde voertuigen via een aanpassing van artikel 30 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

De bijzondere regel voor motorfietsen en bromfietsen uit artikel 30*bis* van hetzelfde koninklijk besluit vervalt bijgevolg.

Artikel 3 regelt het gebruik van de lichten voor de overige voertuigen via een nieuw artikel 30*bis*.

Voor de overige voertuigen en weggebruikers blijft de regel van toepassing dat ze slechts hun lichten moeten gebruiken tussen het vallen van de avond en het aanbreeken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter.

Artikel 4 verleent de Koning de machtiging om de inwerkingtreding van deze wet te bepalen, eventueel in functie van de vooruitgang in de Europese besluitvorming.

Jacques GERMEAUX.  
Flor KONINCKX.  
Wouter BEKE.

**PROPOSITION DE LOI**

## Article premier

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

## Art. 2

L'article 30 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 4 avril 2003, est remplacé par les dispositions suivantes :

«Art. 30. Emploi des feux : véhicules à moteur, cyclomoteurs et motocyclettes

Dès que le véhicule se trouve sur la voie publique, les feux cités ci-après sont utilisés :

## 30.1. Véhicules à moteur.

1° À l'avant, les feux de croisement ou les feux de route, qui peuvent être utilisés simultanément.

Les feux de route doivent toutefois être éteints et remplacés par les feux de croisement :

*a)* à l'approche d'un usager venant en sens inverse, à la distance nécessaire pour que celui-ci puisse continuer sa marche aisément et sans danger, et en tout cas, dès qu'un conducteur allume et éteint successivement et rapidement ses feux de route pour faire comprendre qu'il est ébloui;

*b)* à l'approche d'un véhicule sur rails ou d'un bateau dont le conducteur ou le pilote risque d'être ébloui par les feux de route;

*c)* lorsque le véhicule en suit un autre à une distance de moins de 50 mètres, sauf lorsqu'il effectue un dépassement;

*d)* lorsque l'éclairage de la chaussée est continu et suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 100 mètres.

Les feux de brouillard avant ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Ils peuvent remplacer les feux de croisement ou les feux de route, ou être allumés simultanément avec ces feux.

2° À l'arrière, les feux rouges.

En outre, lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

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

## Art. 2

Artikel 30 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, wordt vervangen als volgt :

«Art. 30. Gebruik van de lichten : motorvoertuigen, bromfietsen en motorfietsen

Van zodra het voertuig zich op de openbare weg bevindt, worden de hierna vermelde lichten gebruikt :

## 30.1. Motorvoertuigen.

1° Vooraan, de dimlichten of de grootlichten, die gelijktijdig gebruikt mogen worden.

De grootlichten moeten echter gedoofd en door de dimlichten vervangen worden :

*a)* bij het naderen van een tegemoetkomende weggebruiker, op de nodige afstand opdat deze laatste zijn weg gemakkelijk en zonder gevaar zou kunnen voortzetten, en in ieder geval zodra een bestuurder zijn grootlichten achtereenvolgens snel ontsteekt en dooft om te kennen te geven dat hij verblind wordt;

*b)* bij het naderen van een spoorvoertuig of een boot waarvan de bestuurder of de stuurman door de grootlichten verblind zou kunnen worden;

*c)* wanneer het voertuig een ander voertuig op minder dan 50 meter afstand volgt, behalve wanneer het inhaalt;

*d)* wanneer de rijbaan onafgebroken en voldoende verlicht is zodat de bestuurder in staat is tot op ongeveer 100 meter duidelijk te zien.

De voormistlichten mogen slechts gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle regen. Zij mogen de dimlichten of de grootlichten vervangen, of gelijktijdig met deze lichten branden.

2° Achteraan, de rode lichten.

Bovendien, wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten die lichten gebruikt worden



de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m environ ainsi qu'en cas de forte pluie. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

### 30.2. Cyclomoteurs et motocyclettes.

En dehors des circonstances visées à l'article 30.1, le feu de croisement et le feu rouge arrière des cyclomoteurs et des motocyclettes à deux roues doivent être utilisés. Le feu de route ne peut alors être utilisé.»

### Art. 3

L'article 30*bis* du même arrêté royal est remplacé par les dispositions suivantes :

«Art. 30*bis*. Emploi des feux : autres véhicules et usagers lorsqu'ils circulent sur la voie publique

Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les feux ci-après sont utilisés :

#### 30*bis*.1.

Les véhicules conduits par des personnes handicapées et qui sont équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 30.

Les feux ci-après sont utilisés :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche.

#### 30*bis*.2.

Autres véhicules, usagers et animaux énumérés ci-dessous :

1° cycles montés :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

2° remorques, pour autant qu'elles doivent en être munies :

- à l'avant, deux feux blancs;
- à l'arrière, les feux rouges.

En outre, lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas

bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 meter alsook bij felle regen. Die lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

### 30.2. Bromfietsen en motorfietsen.

Buiten de omstandigheden bedoeld in artikel 30.1., moeten het dimlicht en het rode achterlicht van de bromfietsen en van de tweewielige motorfietsen gebruikt worden. Het grootlicht mag dan niet gebruikt worden.»

### Art. 3

Artikel 30*bis* van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt :

«Art. 30*bis*. Gebruik van de lichten : overige voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, worden de hierna vermelde lichten gebruikt :

#### 30*bis*.1.

De voertuigen die bestuurd worden door personen met een handicap en die uitgerust zijn met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, vallen niet onder toepassing van de bepalingen van artikel 30.

De hierna vermelde lichten worden gebruikt :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

Die lichten mogen in één enkele toestel verenigd zijn dat links geplaatst of gedragen wordt.

#### 30*bis*.2.

Andere voertuigen, weggebruikers en dieren hierna vermeld :

1° bereden rijwielen :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

2° aanhangwagens, voor zover zij met die lichten moeten uitgerust zijn :

- vooraan, twee witte lichten;
- achteraan, de rode lichten.

Bovendien, wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten die lichten gebruikt worden

de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m environ ainsi qu'en cas de forte pluie. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

3° véhicules attelés, charrettes à bras, animaux de trait non attelés, de charge ou de monture et bestiaux :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche, sauf dans les cas suivants :

- a) si le véhicule attelé tire un autre véhicule;
- b) si les bestiaux sont réunis en un troupeau comprenant six têtes ou plus.

4° tous autres véhicules lorsqu'ils circulent sur la chaussée : le feu blanc ou jaune et le feu rouge prévus au 3° ci-dessus.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable lorsque ces véhicules n'empruntent la chaussée que pour la traverser.

5° éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche, cortèges, groupes en rangs sous la conduite d'un guide, lorsqu'ils circulent sur la chaussée :

- à l'avant et à gauche, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière et à gauche, un feu rouge.

Un feu de la même couleur peut être porté à droite. Les flancs de ces formations doivent, si leur longueur le justifie, être signalés par un ou plusieurs feux blancs ou jaunes qui doivent être visibles dans toutes les directions.

#### 30bis.3.

Véhicules dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres : outre les feux prescrits à l'article 30 ou 30bis.2, des feux d'encombrement.

Ces feux sont placés à l'avant, à l'arrière et de chaque côté, ainsi que, le cas échéant, aux saillies latérales extrêmes du véhicule.

Les feux visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière, rouges.

#### 30bis.4.

Dans l'obscurité ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques, les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes, dans le cas où ils empruntent la piste cyclable, doivent être équipés d'une lumière blanche à l'avant et d'une lumière rouge à l'arrière.

bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 meter alsook bij felle regen. Die lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

3° gespannen, handkarren, niet-ingespannen trek-dieren, last- of rijdieren en vee :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

Die lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn dat links geplaatst of gedragen wordt, behalve in de volgende gevallen :

- a) indien het gespan een ander voertuig trekt;
- b) indien het vee een kudde van zes stuks of meer vormt.

4° alle andere voertuigen wanneer zij de rijbaan volgen : het onder 3° hierboven voorziene wit of geel licht en rood licht.

Deze bepaling geldt evenwel niet wanneer die voertuigen slechts op de rijbaan rijden om over te steken.

5° afdelingen van militaire kolonnes bestaande uit een op mars zijnde troep, stoeten, groepen in rijen vergezeld van een leider, wanneer zij de rijbaan volgen :

- vooraan links, een wit of geel licht;
- achteraan links, een rood licht.

Een licht van dezelfde kleur mag rechts gedragen worden. De flanken van die formaties moeten, indien zulks wegens hun lengte vereist is, door één of meer witte of gele lichten worden gesignaleerd, die in alle richtingen moeten zichtbaar zijn.

#### 30bis.3.

Voertuigen die meer dan 2,50 meter breed zijn : buiten de lichten voorgeschreven in artikel 30 of 30bis.2, omtreklichten.

Die lichten worden vooraan, achteraan, aan weerszijden en, in voorkomend geval, aan de uiterste zijdelingse uitstekken van het voertuig geplaatst.

De lichten die vooraan zichtbaar zijn moeten wit zijn, die welke achteraan zichtbaar zijn, rood zijn.

#### 30bis.4.

Bij duisternis of slechte weersomstandigheden moeten gebruikers van rolschaatsen en steps, wanneer zij gebruik maken van het fietspad, uitgerust zijn met een wit licht vooraan en een rood licht achteraan.

En cas d'utilisation de la chaussée dans les mêmes circonstances, ils doivent en plus porter une veste de sécurité rétro réfléchissante.»

Art. 4

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

18 janvier 2005.

Wanneer zij onder dezelfde omstandigheden gebruik maken van de rijbaan moeten zij bovendien een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen.»

Art. 4

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

18 januari 2005.

Jacques GERMEAUX.  
Flor KONINCKX.  
Wouter BEKE.