

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2003-2004

22 JUIN 2004

Proposition de loi modifiant l'article 77 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, en ce qui concerne les limiteurs de vitesse

(Déposée par M. Didier Ramoudt)

DÉVELOPPEMENTS

La vitesse est l'un des principaux fléaux du trafic routier. Une vitesse excessive ou inadaptée serait à l'origine d'environ 16 000 accidents par an dans notre pays. De plus, la vitesse a un effet non seulement sur le nombre d'accidents, mais aussi sur leur degré de gravité. Il est généralement admis qu'une augmentation de la vitesse moyenne de l'ordre de 1 km/h fait augmenter de 3 % le nombre d'accidents avec blessés et qu'elle provoquerait une augmentation de 5 à 6 % du nombre d'accidents avec des blessés graves et des morts.

Le respect des limitations de vitesse est une nécessité si l'on veut atteindre les objectifs des états généraux de la sécurité routière, à savoir faire baisser le nombre de tués sur la route de 30 % d'ici 2006 et de 50 % à l'horizon 2010.

Vitesse et puissance forment un mélange mortel. Les camionnettes, c'est-à-dire tout véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises avec une charge maximale autorisée de 3,5 tonnes, réunissent ces deux caractéristiques. De plus, elles sont fort à la

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2003-2004

22 JUNI 2004

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheids-toebehoren moeten voldoen, inzake snelheidsbegrenzers

(Ingediend door de heer Didier Ramoudt)

TOELICHTING

Snelheid is één van de grote boosdoeners in het verkeer. Overdreven of onaangepaste snelheid speelt een doorslaggevende rol bij naar schatting 16 000 ongevallen per jaar in ons land. Snelheid heeft bovendien niet alleen een invloed op het aantal ongevallen maar tevens op de ernst ervan. Aangenomen wordt dat bij een toename van de gemiddelde snelheid met 1 km per uur het aantal ongevallen met gewonden met 3 % toeneemt; het effect op ongevallen met zwaargewonden en doden zou stijgen met 5 à 6 %.

De naleving van de snelheidslimieten is noodzakelijk wil men de doelstellingen bereiken die de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid vooropstelden, met name het terugdringen van het aantal verkeersdoden met 30 % tegen 2006 en met 50 % tegen 2010.

De combinatie van snelheid en kracht is dodelijk. Kleine vrachtwagens, zijnde ieder voertuig opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken met een maximaal toegelaten massa van 3,5 ton, verenigen beide aspecten en zijn de jongste jaren erg in trek. Het

mode depuis quelques années. Au cours de la décennie écoulée, on a enregistré un véritable engouement pour ces camionnettes, dont le nombre a augmenté de 70%.

Le transport par route s'adapte à l'évolution de l'économie. Livraisons juste à temps, réduction de stock, délais de livraison très courts, plannings de production flexibles, ... font que des petites quantités de marchandises doivent être livrées aux clients dans des délais de plus en plus courts. Le commerce électronique et internet renforcent cette tendance.

Autre avantage: la réglementation stricte à laquelle sont soumis les camions ne s'applique pas aux camionnettes. Les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids maximum autorisé, y compris celui des remorques ou semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes, ne sont pas soumis aux directives européennes 3820/85 et 3821/85; de ce fait, les contrôles du temps de roulage, des interruptions, des temps de repos quotidiens, etc. sont quasiment inexistantes.

L'absence de réglementation et la nécessité de délivrer les marchandises dans le délai le plus court ne sont pas de nature à améliorer la sécurité routière. La fatigue et la perte de concentration chez les chauffeurs provoquent des accidents.

Le nombre d'accidents avec blessés dans lesquels une camionnette est impliquée a augmenté de 21,8% entre 1996 et 2001, alors que, parallèlement, le nombre d'accidents avec blessés sur l'ensemble du réseau routier diminuait de 3,3%. Cela représente une hausse de 11,5% de morts et de blessés graves dans des accidents impliquant des camionnettes, alors que sur l'ensemble du réseau routier, le nombre de morts et de blessés graves est en baisse de 17%.

L'installation obligatoire d'un limiteur de vitesse sur les camionnettes permettrait d'infléchir en partie ces mauvais résultats. ISA, le limiteur de vitesse intelligent, présente à cet égard des atouts indéniables. Le système fait en sorte qu'un véhicule dépasse plus difficilement les limitations de vitesse, au moyen de cartes digitales couplées à un système de localisation par satellite.

Les recherches effectuées par le *Centrum voor Duurzame Ontwikkeling* de l'université de Gand et de l'Institut belge pour la sécurité routière montrent que la généralisation du système ISA entrerait dans les faisabilités sociales, même pour les voitures particulières. Le limiteur de vitesse qui se limite à émettre un signal, c'est-à-dire le système ouvert, obtient le soutien de 87,6% des personnes interrogées.

Il ressort d'une enquête réalisée auprès des chauffeurs professionnels et des entreprises de transports, qui connaissent bien les avantages et les inconvénients de ces systèmes, que la moitié des chauffeurs estime que le système ISA serait très certainement de nature à

afgelopen decennium kon men een toename van het aantal kleine vrachtwagens met maar liefst 70% optekenen.

Het vervoer over de weg speelt in op de ontwikkelingen van de economie. Just in time leveringen, voorraadreducties, korte leveringstermijnen, flexibele productieplanningen, ... zorgen ervoor dat kleinere hoeveelheden goederen op steeds kortere termijn aan de klant moet worden afgeleverd. Ook e-commerce en internet versterken die tendens.

Bijkomend voordeel is het feit dat de strenge reglementering die geldt voor vrachtwagens niet van toepassing is op lichte vrachtwagens. Voertuigen bestemd voor het goederenvervoer, waarvan het toegestane maximumgewicht, dat van de aanhangwagens of oplegger inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt, zijn niet onderworpen aan de Europese richtlijnen 3820/85 en 3821/85. Hierdoor is de controle op de rijtijd, de onderbrekingen, de dagelijkse rusttijden,... nagenoeg onbestaande.

Het gebrek aan regelgeving en de eis om de goederen zo snel mogelijk op hun bestemming af te leveren komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Vermoeidheid en concentratieverlies bij de chauffeurs geven aanleiding tot ongevallen.

Het aantal letselongevallen waarbij een lichte vrachtwagen betrokken was, steeg tussen 1996 en 2001 met maar liefst 21,8% en dit terwijl het aantal letselongevallen op het gehele wegennet afnam met 3,3%. Vertaald in dodelijke slachtoffers en zwaargewonden resulteerde dit in een stijging van 11,5% bij verkeersongevallen met lichte vrachtwagens en een daling van 17% over het gehele verkeersnet.

Het verplicht inbouwen van een snelheidsbegrenzer in kleine vrachtwagens kan die negatieve cijferreeks gedeeltelijk ombuigen. ISA, de intelligente snelheidsbegrenzer, heeft onmiskenbare troeven. Het systeem zorgt ervoor dat een auto de snelheid moeilijker gaat overschrijden en dit op basis van digitale kaarten en plaatsbepalingen via de satelliet.

Onderzoek van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Universiteit Gent en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid toont aan dat een veralgemeend gebruik van ISA maatschappelijk haalbaar is, zelfs voor personenwagens. De louter signalerende snelheidsbegrenzer, het open systeem, kan op de steun van 87,6% van de ondervraagden rekenen.

Een bevraging van beroepschauffeurs en vervoersbedrijven, die de voor- en nadelen van dergelijke systemen daadwerkelijk kennen, toont aan dat de helft van de chauffeurs de mening is toegedaan dat ISA de verkeersveiligheid zeer zeker ten goede komt. Een

améliorer la sécurité routière. C'est tout à fait remarquable, d'autant que les chauffeurs et les sociétés de transports étaient plutôt réticents vis-à-vis des limiteurs de vitesse.

Les directives européennes 92/6/CEE et 92/24/CEE traitent de l'installation et de l'utilisation de limiteurs de vitesse sur les camions de plus de 12 tonnes et les autobus de plus de 10 tonnes. Compte tenu du résultat positif des expériences et dans le but de continuer à promouvoir la sécurité routière et la protection de l'environnement, ce régime a été étendu récemment (directive 2002/85/CE) aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, avec entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2005.

Les expériences menées au niveau européen ont montré les nombreux avantages qu'offrent les limiteurs de vitesse. Parmi les effets positifs, citons notamment l'atténuation des effets liés au CO₂ et au NO_x, la réduction des dégâts et de l'usure des véhicules, un accroissement de la sécurité routière, une diminution du montant des primes d'assurance consécutivement à la diminution du nombre d'accidents, une réduction de la consommation de carburant, ...

Compte tenu de la puissance et de la vitesse des camionnettes, la présente proposition vise à étendre l'application de l'article 77 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, aux véhicules de la catégorie N1.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 77 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, rétabli par l'arrêté royal du 17 février 1995, est complété par un point 1.3, rédigé comme suit:

opmerkelijk gegeven, vermits zowel de chauffeurs als de vervoersmaatschappijen negatief stonden tegenover snelheidsbegrenzers.

De Europese richtlijnen 92/6/EEG en 92/24/EEG behandelen de installatie en het gebruik van maximale snelheidsbegrenzers in vrachtwagens van meer dan 12 ton en autobussen van meer dan 10 ton. Op grond van positieve ervaringen en met het doel de verkeersveiligheid en de milieubescherming verder te bevorderen, werd deze regeling recentelijk uitgebreid (richtlijn 2002/85/EG) tot voertuigen van meer dan 3,5 ton: zij treedt in werking op 1 januari 2005.

De ervaringen op Europees vlak brengen heel wat voordelen, verbonden aan het gebruik van snelheidsbegrenzers, aan het licht. Positieve effecten zijn onder meer de verminderde CO₂- en NO_x-effecten, de vermindering van schade en slijtage aan voertuigen, een verhoging van de verkeersveiligheid, een vermindering van de verzekeringspremies als gevolg van het lager aantal ongevallen, lager brandstofgebruik, ...

Dit voorstel heeft tot doel, de kracht en de snelheid van kleine vrachtwagens in acht genomen, artikel 77 van het KB van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, uit te breiden tot de voertuigen van de categorie N1.

Didier RAMOUDT.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 77 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, opnieuw opgenomen bij het koninklijke besluit van 17 februari 1995, wordt aangevuld met een punt 1.3, luidende:

« 1.3. Les véhicules de la catégorie N1 doivent être équipés d'un limiteur de vitesse réglé de manière que leur vitesse maximale ne puisse pas dépasser 120 km/h. »

Art. 3

La présente loi entre en vigueur à une date à fixer par le Roi.

29 avril 2004.

« 1.3. De voertuigen van de categorie N1 moeten uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximale snelheid niet meer dan 120 km/u kan bedragen. »

Art. 3

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

29 april 2004.

Didier RAMOUDT.