

**Belgische Kamer  
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1992-1993 (\*)

8 MAART 1993

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de uitrusting  
van lichte vrachtwagens  
met snelheidsbegrenzers**

**(Ingediend door de heer De Mol)**

**TOELICHTING**

DAMES EN HEREN,

Volgens richtlijn 92/6/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschappen van snelheidsbegrenzers kunnen vanaf 1 januari 1994 nieuwe vrachtwagens met een maximumgewicht van meer dan 12 ton (type N3) en autobussen met een maximumgewicht van meer dan 10 ton (type M3), enkel deelnemen aan het wegverkeer in de lidstaten wanneer zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die is afgesteld op 100 km per uur wat betreft de autobussen en op 85 km per uur wat betreft de vrachtwagens. De lidstaten worden verplicht de eigen wetgeving aan deze richtlijnen aan te passen.

Deze bepaling, die in de eerste plaats zwaardere vrachtwagens en autobussen viseert, zal in een volgende fase waarschijnlijk ook van toepassing zijn op lichtere types. De vraag rijst of België niet het voor-

(\*) Tweede zitting van de 48<sup>e</sup> zittingsperiode.

**Chambre des Représentants  
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (\*)

8 MARS 1993

**PROPOSITION DE RESOLUTION**

**relative à l'installation  
de limiteurs de vitesse  
sur les camions légers**

**(Déposée par M. De Mol)**

**DEVELOPPEMENTS**

MESDAMES, MESSIEURS,

En vertu de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, les camions neufs ayant un poids maximum excédant 12 tonnes (catégorie N3) et les autobus ayant un poids maximum excédant 10 tonnes (catégorie M3) ne pourront circuler sur la voie publique dans les Etats membres à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994 que s'ils sont équipés d'un dispositif sur lequel la vitesse maximale est réglée à 100 kilomètres par heure pour les autobus et à 85 kilomètres par heure pour les camions. Les Etats membres sont tenus d'adapter leur droit interne à ces directives.

Il est vraisemblable que cette disposition, qui vise en premier lieu les types de camions et les autobus les plus lourds, sera également appliquée ultérieurement aux modèles plus légers. Pourquoi la Belgique

(\*) Deuxième session de la 48<sup>e</sup> législature.

touw zou kunnen nemen voor het invoeren van snelheidsbegrenzers voor lichte vrachtwagens en kleine autobussen.

De voordelen van de uitbreiding van het toepassingsgebied van snelheidsbegrenzers zijn legio : beperking van de snelheid bevordert de continuïteit van het verkeersbeeld en verhoogt de verkeersveiligheid. Het rijden met te hoge snelheid speelt namelijk een grote rol bij een belangrijk percentage van het aantal letselongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken. Bovendien heeft een snelheidsbegrenzing een gunstig effect op het milieu.

Invoering van een snelheidsbegrenzer betekent een verlaging van het brandstofverbruik, wat neerkomt op een belangrijke energiebesparing, maar ook op een vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot en van CO-, NOx- en CxHy-emissie.

Een ander positief gevolg is een aanzienlijke vermindering van de bandenslijtage. Op deze manier kan via de invoering van een snelheidsbegrenzer een aanzet gegeven worden tot een samenleving die op duurzaamheid is gericht.

Ten slotte blijkt uit experimenten dat de invoering van snelheidsbegrenzers de rijstijl van chauffeurs positief beïnvloedt.

J. DE MOL

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer,

— overwegende dat de uitvoering van snelheidsbegrenzers positieve gevolgen heeft;

— overwegende dat het noodzakelijk is, bij de aanpassing van de Belgische wetgeving ter zake, het toepassingsgebied van richtlijn 92/6/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen uit te breiden tot vrachtwagens lichter dan 12 ton en tot autobussen met een maximumgewicht dat lichter is dan 10 ton;

— drukt de noodzaak uit om ook vrachtwagens, met een maximumgewicht lager dan 12 ton en autobussen met een maximumgewicht lager dan 10 ton, uit te rusten met snelheidsbegrenzers;

— dringt er bij de Regering op aan hiertoe het voortouw te nemen en de noodzakelijke bepalingen uit te werken die de uitrusting met een snelheidsbegrenzer van vrachtwagens met een maximumgewicht lager dan 12 ton en autobussen met een maximumgewicht lager dan 10 ton, verplicht stellen vanaf 1 januari 1994;

ne pourrait-elle pas dès lors faire figure de précurseur en matière d'installation de limiteurs de vitesse sur les camions et autobus plus légers?

Les avantages de l'extension du champ d'application de cette directive imposant l'installation de limiteurs de vitesse, sont légion. La limitation de la vitesse favorise la fluidité du trafic et augmente la sécurité routière. Les excès de vitesse sont en effet à l'origine d'un nombre considérable d'accidents de roulage entraînant des dommages corporels et dans lesquels des camions sont impliqués. Les limitations de vitesse ont également un effet bénéfique sur l'environnement.

L'installation obligatoire des limiteurs de vitesse réduira en effet la consommation de carburant, ce qui représente non seulement une économie d'énergie considérable mais également une diminution des rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère et des émissions de CO, de NOx et de CxHy.

Cette mesure aura également un autre effet positif en ce qu'elle contribuera à réduire l'usure des pneus des véhicules. L'installation des limiteurs de vitesse pourra ainsi donner une impulsion à la mise en place d'une société axée sur la durabilité des choses.

Enfin, des expériences ont montré que l'installation de limiteurs de vitesse a une influence positive sur le style de conduite adopté.

## PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre,

— considérant que l'installation de limiteurs de vitesse a des effets bénéfiques;

— considérant qu'il y a lieu, lors de l'adaptation de la législation belge en la matière, d'étendre le champ d'application de la directive 92/6/CEE du Conseil des Communautés européennes aux camions de moins de 12 tonnes et aux autobus ayant un poids maximal inférieur à 10 tonnes;

— souligne la nécessité d'équiper également de limiteurs de vitesse les camions ayant un poids maximal inférieur à 12 tonnes et les autobus ayant un poids maximal inférieur à 10 tonnes;

— insiste auprès du Gouvernement pour qu'il prenne l'initiative en la matière en élaborant les dispositions requises pour que l'installation d'un limiteur de vitesse sur les camions ayant un poids maximal inférieur à 12 tonnes et sur les autobus ayant un poids maximal inférieur à 10 tonnes soit rendue obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994;

— dringt er bij de Regering op aan op Europees niveau te pleiten voor de uitwerking van maatregelen die de uitrusting met een snelheidsbegrenzer van vrachtwagens met een maximumgewicht kleiner dan 12 ton en autobussen met een maximumgewicht lager dan 10 ton, verplicht stellen.

12 oktober 1992.

J. DE MOL  
J. ANSOMS  
E. TOMAS  
H. LAUWERS  
H. VAN DIENDEREN  
L. PEETERS  
A. SCHELLENS  
X. WINKEL

— insiste auprès du Gouvernement pour qu'il réclame, au niveau européen, l'élaboration de mesures rendant obligatoire l'installation d'un limiteur de vitesse sur les camions ayant un poids maximal inférieur à 12 tonnes et sur les autobus ayant un poids maximal inférieur à 10 tonnes.

12 octobre 1992.