

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 août 2003

SESSION EXTRAORDINAIRE 2003

PROPOSITION DE LOI

**complétant le Code de la route
en vue d'interdire l'utilisation
du régulateur de vitesse de croisière**

(déposée par MM. Daan Schalck, Philippe
De Coene et Koen T'sijen)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 augustus 2003

BUITENGEWONE ZITTING 2003

WETSVOORSTEL

**tot aanvulling van de wegcode met
het verbod een kruissnelheidsregelaar
(cruise control) te gebruiken**

(ingediend door de heren Daan Schalck,
Philippe De Coene en Koen T'sijen)

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>SP.a - SPIRIT</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	: <i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 50 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 50 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> <i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> <i>Bestellingen :</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.deKamer.be</i> <i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>Commandes :</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.laChambre.be</i> <i>e-mail : publications@laChambre.be</i>
--	---

RÉSUMÉ

Le nombre d'accidents impliquant des camions sur les autoroutes est relativement élevé.

Les auteurs estiment que l'utilisation du cruise control ou régulateur électronique de vitesse de croisière par les chauffeurs de camions constitue en l'occurrence un facteur important, en ce qu'elle entraîne un relâchement de leur attention. Les auteurs proposent d'interdire l'utilisation d'un tel système.

SAMENVATTING

Het aantal ongevallen op autosnelwegen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, is vrij hoog.

Een belangrijke factor is het gebruik van de cruise control of elektronische kruissnelheidsregelaar door vrachtwagenchauffeurs, aldus de indieners. Het gebruik van zo'n systeem doet immers de aandacht van chauffeurs verslappen en daarom stellen zij voor dat het gebruik ervan zou verboden worden.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le nombre d'accidents impliquant des camions sur les autoroutes est relativement élevé. Il est frappant de constater que c'est souvent un camion qui vient s'encaster dans la file, surtout lorsqu'il y a des travaux de voirie. Le chauffeur remarque la file beaucoup trop tard ou, parfois, ne la remarque même pas, comme en témoignent les traces de freinage que l'on trouve généralement juste avant le lieu de l'accident, quand il y en a pas.

D'une manière générale, on peut dire que le relâchement de l'attention des chauffeurs de camions est un facteur important. L'utilisation fréquente du *cruise control* ou régulateur électronique de vitesse de croisière nuit assurément au maintien de l'attention de l'utilisateur de la route. Ce système permet en effet aux chauffeurs de poids lourds de garder une vitesse constante pendant une longue période, sans même devoir garder le pied sur l'accélérateur.

Plusieurs spécialistes de la circulation routière, mais aussi les fédérations de transporteurs sont de plus en plus convaincus qu'il est dès lors préférable d'interdire l'emploi du régulateur de vitesse. Il serait encore mieux d'interdire au niveau européen l'installation de régulateurs de vitesse dans les camions. Il ressort cependant de la réponse apportée par la Commissaire européenne compétente à la question de la députée européenne Katleen Van Brempt (question écrite E 1501/03), que nous ne devons pas escompter une action rapide en ce domaine.

Cet attermoiement européen nous contraint à opter pour une interdiction d'utilisation plutôt qu'une interdiction d'installation. Le fait d'interdire l'installation d'un régulateur de vitesse n'aurait d'effet que sur les camions immatriculés en Belgique. Dans le contexte international actuel du transport routier, pareille interdiction d'installation serait non seulement discriminatoire pour toutes les entreprises belges de transport, mais elle raterait aussi largement l'objectif visé.

La Commissaire européenne n'exclut néanmoins aucune hypothèse pour l'avenir. Elle encourage les États membres à communiquer à la Commission européenne leurs conclusions dans ce domaine. Une interdiction au niveau belge entraînant – il faut l'espérer – une diminution du nombre de victimes de la route pourrait inspirer la Commission européenne.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het aantal ongevallen op autosnelwegen waarbij vrachtwagens betrokken zijn is vrij hoog. Het valt daarbij op dat, zeker wanneer er wegenwerken zijn, een vrachtwagen heel dikwijls achteraan in een file inrijdt. De file wordt veel te laat of soms zelfs helemaal niet opgemerkt. Getuige daarvan zijn de remsporen die veelal net voor de plaats van het ongeval of zelfs helemaal niet terug te vinden zijn.

In het algemeen kan men stellen dat de verminderde aandacht van de vrachtwagenchauffeurs een belangrijke factor is. Het veelvuldig gebruik van de cruise-control of elektronische kruissnelheidsregelaar is zeker niet bevorderlijk om de aandacht op de weg te houden. Het laat de vrachtwagenchauffeurs immers toe gedurende lange tijd een constante snelheid aan te houden zonder zelfs nog de voet op het gaspedaal te houden.

Verschillende verkeersspecialisten, maar ook de transportfederaties zijn er meer en meer van overtuigd dat het daarom beter is het gebruik van de cruise-control te verbieden. Nog beter zou zijn om het installeren van de cruise-control in vrachtwagens op Europees niveau te verbieden. Uit het antwoord dat Europees Parlements lid Katleen Van Brempt (schriftelijke vraag E 1501/03) kreeg van de bevoegde Europese Commissaris, blijkt echter dat we op dat vlak geen snelle actie moeten verwachten.

Deze Europese aarzeling noodzaakt ons een verbod op het gebruik te verkiezen boven een verbod op de installatie. Een verbod op de installatie zou immers enkel gevolgen hebben op de in België ingeschreven vrachtwagens. Door de internationale context waarin het wegvervoer vandaag moet opereren, zou dergelijk verbod op installatie niet alleen discriminerend zijn voor de Belgische transportondernemingen, maar bovendien een groot deel van het beoogde effect missen.

Nochtans sluit de Europese Commissaris niets uit voor de toekomst. Zij moedigt de individuele lidstaten aan om hun bevindingen op dit vlak aan de Europese Commissie mee te delen. Een verbod op Belgisch niveau, hopelijk met gunstige resultaten op het vlak van het aantal verkeersslachtoffers, zou dan ook de Europese Commissie kunnen inspireren.

Nous devons faire preuve de prudence face aux possibles effets secondaires d'une interdiction de l'emploi du régulateur de vitesse. Nous avons conscience que l'industrie automobile mène actuellement des recherches approfondies sur des outils « intelligents » destinés aux conducteurs de voitures ou de camions. Il n'est dès lors pas exclu que l'on mette au point des systèmes permettant de neutraliser automatiquement le régulateur de vitesse et de faire freiner la voiture ou le camion en fonction de la proximité d'un autre véhicule. Il ne faut en aucun cas que l'interdiction d'utiliser les systèmes « rudimentaires » actuellement disponibles n'entrave la mise au point de systèmes intelligents.

L'interdiction d'utiliser le régulateur de vitesse ne peut pas non plus être confondue avec l'interdiction pour les camions de rouler sur les autoroutes belges à une vitesse supérieure à 90 km/h. Cette mesure, y compris l'utilisation d'un limiteur de vitesse, doit évidemment être maintenue.

La présente proposition de loi ne vise donc pas à interdire l'installation d'un régulateur de vitesse à bord des camions, mais bien à en interdire l'utilisation sur les routes belges.

Le ministre de la Mobilité est chargé d'instaurer un panneau de signalisation qui avertira les chauffeurs étrangers que l'utilisation du régulateur de vitesse est interdite sur les routes belges.

L'article 2 contient l'interdiction d'utiliser le régulateur de vitesse en Belgique. Le ministre de la Mobilité est chargé d'établir une définition technique adéquate du régulateur de vitesses (*cruise-control*), afin d'éviter qu'une interdiction formulée de manière générale n'entrave, ou même ne rende impossible, la mise au point de dispositifs intelligents pour assister la conduite d'une voiture ou d'un camion.

L'article 2 charge par ailleurs le ministre de la Mobilité d'instaurer un panneau de signalisation approprié. Pour que la loi proposée puisse produire quelque effet, il faudra en effet que les chauffeurs étrangers soient informés de l'interdiction d'utiliser le régulateur de vitesse à bord des camions. Ce panneau pourrait donc informer les chauffeurs aux frontières de notre pays, tout comme cela se fait déjà en ce qui concerne les vitesses maximales autorisées en Belgique.

Bij een verbod op het gebruik van cruise-control moeten we voorzichtig zijn voor neveneffecten. We zijn er ons van bewust dat binnen de automobieliindustrie ernstig onderzoek aan de gang is naar « intelligente » hulpmiddelen voor de bestuurders van wagens of vrachtwagens. Zo valt het niet uit te sluiten dat in de toekomst systemen worden ontwikkeld waarbij de afstand tot de voorligger de cruise-control automatisch laat afslaan en de wagen of vrachtwagen laat vertragen. De ontwikkeling van dergelijke intelligente systemen mag geenszins door het verbod op het gebruik van de huidige « primaire » systemen worden afgeremd.

Het verbod op het gebruik van cruise-control mag evenmin verward worden met het verbod voor vrachtwagens om op de Belgische autosnelwegen sneller dan 90 kilometer per uur te rijden. Deze maatregel, met inbegrip van het gebruik van een snelheidsbegrenzer, moet zeker behouden blijven.

De bedoeling van dit wetsvoorstel is dus niet om de installatie van een cruise-control bij vrachtwagens te verbieden, wel om het gebruik ervan op de Belgische wegen te verbieden.

Om buitenlandse chauffeurs te waarschuwen dat het gebruik van de cruise-control verboden is, op de Belgische wegen wordt de Minister van Mobiliteit opdracht gegeven een verkeersbord ter zake in te voeren.

Artikel twee bepaalt het verbod van het gebruik van de cruise-control in België. Aan de minister van mobiliteit wordt gevraagd om de cruise-control technisch goed te omschrijven. Dit moet vermijden dat een algemeen geformuleerd verbod het onderzoek naar intelligente hulpmiddelen bij het besturen van een wagen of vrachtwagen bemoeilijkt of zelfs onmogelijk maakt.

Artikel 2 vraagt voorts aan de minister van Mobiliteit een passend verkeersbord in te voeren. Wil dit wetsvoorstel enig effect hebben, dan zal het immers nodig zijn ook de buitenlandse chauffeurs afdoende te informeren over het verbod van het gebruik van cruise-control in vrachtwagens. Dit bord kan dan de aan de grenzen van ons land de chauffeurs informeren, net zoals dit vandaag gebeurt om ze te informeren over de in België geldende maximumsnelheden.

Daan SCHALCK (sp.a - spirit)
Philippe DE COENE (sp.a - spirit)
Koen T'SIJEN (s.p.a - spirit)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Un article 8*bis*, libellé comme suit, est inséré dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière :

«Art. 8*bis*. — Le conducteur ne peut utiliser de régulateur électronique de vitesse de croisière. Notre ministre de la Mobilité crée un signal routier visant à rapeler cette interdiction.».

24 juillet 2003

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt een artikel 8bis ingevoegd, luidende:

«Art. 8*bis*. — De bestuurder mag geen gebruik maken van een elektronische kruissnelheidsregelaar. Onze minister van mobiliteit ontwikkelt een verkeersbord om aan dit verbod te herinneren.».

24 juli 2003

Daan SCHALCK (sp.a - spirit)
Philippe DE COENE (sp.a - spirit)
Koen T'SIJEN (s.p.a - spirit)