

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 mai 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**en vue de modifier les règles nationales
et européennes relatives aux dimensions
et aux masses des camions**

(déposée par M. Tanguy Veys,
Mme Annick Ponthier
et M. Bruno Valkeniers)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 mei 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot wijziging van de nationale en Europese
regels inzake afmetingen en gewichten
van vrachtwagens**

(ingediend door de heer Tanguy Veys,
mevrouw Annick Ponthier
en de heer Bruno Valkeniers)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution reprend le texte de la proposition de résolution DOC 52 0894/001.

C'est avec la conviction que notre pays pourrait jouer un rôle moteur dans une matière que nous considérons comme extrêmement importante pour la sécurité routière dans toute l'Europe, que nous avons rédigé la présente proposition de résolution.

Écocombis

Dès 2004, quelques pays européens ont testé des camions plus longs et plus lourds, appelés écocombis, d'une longueur maximale de 25,25 mètres, d'une masse maximale de 60 tonnes et d'une capacité de chargement de 40, soit environ 40 % de plus que celle d'un camion ordinaire. Ces "supercamions" transportent à chaque voyage une cargaison plus importante. Pour une même quantité de marchandises transportées, le nombre de trajets est réduit de 32 % et la consommation de carburant et les émissions de NOx de 15 % en moyenne. Deux écocombis sont plus courts que 3 poids lourds ordinaires, ce qui a une incidence positive sur le problème des embouteillages. Ces avantages ont valu à ces camions le surnom d'écocombis aux Pays-Bas. Si l'accroissement de la capacité de chargement et l'augmentation de la longueur semblent poser problème en matière de sécurité routière — allongement de la distance de freinage, angle mort plus important, risque de déportement —, les tests effectués et la pratique démontrent le contraire. En Suède, les recherches ont prouvé que les écocombis ne représentaient pas de danger supplémentaire en cas de dépassement. Ces véhicules satisfont de surcroît aux directives européennes.

Les entreprises portuaires flamandes et de grandes entreprises comme Volvo Gand et Ford Genk sont favorables à l'utilisation d'écocombis en raison de leur capacité plus importante et de leur coût attrayant. L'année dernière, l'Institut flamand de logistique (VIL) a dès lors plaidé pour que l'on expérimente les écocombis sur le réseau routier de notre pays, comme cela a déjà été fait aux Pays-Bas, en Finlande, en Suède et en Allemagne. La législation européenne et nationale actuelle permet d'organiser des tests pratiques. Le VIL plaide dès lors en faveur d'un test limité sur le réseau routier belge.

En 2007, l'ancien ministre flamand des Travaux publics, Kris Peeters, s'est fait rabrouer par l'ancien ministre fédéral de la Mobilité Renaat Landuyt, lorsque

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie neemt de tekst over van voorstel van resolutie DOC 52 0894/001.

Omdat de indieners ervan overtuigd zijn dat ons land een trendzettende rol zou kunnen spelen in een materie die als een uitermate belangrijk gegeven moet worden ingeschat voor de verkeersveiligheid in gans Europa, werd dit voorstel van resolutie opgesteld.

LZV's

Reeds in 2004 testten enkele Europese landen de LZV's (langere zwaardere vrachtwagens) met een maximale lengte van 25,25 meter, een maximaal gewicht van 60 ton en een laadcapaciteit van 40, ca 40 % meer dan die van een gewone truck. Deze supertrucks vervoeren meer lading per rit. Bij eenzelfde hoeveelheid vervoerde goederen gaat het aantal afgelegde trajecten met 32 % omlaag en vermindert het brandstofverbruik en de NOx-emissies met gemiddeld 15 %. Twee LZV's zijn korter dan 3 gewone vrachtwagens, wat een positieve impact heeft op het fileprobleem. Deze voordelen hebben de LZV's in Nederland de naam "Ecocombi's" opgeleverd. Het grotere laadvermogen en de bijkomende lengte lijken een probleem voor de verkeersveiligheid — langere remafstand, grotere dode hoek, risico op uitwaai —, maar de testen en de praktijk bewijzen het tegendeel. In Zweden heeft onderzoek uitgewezen dat de LZV's geen bijkomend gevaar veroorzaken bij inhalen. Daarenboven voldoen de supertrucks aan de EU-richtlijnen.

De Vlaamse havenbedrijven en grote bedrijven zoals Volvo Gent en Ford Genk zijn voorstanders van het gebruik van de LZV's wegens de grotere capaciteit en het aantrekkelijke financieel plaatje. Vorig jaar pleitte het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) dan ook voor experimenteren met LZV's op het wegennet van dit land, zoals reeds gebeurd is in Nederland, Finland, Zweden en Duitsland. De huidige Europese en nationale wetgeving laten toe om praktijktesten in te richten. Het VIL pleit dan ook voor een beperkte proef op het Belgische wegennet.

In 2007 kreeg voormalig Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters het deksel op de neus van voormalig federaal minister van Mobiliteit

l'actuel ministre président flamand a plaidé pour une phase de test pour les écocombis sur quelques trajets délimités dans les ports et les grandes zones industrielles et entre ces derniers. Peut-être le temps et la conjoncture politique sont-ils maintenant mûrs pour donner une chance aux écocombis dans notre pays également et pour voir si les écocombis permettent d'atténuer quelques problèmes cruciaux sur le plan de la mobilité et de l'environnement.

Forme de la cabine du camion et sécurité

Nous souhaitons attirer l'attention sur le risque d'accident, qui, pour la catégorie des chauffeurs professionnels, est beaucoup trop élevé par rapport à l'ensemble des usagers de la route. Nous visons en particulier les conducteurs de poids lourds, qui sont trop nombreux à perdre la vie ou à subir de graves lésions chaque jour sur les routes européennes. Le non-respect des temps de conduite et de repos, l'imprudence du conducteur et la surcharge des camions sont souvent pointés du doigt comme les principales causes d'accidents. Dans certains cas également, on invoque la forte densification générale du trafic. Nos routes seraient surchargées de camions, ce qui suffit à accroître les risques d'accidents, mortels ou non.

La sécurité routière intéresse particulièrement tous les acteurs de la circulation routière. L'amélioration de cette sécurité peut revêtir diverses formes: cohérence des règles de circulation, amélioration des infrastructures routières, renforcement des contrôles policiers, mais aussi amélioration de la solidité intrinsèque des véhicules. Cette dernière mission incombe bien évidemment, au premier chef, aux constructeurs de véhicules.

Dans nulle autre région du monde, il ne circule autant de camions à cabine avancée que sur le continent européen. Par "camions à cabine avancée", on entend les camions et tracteurs à nez plat. D'un point de vue technique, un véhicule de ce type est défini comme un camion dont la direction est située devant l'essieu avant. Dans la pratique, cela signifie donc que le conducteur n'est pas protégé par un bloc-moteur, puisque celui-ci se trouve généralement derrière l'essieu avant. L'alternative au camion à cabine avancée est le camion à capot ou camion à nez long, c'est-à-dire un camion ou un tracteur dont le bloc-moteur se trouve devant le siège du conducteur et dont la direction est donc située loin derrière l'essieu avant.

Les camions à nez long sont des véhicules nettement plus sûrs. Le conducteur d'un camion ou d'un tracteur protégé par un bloc-moteur — comme c'est d'ailleurs le cas dans une voiture ordinaire — aura beaucoup plus de

Renaat Landuyt, toen de huidige Vlaamse minister-president pleitte voor een testfase voor LZV's op enkele afgebakende trajecten in en tussen de havens en grote industriezones. Misschien is nu de tijd en de politieke constellatie wel rijp om de LZV's ook in dit land een kans te geven en om te zien of de LZV's een milderend effect hebben op enkele prangende mobiliteits- en milieuvraagstukken.

Vorm van de vrachtwagencabine en veiligheid

De indieners wensen de aandacht te vestigen op het ongevalrisico dat veel te hoog is voor beroepschauffeurs in de grote groep van verkeersdeelnemers. In het bijzonder beoogt hij de vrachtwagenchauffeurs waarvan er dagelijks in het Europese verkeer al te veel omkomen of zware letselschade lijden. Vaak worden het niet respecteren van rij- en rusttijden, roekeloosheid van de chauffeur en overladen van de vrachtauto's aangeduid als oorzaak van de ongevallen. Andere keren wordt verwezen naar de algemene sterk toegenomen drukte in het verkeer. Teveel vrachtwagens zouden zich op onze wegen bevinden en dat alleen verhoogt de kans op ongevallen, al dan niet met fatale afloop.

Verkeersveiligheid belangt elke deelnemer aan het verkeer bijzonder aan. Die veiligheid bevorderen, kan op verschillende manieren: coherente verkeersregels, verbeteren van de verkeersinfrastructuur, meer politio-nale controles, maar ook het verbeteren van de inherente stevigheid van voertuigen. Vanzelfsprekend is die laatste taak voornamelijk weggelegd voor fabrikanten van voertuigen.

Nergens in de wereld rijden er zoveel "frontstuur-trucks" rond als op het Europese continent. Met "frontstuurtrucks" worden vrachtwagens en trekkers bedoeld met een platte snuit. Technisch wordt zo'n voertuig omschreven als volgt: truck waarbij de stuurinrichting voor de vooras ligt. In de praktijk betekent zulks dat de bestuurder niet wordt beschermd door een motorblok, aangezien dat in de regel achter de vooras is gelegen. Het alternatief voor deze frontstuurtrucks zijn de zogenaamde "torpedo trucks" of langsnuiten, vrachtwagens of trekkers waarbij het motorblok voor de zitplaats van de chauffeur is gelegen en waarbij de stuurinrichting dus ver achter de vooras is gelegen.

De langsnuiten zijn veel veiliger modellen. Een bestuurder van een vrachtwagen of trekker die wordt beschermd door een motorblok — net zoals dat bij een gewone personenwagen het geval is — maakt meer

chances de survivre à une collision que le conducteur d'un camion classique à cabine avancée. D'autre part, ces camions à nez long ne constituent pas en soi un risque plus élevé pour les autres usagers de la route. Pourtant, on rencontre très peu de camions à nez long sur les routes européennes. C'est la législation européenne qui est ici en cause.

La directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, modifiée par la directive 2002/7/CE, détermine, ainsi que son intitulé l'indique, les dimensions et poids maximaux autorisés, que ce soit en trafic national ou en trafic international. Les règles en la matière sont donc identiques pour tous les États membres de l'Union européenne. En Belgique, elles ont été intégrées et actualisées dans le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, qui fait l'objet de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

La directive précitée fixe, entre autres, la longueur maximale autorisée d'un camion (couplé ou non à une remorque) et d'un véhicule articulé constitué d'un tracteur et d'une semi-remorque. Nous estimons qu'il est bon de vouloir imposer une longueur maximale (à l'exception du transport exceptionnel de marchandises indivisibles) mais qu'il ne faut pas le faire en fonction de la composition du véhicule.

Si la combinaison formée par le tracteur et la semi-remorque (dénommée "véhicule articulé") détermine la longueur maximale d'un véhicule affecté au transport de marchandises, alors chaque transporteur privilégiera un tracteur dont le nez est le plus court possible. Plus le nez de la cabine est proéminent, plus la semi-remorque est courte et moins la capacité de transport est grande. Il en va d'ailleurs de même pour les camions avec ou sans remorque (dénommés "trains routiers") qui ne forme pas une combinaison, à savoir les camions à châssis unique, lequel supporte aussi bien la cabine que la zone de chargement. Ici aussi, la longueur du nez de la cabine déterminera la capacité de chargement restante.

La disposition relative à la fixation de la longueur maximale des véhicules articulés et des trains routiers ne permet donc pas aux sociétés de transport, pour des impératifs de concurrence, d'opter pour des camions ou des tracteurs à nez long. Celles qui le feraient en subiraient un préjudice économique. Toutefois, nous sommes d'avis que l'existence d'un préjudice

kans om een aanrijding te overleven dan een chauffeur van een gewone frontstuurtruck. Anderzijds vormen ze op zich geen groter risico voor de andere verkeersdeelnemers. Toch zijn langsnuiten nauwelijks te bespeuren op onze Europese wegen. De reden ligt in de Europese wetgeving.

Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996, gewijzigd door Richtlijn 2002/7/EG, houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, bepaalt zoals de titel aangeeft, de maximaal toegestane afmetingen en gewichten al dan niet voor nationaal en internationaal verkeer. De regels zijn dus wat dat betreft voor alle lidstaten van Europa gelijk. In België werden deze regels opgenomen en geactualiseerd in het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, geregeld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Voornoemde richtlijn bepaalt onder andere de maximale lengte die een vrachtwagen (al dan niet in combinatie met een aanhangwagen) en een zogenaamde combinatie van trekker en oplegger mag hebben. De indieners menen dat het niet verkeerd is om een maximale lengte (met uitzondering van het exceptioneel vervoer van ondeelbare goederen) op te leggen, doch wel om zulks te doen aan de hand van de samenstelling van het voertuig.

Indien de combinatie van trekker en oplegger (gelede voertuigen genaamd) de maximale lengte bepaalt van een vrachtvoertuig, dan zal elke transporteur de voorrang geven aan een trekker met een zo kort mogelijke neus. Hoe langer de neus van de cabine, hoe korter de oplegger is en hoe minder vervoerscapaciteit. Hetzelfde geldt overigens voor de vrachtwagens al dan niet met een aanhanger (slepen genaamd) die geen combinatie vormen, met name de trucks met een enkel chassis, zijnde dat waarop zowel stuurcabine als laadruimte werden gebouwd. Ook hier zal de lengte van de neus van de cabine bepalen hoeveel laadvermogen er overblijft.

De hiervoor bedoelde definitie gehanteerd om de maximale lengte van gelede voertuigen en slepen te bepalen, biedt dus, om concurrentieredenen, de transportbedrijven niet de mogelijkheid om te kiezen voor een vrachtwagen of trekker met lange neus. De transporteur die er wel zou voor kiezen, lijdt economisch nadeel. De indiener meent evenwel dat het economische nadeel

économique ne peut nullement être un frein à l'amélioration de la sécurité des conducteurs de camions. Il faudrait donc donner aux sociétés de transport la possibilité de vraiment faire un choix quant à l'utilisation d'un type de cabine déterminé pour un camion ou un tracteur. Nous estimons dès lors que, si l'on veut renforcer la sécurité, on doit adapter la définition qui figure dans la directive.

Centre de gravité des camions et sécurité

Les actualités se font régulièrement l'écho des embouteillages provoqués par le renversement d'un camion. Point n'est besoin d'être physicien pour deviner la cause de ce type d'accident. En effet, plus le centre de gravité d'un camion est élevé, plus le risque de renversement du véhicule est grand.

À cet égard, la directive 96/53/CE précitée fixe des règles concernant les poids maximaux autorisés mais uniquement pour les véhicules affectés au trafic international. Ici aussi, on peut difficilement protester contre l'harmonisation des règles en vigueur dans les différents États membres. Toutefois, il faut savoir que, dans les définitions européennes des véhicules pour lesquels un poids maximal est prévu, aucune distinction n'est faite entre le poids net et la tare des véhicules. Il n'est question que du poids total sur la route, c'est-à-dire du poids total en charge. Cela semble être le choix le plus simple, mais il n'est pas dénué de risque. Si l'on tient compte de cette seule définition du poids maximal autorisé, on incite les constructeurs de camions et de semi-remorques à réduire de plus en plus la tare — c'est-à-dire le poids du véhicule à vide —, avec toutes les conséquences que cela implique. En effet, un camion dont le poids est plus léger peut transporter un chargement net plus lourd, ce qui accroît la rentabilité du transport. À hauteur maximale constante, le centre de gravité du camion se déplacera toujours plus vers le haut, avec toutes les conséquences que l'on sait.

Nous estimons toutefois que l'on pourrait aisément résoudre ce problème. Si, pour fixer la capacité maximale de chargement, on se fondait non plus sur la masse (brute) totale du camion sur la route mais sur le poids net maximal, à savoir le poids du chargement, on pourrait appliquer les mêmes règles à chaque type de transport de marchandises par route et il n'y aurait aucune raison "d'économiser" sur le poids propre des véhicules. Les sociétés de transport n'auraient donc pas à se livrer à une compétition pour réduire au maximum la tare d'un camion, d'un tracteur et d'une semi-remorque.

geenszins een rem mag zijn op de bevordering van de veiligheid van de bestuurders van vrachtwagens. Aan de transportbedrijven moet derhalve een echte keuze worden gelaten omtrent het gebruik van een bepaald type cabine voor de vrachtwagen of trekker. Met als oogmerk het verhogen van de veiligheid, menen de indiener dan ook dat de bedoelde definitie zoals hiervoor uitgelegd, dient te worden aangepast.

Zwaartepunt van vrachtwagens en veiligheid

Met de regelmaat van de klok vernemen we via journaals dat er files ontstaan omwille van een gekantelde vrachtwagen. Men hoeft geen fysicus te zijn om te raden naar de oorzaak daarvan: hoe hoger het zwaartepunt van een vrachtwagen, des te groter de kans op kantelen.

In dezelfde Richtlijn 96/53/EG worden, in dit verband enkel voor het internationale verkeer, regels bepaald omtrent maximaal toegestane gewichten. Ook hier kan men bezwaarlijk protesteren tegen het harmoniseren van regels voor de onderscheiden lidstaten. En toch, volgens de Europese definities van de voertuigen waaraan een maximaal gewicht wordt toegekend, wordt geen onderscheid gemaakt tussen het netto- en het tarragewicht van de voertuigen. Er wordt enkel gesproken over totaal gewicht op de weg, zijnde het gewicht in geladen toestand. Dat lijkt de meest eenvoudige keuze, maar ook hierin schuilt een gevaar. Wanneer enkel met die laatste omschrijving van het maximaal toegestane gewicht wordt rekening gehouden, ontstaat de drang van fabrikanten van vrachtwagens en opleggers om het tarragewicht — zeg maar het gewicht van het voertuig zonder lading — steeds meer te verlagen, met alle gevolgen van dien. Een in gewicht lichtere vrachtwagen kan dan meer nettogewicht vervoeren en dat verhoogt het rendement van het vervoer. Bij een constante maximale hoogte van vrachtvoertuigen, komt daardoor het zwaartepunt van de vrachtwagen almaar hoger te liggen, met welbekend gevolg.

De indieners menen dat aan deze problematiek evenwel eenvoudig kan worden geremedieerd. Door bij het bepalen van het maximale laadvermogen niet meer te vertrekken van de totale (bruto) massa van de vrachtwagen op de weg, doch wel van het maximale nettogewicht, zijnde het gewicht van de lading, kan voor elk type goederenvervoer op de weg de lat gelijk worden gelegd en hoeft er niet te worden bespaard op het gewicht van de voertuigen zelf. Er hoeft dan ook geen concurrentiestrijd tussen transportbedrijven los te barsten om de lichtste vrachtwagen, trekker en oplegger.

En ce qui concerne le transport national, les États membres sont libres, comme il est précisé plus haut, de fixer eux-mêmes les poids maximaux autorisés. Toutefois, les définitions qui figurent dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 sont identiques à celles utilisées dans la directive. Il serait donc opportun de commencer par adapter les règles au niveau européen. Nous estimons que le gouvernement est le mieux placé pour porter cette problématique devant les instances européennes.

Conclusion

Nous sommes parfaitement conscient que l'infrastructure routière de notre pays souffre déjà suffisamment de la densité du trafic et qu'il n'est pas souhaitable de plaider inconsidérément en faveur de transports de marchandises toujours plus lourds. Nous tenons à ajouter, pour clarifier complètement les choses, que la présente initiative en tant que telle n'a pas pour vocation d'obtenir que les poids maximaux autorisés actuellement pour les transports de marchandises par route soient revus à la hausse mais vise à faire en sorte que les règles existantes soient adaptées de manière que, dans la pratique, leur mise en œuvre permette d'améliorer avant tout la sécurité du trafic en général et celle des conducteurs de camions en particulier.

Wat betreft het nationaal vervoer, staat het, zoals hiervoor vermeld, de lidstaten vrij om de maximaal toegestane gewichten zelf te bepalen. Evenwel, de definities die worden gehanteerd in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zijn dezelfde als deze die in de richtlijn worden gebezigd. Het lijkt dus in de eerste plaats aangewezen om de regels op Europees niveau aan te passen. De indieners menen dat de federale regering bij uitstek in staat is om de problematiek op de Europese scène aan te kaarten.

Besluit

De indieners zijn er zich terdege van bewust dat de verkeersinfrastructuur in ons land reeds behoorlijk te lijden heeft onder het drukke verkeer en dat ondoordacht pleiten voor alsmaar zwaarder vervoer niet wenselijk is. Ze voegen er in dit verband dan ook voor alle duidelijkheid aan toe dat dit initiatief als zodanig niet het verhogen van de bestaande toegelaten maximale gewichten van vrachtvervoer op de weg beoogt, doch wel aanpassingen van bestaande regels opdat de implementatie ervan in de praktijk bovenal de veiligheid van het verkeer in het algemeen en dat van de bestuurders van vrachtwagens in het bijzonder kan verhogen.

Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE,

A. vu la directive européenne 2002/7/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international;

B. vu 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;

C. vu les expériences positives enregistrées dans les pays étrangers où circulent des camions plus longs et plus lourds (écocombis), en particulier en matière d'environnement et de mobilité;

D. considérant que les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises par route dont le bloc moteur est situé à l'avant de la direction sont sensiblement plus sûrs pour leurs conducteurs;

E. vu l'importance de veiller à ce que le centre de gravité des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises par route soit situé le plus bas possible et vu le lien de cause à effet entre un centre de gravité des camions situé trop haut et le renversement de ceux-ci sur la route;

F. vu l'importance d'une sécurité routière maximale en général et l'importance de la sécurité des conducteurs routiers en particulier;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de tester en pratique la mise en circulation d'écocombis sur le réseau routier du pays et, si ce test est concluant, d'adapter le cadre légal national en la matière;

2. de prendre toutes les initiatives possibles et de faire pression au niveau européen pour que les définitions utilisées dans le cadre de la fixation des dimensions et poids maximaux des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises par route soient remaniées afin que les dimensions maximales cessent d'être fixées en fonction des éléments qui composent le véhicule;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER,

A. gelet op de Europese Richtlijn 2002/7/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 tot wijziging van de Richtlijn 96/53/EG houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten;

B. gelet op 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;

C. gelet op de positieve ervaringen met LZV's (langere zwaardere vrachtwagens) in het buitenland, in het bijzonder wat betreft milieu en mobiliteit;

D. gelet op het feit dat motorrijtuigen bestemd voor vervoer van goederen op de weg waarvan het motorblok gelegen is voor de stuurinrichting aanzienlijk veiliger zijn voor de bestuurders ervan;

E. gelet op het belang van een zo laag mogelijk zwaartepunt van motorrijtuigen bestemd voor vervoer van goederen op de weg en gelet op het oorzakelijke verband tussen het te hoge zwaartepunt van vrachtwagens en het kantelen ervan op de weg;

F. gelet op het belang van maximale verkeersveiligheid in het algemeen en van de veiligheid van bestuurders van vrachtvervoer op de weg in het bijzonder;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. de inzet van LZV's op het wegennet van dit land praktisch uit te testen en bij een positieve evaluatie het nationaal wetgevend kader terzake aan te passen;

2. alle mogelijke initiatieven te nemen en invloed uit te oefenen op het Europese niveau opdat de definities die worden gehanteerd met betrekking tot het regelen van de maximale afmetingen en gewichten van motorvoertuigen bestemd voor vervoer van goederen op de weg, worden herschreven in de zin dat, wat betreft de maximale afmetingen, deze niet meer zouden worden bepaald aan de hand van de samenstelling van het voertuig;

3. de prendre toutes les initiatives possibles et de faire pression au niveau européen pour que les définitions utilisées dans le cadre de la fixation des dimensions et poids maximaux des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises par route soient remaniées afin qu'en ce qui concerne le poids maximal autorisé, il ne soit plus tenu compte que du poids maximal net, à savoir le poids maximal du chargement, de manière à améliorer la sécurité des conducteurs des véhicules à moteur en question sans porter atteinte de quelque manière que ce soit à la compétitivité des sociétés de transport au niveau national ou européen.

7 avril 2011

3. alle mogelijke initiatieven te nemen en invloed uit te oefenen op het Europese niveau opdat de definities die worden gehanteerd met betrekking tot het regelen van de maximale afmetingen en gewichten van motorvoertuigen bestemd voor vervoer van goederen op de weg, worden herschreven in de zin dat, wat betreft het maximaal toegelaten gewicht, enkel nog zou worden gekeken naar het maximale nettogewicht, zijnde het maximale gewicht van de lading, zodat ze de veiligheid van de bestuurders van die motorvoertuigen ten goede zouden komen, zonder dat ze het concurrentievermogen van de transportbedrijven op nationaal of Europees niveau op enigerlei wijze verminderen.

7 april 2011

Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)