

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1965-1966.

3 AUGUSTUS 1966.

Voorstel van wet betreffende het verplicht aanbrengen van een tachograaf op bepaalde voertuigen.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De aanhoudende stijging van de verkeersongevallen is meer dan onrustwekkend en mag de wetgever niet onverschillig laten.

Verscheidene wegongevallen welke overkomen zijn aan autocars, autobussen en vrachtwagens zijn te wijten aan de oververmoeidheid van de bestuurder.

Vaak dienen de beroepsautovoerders, niettegenstaande de bestaande wetgeving, zeer lange arbeidsuren te presteren. Een werktijd van twaalf à vijftien uren per dag en 90 à 100 uren per week is geen uitzondering.

De werknemer, wil hij zijn betrekking bij zijn patroon behouden, is zedelijk verplicht deze lange arbeidsuren te presteren. Zulks heeft tot gevolg dat of de autovoerder in slaap valt tijdens het sturen of zijn reacties onvoldoende zijn om botsingen enz. te voorkomen.

De controle van deze arbeidsuren is zeer moeilijk.

De verkeersveiligheid is naast de rentabiliteit, de elementaire eis in het huidige wegverkeer, en daardoor krijgt de manier van rijden en het naleven van de voorschriften inzake arbeidstijd een bijzondere betekenis.

Een vereiste voor de beoordeling van de manier van rijden is dat het ritverloop stipt opgetekend en bewaard wordt. Deze taak wordt vervuld door de tachograaf die elke rittoestand optekent op een diagrammenschijf en door deze grafische notering een beoordeling mogelijk maakt.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1965-1966.

3 AOÛT 1966.

Proposition de loi concernant le placement obligatoire d'un tachygraphe sur certains véhicules.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'augmentation constante des accidents de la circulation est à ce point inquiétante qu'elle ne peut laisser le législateur indifférent.

Parmi les accidents de la route survenus à des autocars, à des autobus et à des camions, plusieurs sont dus au surmenage du conducteur.

Malgré la législation en vigueur, les chauffeurs professionnels se voient fréquemment astreints à des prestations excessivement longues. Celles-ci atteignent parfois 12 à 15 heures par jour et 90 à 100 heures par semaine.

S'il veut conserver son emploi, le travailleur est moralement obligé de se conformer aux horaires que lui impose son employeur, avec cette conséquence que le conducteur s'endort au volant ou que ses réactions sont insuffisantes pour éviter des collisions, etc.

Il est très difficile de contrôler leurs heures de travail.

À côté de la rentabilité, la sécurité routière constitue un élément primordial du trafic actuel, ce qui donne une importance toute particulière à la manière de conduire et au respect des prescriptions relatives à la durée du travail.

Pour pouvoir apprécier la manière de conduire d'un chauffeur, il faut que le déroulement de l'itinéraire parcouru soit enregistré avec précision et que cet enregistrement soit conservé. C'est ici qu'intervient le tachygraphe, qui trace, sur un disque, un diagramme indiquant toutes les particularités du trajet, et permet ainsi de se prononcer sur la base d'un graphique.

Hierbij komt nog, dat alleen de aanwezigheid van een tachograaf en de daarmee verbonden diagramnotering een psychologische uitwerking hebben in de zin van een stieter naleven van de voorschriften en van een betere rijstijl, waardoor hij reeds onrechtstreeks tot de verhoging van de verkeersveiligheid bijdraagt.

Deze overwegingen hebben ertoe geleid dat reeds in vele landen, wetten en voorschriften uitgevaardigd werden betreffende het verplicht inbouwen van tachografen.

De stipte notering, op het juiste ogenblik, van het gehele verloop van de rit op de diagrammenschiif, biedt de mogelijkheid bij verkeersongevallen het verloop daarvan op de meter en de seconde na weder samen te stellen. Zij draagt tevens bij tot een rechtzinnige, objectieve oordeelsvorming, waarbij subjectieve invloeden, zoals die zich kunnen voordoen bij getuigenverslagen, uitgesloten worden.

De diagrammenschiif is voor de houder van voertuigen een waardevol organisatiemiddel, waaruit hij belangrijke vingerwijzingen kan putten met het oog op de meest economische benutting van zijn voertuigen. De rentabiliteit van een wagenpark hangt af van de rationele aanwending der voertuigen en van een economische manier van rijden. De basis voor deze beoordeling wordt verstrekt door het mechanisch optekenen van het verloop van iedere rit.

Het optekenen van het verloop van iedere verplaatsing op de schiif op basis van de mechanische registratie der rij- en rustpauzes in verband met het optekenen van de arbeidstijd vormt voor de bevoegde autoriteiten een waardevolle basis voor de beoordeling van het naleven van de beschikkingen inzake arbeidsduur, die van groot belang zijn voor de veiligheid van het verkeer.

Aldus kunnen berekend worden : de aanwezigheidsduur, de arbeidstijd, de rijtijd, de rustpauzen en de rusttijd.

De volgende landen leggen in bepaalde omstandigheden het gebruik van de tachograaf op : Peru, Duitse Bondsrepubliek, Staat New York (V.S.A.), Zweden, Oostenrijk, Luxemburg, Oost-Duitsland, Zwitserland, Tsjechoslovakije, Japan, Griekenland, Ivoorkust, Thailand.

Verschillende Belgische firma's hebben reeds de tachograaf op hun wagens aangebracht.

Alleen het aanbrengen van een dergelijk apparaat kan de overheid de verzekering geven dat de vastgestelde maximumsnelheden, de opgelegde arbeidsduur en rusttijd voor de autovoerder, nageleefd worden.

Een koninklijk besluit kan de juiste normen waaraan de tachograaf moet beantwoorden, bepalen.

R. DEKEYZER.

**

A cela s'ajoute que la simple présence de l'appareil enregistreur exerce sur le chauffeur une influence psychologique, qui l'incite à observer plus scrupuleusement les dispositions en la matière et à améliorer sa manière de conduire. Ainsi, le tachygraphe contribue indirectement à accroître la sécurité routière.

Ces considérations ont amené de nombreux pays à prendre des dispositions légales et réglementaires prescrivant le placement obligatoire de tachygraphes sur certains véhicules.

Comme les diagrammes représentent de façon précise et ininterrompue tous les éléments de l'itinéraire parcouru, ils permettent, en cas d'accident, d'en reconstituer le déroulement au mètre et à la seconde près. En même temps ils rendent possible une appréciation correcte et objective, à l'abri des influences subjectives qui peuvent jouer dans les déclarations de témoins.

Pour le propriétaire de véhicules, le disque constitue un moyen d'organisation précieux, qui lui fournit des indications importantes qui doivent lui permettre d'exploiter ses véhicules de la manière la plus économique. La rentabilité d'un parc automobile dépend en effet de l'utilisation rationnelle des véhicules et d'une conduite économique. L'exploitant pourra fonder son appréciation sur l'enregistrement mécanique du déroulement de chaque itinéraire.

Pour les autorités compétentes, le schéma du déroulement de chaque parcours basé sur l'enregistrement mécanique des périodes de présence au volant et des périodes de repos, sera particulièrement utile lorsqu'il s'agira de déterminer si les dispositions relatives à la durée du travail, si importantes pour la sécurité routière, sont effectivement appliquées.

En effet, il est possible de calculer ainsi le nombre d'heures de présence, la durée du travail, le nombre d'heures passées au volant, la durée des arrêts et des périodes de repos.

Les pays suivants imposent l'emploi du tachygraphe dans des circonstances déterminées : le Pérou, la République fédérale d'Allemagne, l'Etat de New York (U.S.A.), la Suède, l'Autriche, le Luxembourg, la République démocratique allemande, la Suisse, la Tchécoslovaquie, le Japon, la Grèce, la Côte d'Ivoire et la Thaïlande.

Dès à présent, plusieurs firmes belges ont équipé leurs véhicules d'un tachygraphe.

Seul cet appareil peut donner aux autorités l'assurance que les prescriptions concernant la vitesse maxima, la durée du travail et les périodes de repos imposées aux conducteurs sont observées.

Les normes auxquelles le tachygraphe devra répondre pourront être fixées par arrêté royal.

**

VOORSTEL VAN WET

ENIG ARTIKEL.

De wet van 1 augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, zoals zij later werd gewijzigd, wordt aangevuld met een artikel *1^{er}decies*, luidende als volgt :

« *1^{er}decies.* — Elke eigenaar van een autocar, autobus (vervoer van personen) of vrachtwagen met of zonder aanhangwagen, waarvan het toegelaten totaal gewicht meer dan 6 ton bedraagt, is verplicht op het voertuig een tachograaf aan te brengen.

» De Koning bepaalt de normen waaraan deze tachograaf moet beantwoorden. »

R. DEKEYZER.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, telle qu'elle a été modifiée ultérieurement, est complétée par un article *1^{er}decies*, libellé comme suit :

« *1^{er}decies.* — Tout propriétaire d'un autocar, d'un autobus (affecté au transport de personnes) ou d'un camion avec ou sans remorque, dont le poids total autorisé dépasse six tonnes, est tenu d'équiper ce véhicule d'un tachygraphe.

» Le Roi fixe les normes auxquelles ce tachygraphe doit répondre. »