

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

10 FEBRUARI 1995

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de uitrusting
van personenwagens met
snelheidsbegrenzers

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de uitrusting van lichte
vrachtwagens met snelheidsbegrenzers

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER RAMOUDT

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Harmegnies (M.).

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen,
HH. Vandendriessche, Van
Eetvelt, Vanpoucke.
P.S. HH. Flahaut, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. HH. De Mol, Moyaerts,
Schellens.
P.R.L. HH. Knoops, Pivin.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncelet.
Agalev/HH. Dallons, Van Diende-
Ecolo ren.
Vl. H. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Breyne, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin,
HH. Perdieu, Poty.
HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
HH. De Bremaeker, Dielens, Van
der Sande, N.
HH. Draps, Pierard, Saulmont.
HH. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
HH. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.
HH. Buisseret, Van Hauthem.

Zie :

- 932 - 92 / 93 :

- N° 1 : Voorstel van resolutie van de heer De Mol.
- N° 2 : Amendement.

- 936 - 92 / 93 :

- N° 1 : Voorstel van resolutie van de heer De Mol.
- N° 2 : Amendementen.

Zie ook :

- 932 - 92 / 93 :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de Commissie.

- 936 - 92 / 93 :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de Commissie.

(*) Vierde zitting van de 48^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

10 FÉVRIER 1995

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à l'installation de limiteurs
de vitesse sur les voitures
particulières

PROPOSITION DE RESOLUTION

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR
M. RAMOUDT

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Harmegnies (M.).

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen,
MM. Vandendriessche, Van
Eetvelt, Vanpoucke.
P.S. MM. Flahaut, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. MM. De Mol, Moyaerts,
Schellens.
P.R.L. MM. Knoops, Pivin.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncelet.
Agalev/MM. Dallons, Van Diende-
Ecolo ren.
Vl. M. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Breyne, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
MM. Dufour, Henry, Mme Lizin,
MM. Perdieu, Poty.
MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
MM. De Bremaeker, Dielens, Van
der Sande, N.
MM. Draps, Pierard, Saulmont.
MM. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
MM. Barbé, Defeyt, Dejonckheere.
MM. Buisseret, Van Hauthem.

Voir :

- 932 - 92 / 93 :

- N° 1 : Proposition de résolution de M. De Mol.
- N° 2 : Amendement.

- 936 - 92 / 93 :

- N° 1 : Proposition de résolution de M. De Mol.
- N° 2 : Amendements.

Voir également :

- 932 - 92 / 93 :

- N° 4 : Texte adopté par la Commission.

- 936 - 92 / 93 :

- N° 4 : Texte adopté par la Commission.

(*) Quatrième session de la 48^e législature.

DAMES EN HEREN,

De commissie heeft tijdens haar vergadering van 7 juni 1994 beslist om de voorstellen van resolutie n^{rs} 932/1 en 936/1 gezamenlijk te bespreken.

Op 31 januari 1995 werd de bespreking van die voorstellen afgerond.

I. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN DE VOORSTELLEN

Overeenkomstig 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 Lid-Staten wanneer ze zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die is afgesteld op 100 km per uur wat de autobussen betreft en op 85 km per uur wat de vrachtwagens betreft.

Ofschoon de Lid-Staten van de Europese Unie hun interne recht op die richtlijn moeten afstemmen, heeft België de omzetting ervan nog steeds niet voltooid, gewoon omdat er nog geen uitvoeringsbesluiten zijn.

De installatie van dergelijke snelheidsbegrenzers heeft beslist voordelen. Het lijkt derhalve wenselijk om ook lichtere voertuigen dan die waarop de richtlijn van toepassing is, met dergelijke begrenzers uit te rusten.

We stellen immers vast dat die toestellen een positieve economische weerslag hebben doordat ze het brandstofverbruik doen afnemen, zonder dat de reistijd echt langer wordt.

Voorts heeft de invoering van snelheidsbegrenzers een niet verwaarloosbaar effect op het milieu omdat de uitstoot van CO₂ fors toeneemt bij hoge snelheden. Tot slot spreekt het voor zich dat het terugdringen van overdreven snelheden de verkeersveiligheid bevordert.

De installatie van snelheidsbegrenzers zal wellicht op tegenstand stoten, vooral in verband met de personenwagens (voorstel van resolutie n^o 932/1).

Een snelheidsbeperking bij dergelijke voertuigen heeft op het vlak van de veiligheid echter ook onweerlegbare voordelen aangezien overdreven snelheid en diensgevolge het verlies van de controle over het voertuig ruim de helft van de ongevallen veroorzaken.

Bovendien kan men er niet omheen dat de campagnes die de bestuurders een ander rijgedrag zouden moeten bijbrengen, bitter weinig succes hebben.

Bovendien constateert men dat in de Verenigde Staten, waar de individuele vrijheid nochtans hoog

MESDAMES, MESSIEURS,

Lors de sa réunion du 7 juin 1994, la Commission a décidé d'examiner conjointement les propositions de résolution n^{os} 932/1 et 936/1.

Elle en a terminé l'examen le 31 janvier 1995.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DES PROPOSITIONS

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^{er} 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.

Alors que les Etats membres de l'Union européenne sont tenus d'adapter leur droit interne à cette directive, la Belgique n'a toujours pas terminé la transposition de celle-ci, car les arrêtés d'exécution font encore défaut.

Les avantages de l'installation de tels limiteurs sont indiscutables. Il paraît dès lors souhaitable d'en étendre l'installation à des véhicules plus légers que ceux qui sont concernés par la directive.

On constate en effet que de tels dispositifs ont des conséquences positives sur le plan économique, car ils réduisent la consommation de carburant sans guère allonger le temps de voyage.

Les conséquences écologiques de l'introduction de limiteurs sont également loin d'être négligeables, car les vitesses élevées vont de pair avec une forte augmentation de la production de CO₂. Enfin, il va de soi que la réduction des excès de vitesse est bénéfique sur le plan de la sécurité routière.

Certes, il faut s'attendre à ce que l'installation de limiteurs de vitesse rencontre de l'opposition, surtout en ce qui concerne les voitures particulières (proposition de résolution n^o 932/1).

Le bénéfice d'une limitation de la vitesse de cette catégorie de véhicules également est cependant indéniable en termes de sécurité, puisque plus de la moitié des accidents peuvent être imputés à une vitesse excessive et à la perte de contrôle du véhicule qui en résulte.

Force est en outre de constater que les résultats des campagnes visant à inciter les conducteurs à modifier leur comportement ne sont guère probants.

On constate par ailleurs que les Etats-Unis, pourtant particulièrement soucieux de liberté individuel-

in het vaandel staat, alle voertuigen met een snelheidsbegrenzer moeten zijn uitgerust.

In een eerste fase zou in België een soortgelijke maatregel moeten worden ingevoerd.

In een tweede fase zou in de voertuigen een volkomen onafhankelijke snelheidsbegrenzer moeten worden geïnstalleerd. Op lange termijn ten slotte wordt het dankzij de technische vooruitgang mogelijk een dergelijk instrument op een aan de omstandigheden aangepaste manier te gebruiken, zodat de snelheid van de voertuigen in welbepaalde zones automatisch wordt gereduceerd.

De indiener betreurt dat van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie geen gebruik is gemaakt om dit dossier ter sprake te brengen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Van Eetvelt vestigt de aandacht op de noodzaak om de verkeersveiligheid te vergroten en bijgevolg ook in te grijpen op het stuk van de snelheid.

Hij merkt evenwel op dat de snelheid van de voertuigen slechts een van de factoren is en dat de verkeersveiligheid in geen geval kan worden losgekoppeld van het meer algemene probleem van de levenskwaliteit in de woonzones. Niet alleen is het verplicht inbouwen van snelheidsbegrenzers een beperkte maatregel, er valt ook voor te vrezen dat bepaalde wegbeheerders er door deze maatregel toe zullen worden aangezet de eerste bescheiden inspanningen op het stuk van de heraanleg van de wegeninfrastructuur op te geven (zie amendement n° 1 op voorstel n° 932).

De heer Van Nieuwenhuysen is het eens met deze analyse en vraagt zich voorts af of de voorgestelde maatregelen wel kunnen worden verwezenlijkt.

De heer M. Harmegnies is van oordeel dat de controle op afstand van de snelheid van de voertuigen, waarin de indiener een mogelijke verdere ontwikkeling ziet, zou leiden tot Orwelliaanse toestanden.

Deze hypothese is naar zijn mening volslagen onrealistisch en heeft bovendien niets gemeen met het toestel waarmee de voertuigen in de Verenigde Staten zijn uitgerust, aangezien daar de automobilist de kruissnelheid bepaalt.

Hij is bovendien niet van oordeel dat België in staat is de autoconstructeurs technische voorwaarden op te leggen.

De heer Winkel herinnert eraan dat aan een hoge snelheid een stevig prijskaartje hangt, zowel wat het brandstofverbruik als wat de verkeersonveiligheid en de milieuvervuiling betreft. Hij is het voorstel dan ook gunstig gezind.

Bepaalde voertuigen op de markt halen onzinnig hoge snelheden. De oplossing zou erin moeten bestaan het motorvermogen reeds in het constructie-

le, ont imposé les limiteurs de vitesse sur tous les véhicules.

Dans un premier temps, il faudrait viser à introduire en Belgique un système semblable à celui qui existe aux Etats-Unis.

L'installation d'un dispositif limitant de manière absolue la vitesse des véhicules devrait constituer une deuxième étape. Enfin, à plus long terme, le progrès technique permettra une utilisation modulée d'un tel dispositif, la vitesse des véhicules étant alors automatiquement diminuée dans des zones spécifiques.

L'auteur déplore que la présidence belge du Conseil de l'Union européenne n'ait pas été l'occasion d'évoquer ce dossier.

II. — DISCUSSION GENERALE

M. Van Eetvelt souligne la nécessité d'améliorer la sécurité routière et, pour ce faire, d'agir entre autres sur la vitesse.

Il fait cependant observer que cette dernière ne constitue que l'un des facteurs en cause en la matière, et que, de toute manière, le thème de la sécurité routière ne peut être dissocié du problème plus général de la qualité de la vie dans les zones d'habitation. Non seulement l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse ne constituerait-elle qu'une mesure limitée, mais il y a lieu de craindre qu'elle n'incite certains gestionnaires de la voirie à relâcher l'effort à peine entamé en matière de réaménagement des infrastructures routières (cf. l'amendement n° 1 à la proposition n° 932).

M. Van Nieuwenhuysen déclare partager cette analyse et s'interroger d'autre part sur la faisabilité des mesures proposées.

M. M. Harmegnies juge que le contrôle à distance de la vitesse des véhicules, dans lequel l'auteur voit un développement ultérieur possible, relèverait d'un univers orwellien.

Il estime cette hypothèse totalement irréaliste et par ailleurs sans commune mesure avec le dispositif dont sont équipés les véhicules aux Etats-Unis, où la vitesse de croisière est réglée par la volonté du conducteur.

Enfin, il ne croit pas que la Belgique soit à même d'imposer des conditions techniques aux constructeurs automobiles.

M. Winkel rappelle que la vitesse s'avère coûteuse, en termes tant de consommation de carburant que d'insécurité et de pollution. Il juge dès lors favorablement la proposition.

La vitesse que peuvent atteindre certains des véhicules mis sur le marché est absurdement élevée. La solution devrait consister en une diminution des ca-

stadium te beperken. Een dergelijke ontwikkeling zal er blijkbaar pas op langere termijn komen.

Wat de invoering van snelheidsbegrenzers betreft — het middel waar de twee voorstellen van resolutie op aansturen — rijzen geen technische problemen, gelet op het feit dat de snelheidsbegrenzer nu al verplicht is voor bepaalde categorieën van motorvoertuigen (Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992).

Naarmate de technologische vooruitgang het mogelijk maakt, moet een systeem worden ingevoerd dat op een aan de omstandigheden aangepaste manier werkt.

In ieder geval moet het beleid waarvan de vorige minister van Verkeerswezen tijdens het Belgische voorzitterschap de contouren had geschetst, worden voortgezet.

De heer Ramoudt betwijfelt of België ter zake een voortrekker kan zijn en of de Europese partners het Belgische beleid zullen volgen. Hij brengt in herinnering dat in andere dossiers die op Europees niveau zijn besproken en waarin België een pioniersrol heeft vervuld — bijvoorbeeld de classificatie van autocars — de andere Europese landen België niet hebben gevolgd, in weerwil van de gemaakte afspraken. Als wordt gekozen voor het installeren van begrenzers op nieuwe types van voertuigen, dan moet die beslissing gelijktijdig worden genomen in alle landen van de Europese Unie, inzonderheid gelet op de economische kosten van een dergelijke operatie.

Specifiek met betrekking tot de installatie van begrenzers in personenwagens vreest spreker dat zulks een eerste stap is naar een buitensporige toename van controlemechanismen, wat de individuele vrijheid zeer aanzienlijk zou beknotten.

De heer Van Dienderen deelt de terughoudendheid van de vorige sprekers niet. Door de snelheid te verlagen, kunnen immers mensenlevens worden gered. Op de snelwegen gebeuren ondanks de hoge snelheden inderdaad minder ongevallen dan op de gewone wegen, maar daarbij vallen evenwel veel meer doden.

Het lid is voorts van oordeel dat de verschillende sprekers de aanpassingsmogelijkheden van de automobiellindustrie onderschatten. Tot slot wijst spreker op de hogere levenskwaliteit die gepaard zou gaan met de invoering van lagere snelheden.

De vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven brengt in herinnering dat Richtlijn 92/6/EEG betreffende de snelheidsbegrenzers van toepassing is op vrachtwagens met een maximale massa van meer dan 12 ton en op autobussen en autocars van meer dan 10 ton. De richtlijn bepaalt in haar zesde considerans dat het toepassingsgebied later moet worden uitgebreid tot lagere gewichtsklassen, naar gelang van de technische mogelijkheden en de opgedane ervaring.

pacités des moteurs dès le stade de la construction. Il apparaît toutefois qu'un tel développement ne se produira que dans un terme plus éloigné.

En ce qui concerne le système visé par les deux propositions de résolution, c'est-à-dire l'installation de limiteurs de vitesse, aucune difficulté technique ne devrait se poser, puisque ce dispositif est d'ores et déjà obligatoire pour certaines catégories de véhicules à moteur (directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992).

Au fur et à mesure que le développement technologique le permettra, il est clair qu'il faudra mettre en place un système qui fonctionne de manière modulée.

En tout état de cause, il convient de poursuivre dans la voie esquissée lors de la présidence belge par le précédent titulaire du département.

M. Ramoudt exprime des doutes quant à la possibilité pour la Belgique de faire office de précurseur et de voir dès lors sa politique suivie par ses partenaires européens. Il rappelle que, dans le cadre d'autres dossiers débattus au niveau européen et pour lesquels la Belgique a fait œuvre de pionnière — par exemple, la question de la classification des autocars — les autres pays européens ne lui ont pas toujours emboîté le pas, contrairement à ce qui avait été convenu. Or, si on optait pour l'installation de limiteurs sur de nouveaux types de véhicules, il serait impératif qu'une telle décision se prenne de manière simultanée dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, eu égard, tout particulièrement, au coût économique d'une telle opération.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'installation de limiteurs sur les voitures particulières, l'intervenant redoute en outre qu'il ne s'agisse là que du premier pas vers une inflation de mécanismes de contrôles qui feraient table rase de la liberté individuelle.

M. Van Dienderen déclare ne pas partager les réticences des intervenants précédents. L'abaissement de la vitesse permettrait en effet de sauver des vies humaines, car, si les autoroutes et les vitesses élevées qui s'y pratiquent sont le cadre de moins d'accidents que les routes ordinaires, ces accidents sont par contre plus souvent mortels.

Le membre estime par ailleurs que les différents orateurs sous-estiment les possibilités d'adaptation de l'industrie automobile. Enfin, il met en avant la qualité de vie supérieure qui irait de pair avec l'adoption de rythmes plus raisonnables.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques rappelle que la directive 92/6/CEE concernant les limiteurs de vitesse fixe leur champ d'application aux camions ayant une masse maximale de plus de 12 tonnes et aux autobus et autocars de plus de 10 tonnes. Elle mentionne dans son sixième considérant que le champ d'application devrait être étendu ultérieurement à des classes de poids plus basses, en fonction des possibilités techniques et de l'expérience acquise.

De richtlijn legt voor de lichtere voertuigen evenwel geen enkele termijn op. We kunnen dus verwachten dat het een paar jaar zal duren.

In de voorstellen van resolutie wordt voorgesteld dat België de begrenzers onmiddellijk zou verplichten voor lichte vrachtwagens en personenwagens. De minister vindt evenwel dat België niet alleen mag handelen en aldus vooruitlopen op de houding van zijn Europese partners.

Gelet op de moeilijkheden die de sector van het wegvervoer in België momenteel doormaakt, is het helemaal niet wenselijk dat België afstand neemt van de andere Europese landen.

Het voorstel om voorrang te geven aan snelheidsbegrenzers die door externe omstandigheden kunnen worden beïnvloed, is onderzocht in het raam van het researchprogramma *Drive* van de Europese Commissie. Dergelijke systemen zijn evenwel nog niet voldoende ontwikkeld om ze in een voorstel van resolutie te vermelden.

Tot besluit verklaart de minister dat hij net als de indiener van het voorstel van oordeel is dat het toepassingsgebied van Richtlijn 92/6/EEG moet worden uitgebreid, maar dat hij voorstander is van een geleidelijke uitbreiding naar gelang van de opgedane ervaring en de technische ontwikkeling. Uit de zesde considerans van de richtlijn meent hij te kunnen afleiden dat de Europese instellingen die richting zullen uitgaan.

Tot slot zou het voorstel van resolutie beter een duidelijker onderscheid maken tussen wat enerzijds in België en anderzijds op Europees niveau haalbaar is.

De indiener brengt tegen die diverse opmerkingen het volgende in :

- de bewuste uitrusting is ondertussen beschikbaar;

- de economische bedrijvigheid van de vervoerssector zal niet al te zwaar onder de plaatsing van snelheidsbegrenzers te lijden hebben, aangezien de toestellen niet zeer duur zijn;

- de ongevallen als gevolg van overdreven snelheid brengen ook kosten mee en die kosten liggen wel hoog;

- het spreekt vanzelf dat verbeteringswerken aan de infrastructuur, een beleidskeuze die door sommige sprekers naar voren werd geschoven, in aanzienlijke mate tot de verkeersveiligheid bijdragen, maar hiervoor is niet langer de federale regering bevoegd;

- dit voorstel zet België er niet toe aan unilaterale maatregelen te nemen, maar strekt er integendeel toe dat België dankzij die regeling ook op Europees niveau iets in beweging zal brengen;

- de hele discussie over het beginsel van de snelheidsbegrenzers zelf is trouwens overbodig geworden, aangezien de Lid-Staten van de Europese Unie het als dusdanig hebben aanvaard (cf. goedkeuring van Richtlijn 92/6/EEG).

De heer Van Eetvelt stelt een amendement (n° 1) op voorstel n° 932/1 (cf. *supra*) voor.

La directive n'impose cependant aucun délai pour les véhicules plus légers. On peut donc s'attendre à ce que ce délai soit de quelques années.

Dans les propositions de résolution, il est souhaité que la Belgique rende immédiatement obligatoires les limiteurs sur les camions légers et sur les voitures particulières. Le ministre ne croit toutefois pas opportun que la Belgique agisse seule et anticipe l'attitude de ses partenaires européens.

Au vu des difficultés que traverse pour l'instant le secteur du transport routier en Belgique, il serait particulièrement peu souhaitable que la Belgique se démarque des autres pays européens.

Quant à la suggestion de privilégier les limiteurs de vitesse influençables en fonction des conditions extérieures, elle fait l'objet d'une étude dans le cadre du programme de recherche *Drive* de la Commission européenne. L'évolution de tels systèmes ne paraît cependant pas assez avancée pour en faire mention dans un projet de résolution.

Le ministre conclut que, s'il partage l'avis de l'auteur de la proposition quant à l'élargissement du champ d'application de la directive 92/6/CEE, il pense que cela doit se faire progressivement, en fonction de l'expérience acquise et de l'évolution de la technique. Le sixième considérant de la directive le porte à croire que les instances européennes œuvreront dans ce sens.

Enfin, il estime qu'il serait préférable que la proposition de résolution distingue davantage entre l'action possible sur le territoire belge d'une part et au niveau européen d'autre part.

L'auteur oppose à ces différentes remarques les observations suivantes :

- l'équipement en cause existe d'ores et déjà;

- la situation économique du secteur du transport routier ne devrait pas être trop affectée de l'installation de limiteurs de vitesse, le coût de ce système n'étant pas excessif;

- les accidents dus à la vitesse engendrent également des coûts et ces coûts sont élevés;

- l'approche davantage centrée sur l'amélioration des infrastructures prônée par certains intervenants a certes une place importante dans une politique de sécurité routière, mais les compétences concernées n'appartiennent pas aux autorités fédérales;

- l'objectif de la proposition n'est pas d'inciter la Belgique à adopter des mesures unilatérales mais bien de la voir jouer un rôle de levier au sein de l'Union européenne en cette matière;

- sur son principe même, la discussion sur l'installation de limiteurs de vitesse n'a plus de raison d'être, puisque ce principe a d'ores et déjà été retenu par les Etats membres de l'Union européenne lors de l'adoption de la directive 92/6/CEE.

M. Van Eetvelt propose un amendement (n° 1) à la proposition n° 932/1 (cf. *supra*).

De heer De Mol dient twee amendementen (n^{rs} 1 en 2) op voorstel n^r 936/1 in. Amendement n^r 2 pleit voor maatregelen die de uitrusting met een snelheidsbegrenzer verplicht stellen voor alle ADR-voertuigen. Voor spreker is die verplichting van prioritair belang : dergelijke voertuigen zouden nooit sneller dan 85 kilometer per uur mogen rijden.

Tot slot wenst spreker nog een technische verbetering aan te brengen in beide voorstellen van resolutie, die werden ingediend vooraleer België voorzitter van de Europese Unie was.

III. — STEMMINGEN

Amendement n^r 1 van de heer Van Eetvelt op voorstel n^r 932 wordt aangenomen met 12 tegen 5 stemmen.

Het aldus geamendeerde en verbeterde voorstel n^r 932 wordt aangenomen met 12 tegen 5 stemmen.

De amendementen n^{rs} 1 en 2 van de heer De Mol op voorstel n^r 936 worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 5 stemmen en één onthouding.

Het aldus geamendeerde en verbeterde voorstel, alsook alle teksten samen worden aangenomen met 11 tegen 4 stemmen en twee onthoudingen.

De rapporteur,

D. RAMOUDT

De voorzitter,

M. HARMEGNIES

M. De Mol dépose deux amendements (n^{os} 1 et 2) à la proposition n^o 936/1. Le deuxième de ceux-ci vise à inciter à l'élaboration de mesures rendant obligatoire l'installation d'un limiteur de vitesse sur tous les véhicules destinés au transport ADR. L'auteur souligne qu'il s'agit là d'une priorité : les véhicules affectés à ce type de transport ne devraient jamais dépasser 85 km à l'heure.

Enfin, l'auteur propose une correction technique à chacune des deux propositions de résolution, qui avaient été déposées avant que la Belgique ne prenne la présidence de l'Union européenne.

III. — VOTES

L'amendement n^o 1 de M. Van Eetvelt à la proposition n^o 932 est adopté par 12 voix contre 5.

La proposition n^o 932, telle qu'amendée et corrigée, est adoptée par 12 voix contre 5.

Les amendements n^{os} 1 et 2 de M. De Mol à la proposition n^o 936 sont successivement adoptés par 11 voix contre 5 et une abstention.

La proposition n^o 936, telle qu'amendée et corrigée, est adoptée par 11 voix contre 4 et 2 abstentions, ainsi que l'ensemble.

Le rapporteur,

D. RAMOUDT

Le président,

M. HARMEGNIES