

# COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(91) 291 def.

Brussel, 30 juli 1991

Voorstel voor een

## RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers  
in bepaalde categorieën motorvoertuigen  
in de Gemeenschap

(door de Commissie ingediend)



## TOELICHTING

### Inleiding

1. Onderhavig voorstel voor een Richtlijn van de Raad betreft de geharmoniseerde toepassing van snelheidsbegrenzers in vrachtwagens en bussen die in de Gemeenschap op de weg worden gebruikt.
2. In sommige Lid-Staten (F en VK) zijn snelheidsbegrenzers reeds verplicht gesteld voor bepaalde categorieën voertuigen, terwijl in andere Lid-Staten (bijv. NL en VK) de invoering of uitbreiding van een dergelijke verplichting wordt overwogen.

Reden van deze nationale wettelijke maatregelen is de gunstige uitwerking van snelheidsbegrenzers op de verkeersveiligheid, het energieverbruik en het milieu. Daar deze begrenzers thans op verschillende snelheden zijn afgesteld en slechts door een deel van de voertuigen van dezelfde categorie die in de Gemeenschap rijden worden gebruikt, is het gunstige gevolg ervan beperkt en is er sprake van een verstoring van de concurrentievoorwaarden naar gelang de wegvervoerders vrachtwagens en autobussen gebruiken die al dan niet met deze begrenzers zijn uitgerust.

Het is derhalve gerechtvaardigd dat de Gemeenschap wetgeving invoert die gericht is op een geharmoniseerde toepassing van snelheidsbegrenzers in voertuigen die in het internationale vervoer het meest worden gebruikt.

Na onderzoek van de kosten/baten-verhouding, de beschikbaarheid van snelheidsbegrenzers en het bovengenoemde aspect van concurrentieverstoring bij het vervoer over lange afstanden, is het voorstel beperkt tot de volgende categorieën motorvoertuigen, als in bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG<sup>(1)</sup> omschreven:

- Categorie M3 : Voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximumgewicht van meer dan 5 ton.
- Categorie N3 : Voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximumgewicht van meer dan 12 ton.

Een mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van het voorstel naar de categorie lichtere bedrijfsvoertuigen kan aan de hand van toekomstige ervaringen worden overwogen.

---

(1) PB nr. L 42 van 23.02.1970, blz.1

### Andere verwante voorstellen van de Commissie

3. Op 16 januari 1989 heeft de Commissie een voorstel goedgekeurd voor een Richtlijn van de Raad betreffende de harmonisering van snelheidsbeperkingen voor alle categorieën voertuigen die aan het wegverkeer deelnemen, met uitzondering van auto's (COM(88)706). In dit voorstel worden een aantal gedifferentieerde snelheden, afhankelijk van het soort voertuig of weg (binnen of buiten de bebouwde kom en autosnelwegen) voorgeschreven.

Gezien de juridische bezwaren van sommige Lid-Statens tegen EG-wetgeving op het gebied van het rijgedrag, is dit voorstel nog niet door de Raad goedgekeurd. De snelheden die toen werden voorgesteld vormen de basis voor de voorgestelde geharmoniseerde snelheden voor snelheidsbegrenzers.

4. Op 19 juli 1991 heeft de Commissie een voorstel goedgekeurd waarin de technische eisen zijn omschreven waaraan snelheidsbegrenzers en bepaalde categorieën motorvoertuigen die met deze begrenzers zijn uitgerust moeten voldoen om de EEG-type-goedkeuring te verkrijgen (COM(91)240).

Na goedkeuring van dit voorstel en na de algehele harmonisering van de type-goedkeuring in de Gemeenschap, worden snelheidsbegrenzers geleidelijk, door een normaal vervangingsproces, voor EG-voertuigen van de betrokken categorieën ingevoerd. Dit betekent echter dat het nog enige tijd zal duren voordat alle voertuigen van dezelfde categorie met snelheidsbegrenzers zullen zijn uitgerust.

Deze begrenzers zijn uiteraard slechts aanvaardbaar voor gebruikers en toezichthoudende instanties, in het bijzonder in het internationale goederen- en personenvervoer, indien zij algemeen worden gebruikt en op dezelfde snelheden zijn afgesteld. Het naast elkaar bestaan van verschillende maximumsnelheden voor motorvoertuigen in het internationale vervoer zou de concurrentie verstoren, tot frustraties en tot manipulatie van de ingebouwde begrenzers leiden.

Wat de technische aspecten betreft is onderhavig voorstel volledig in overeenstemming met de technische eisen van het voorstel inzake type-goedkeuring die gebaseerd zijn op internationaal overeengekomen voorschriften en de praktijk.

### Uitwerking op veiligheid, brandstofverbruik, milieu en vervoer

5. Snelheid - met name in verband met verkeers- en weersomstandigheden - is duidelijk van invloed op ongevallen en de daaraan verbonden gevolgen. Over het algemeen is er een verband tussen de ernst van het ongeval en de snelheid, en wel om de volgende redenen:

- hoe groter de snelheid, hoe korter de beschikbare reactietijd om een ongeval te vermijden;
- hoe groter de snelheid, hoe groter de remafstand;
- hoe groter de snelheid - of hoe groter het snelheidsverschil tussen de verschillende bij een ongeval betrokken voertuigen - hoe harder de klap;
- hoe groter de snelheid, hoe groter de hoeveelheid opspattend water en dus verminderde zichtbaarheid.

Gezien de geringe toepassing van snelheidsbegrenzers tot nu toe, is het moeilijk cijfers te geven over het verband tussen het gebruik van deze apparaten en de verkeersveiligheid. Het is niettemin duidelijk dat bij het terugdringen van excessief hoge snelheden van vrachtwagens en autobussen en een vermindering van hun onderlinge snelheidsverschillen de verkeersstroom vloeiender zal verlopen, waardoor het aantal potentieel gevaarlijke situaties en de daaruit voortvloeiende ongevallen zullen verminderen. In dit verband is het eens te meer duidelijk dat naar een algemeen gebruik van snelheidsbegrenzers in deze voertuigen moet worden gestreefd.

6. De brandstofbesparing bij het gebruik van snelheidsbegrenzers wordt op 5 tot 15% geschat (afhankelijk van het rijgedrag) voor de categorieën voertuigen waarop dit voorstel betrekking heeft (M3 en N3). Deze raming is gebaseerd op de ervaring van vrachtwagenbezitters die op vrijwillige basis snelheidsbegrenzers hebben laten installeren.

Deze energiebesparing heeft bovendien gunstige gevolgen voor het milieu en de kosten van de vervoerssector.

7. De produktie van CO<sub>2</sub> hangt rechtstreeks met het brandstofverbruik samen, zodat de uitstoot hiervan evenredig omlaag zal gaan. CO<sub>2</sub> is een van de stoffen die voor het broeikaseffect verantwoordelijk is. Een lagere snelheid buiten de bebouwde kom zal ook de emissie van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) doen dalen. NO<sub>x</sub> is een van de stoffen die verzuring veroorzaken en daarmee de sterfte van bossen in grote delen van Europa.
8. Wat betreft de weerslag op de kosten van de vervoerssector werd de volgende berekening gemaakt op grond van in Nederland verricht onderzoek:
  - een snelheidsbegrenzer kost ongeveer 1000 ecu, indien achteraf in een vrachtwagen of autobus ingebouwd;
  - de energiebesparing bedraagt naar schatting 1500 ecu per jaar;
  - door de meer gelijkmatige rijnsnelheid wordt de bandenslijtage met ongeveer 30% teruggebracht, wat ongeveer 500 ecu per jaar oplevert;
  - in het algemeen werden geen werkelijke tijdsverschillen per rit genoteerd tussen voertuigen met en zonder snelheidsbegrenzer.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat een snelheidsbegrenzer een investering is die zichzelf binnen het jaar terugbetaalt. Het is dus te rechtvaardigen deze in reeds in gebruik zijnde vrachtwagens en autobussen in te bouwen.

Om kosten en baten in evenwicht te brengen wordt voorgesteld het gebruik van snelheidsbegrenzers verplicht te stellen voor motorvoertuigen van de categorieën M3 en N3 die na 1 januari 1985 zijn geregistreerd.

9. Inhoud van het voorstel

- |                        |  |
|------------------------|--|
| In artikel 1           | worden de categorieën motorvoertuigen omschreven waarop het voorstel betrekking heeft  |
| In de artikelen 2 en 3 | worden op geharmoniseerde snelheden (100 km/h en 80 km/u) afgestelde snelheidsbegrenzers verplicht gesteld voor deze motorvoertuigen |
| In artikel 4           | wordt verwezen naar het voorstel voor een Richtlijn van de Raad betreffende de EEG-type-goedkeuring voor snelheidsbegrenzers         |
| In artikel 5           | worden mogelijke uitzonderingen op de voorgestelde Richtlijn behandeld   |
| In artikel 6           | wordt de datum van inwerkingtreding van de Richtlijn vastgesteld op 1 oktober 1992.  |

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers  
in bepaalde categorieën motorvoertuigen  
in de Gemeenschap

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,  
inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Europese Parlement<sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>(3)</sup>,

Overwegende dat het een van de doelstellingen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid is gemeenschappelijke voorschriften vast te stellen die van toepassing zijn op het internationale vervoer binnen de Gemeenschap en het verkeer van voertuigen te vergemakkelijken;

Overwegende dat alle Lid-Staten te kampen hebben met ernstige problemen in verband met de verkeersveiligheid en het milieu door de toename van het wegverkeer en de daaruit voortvloeiende gevaren en hinder;

---

(1) PB nr. C ...

(2) PB nr. C ...

(3) PB nr. C ...

Overwegende dat vrachtwagens en autobussen voldoende motorvermogen hebben om hellingen op te gaan, maar dat zij daardoor ook in staat zijn op vlakke wegen overdreven snelheden te bereiken die niet in overeenstemming zijn met de eigenschappen van andere componenten van deze voertuigen, zoals remmen en banden, en dat op grond hiervan en om redenen van milieubescherming in een aantal Lid-Staten voor bepaalde categorieën motorvoertuigen snelheidsbegrenzers verplicht zijn gesteld;

Overwegende dat volgens Richtlijn ... van de Raad [het voorstel van de Commissie COM(91)240]<sup>(4)</sup> bepaalde categorieën nieuwe motorvoertuigen met een snelheidsbegrenzer moeten zijn uitgerust om de EEG-type-goedkeuring te verkrijgen en dat ook de snelheidsbegrenzers zelf aan bepaalde technische eisen moeten voldoen om de EEG-type-goedkeuring te verkrijgen;

Overwegende dat de gunstige gevolgen van snelheidsbegrenzers voor het milieu, het brandstofverbruik en de verkeersveiligheid versterkt dienen te worden door een meer algemene toepassing ervan;

Overwegende dat het met het oog op gelijke concurrentievoorwaarden nodig is de eisen voor de EEG-type-goedkeuring van nieuwe motorvoertuigen aan te vullen met eisen inzake de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers op grond van gemeenschappelijk afgestelde snelheden voor alle motorvoertuigen van bepaalde categorieën die sinds een bepaalde datum zijn geregistreerd;

Overwegende dat in een eerste stadium deze eisen slechts dienen te gelden, voor de zwaarste categorieën motorvoertuigen die het meest in het internationale vervoer worden gebruikt, en daarna uitgebreid dienen te worden tot lichtere categorieën motorvoertuigen, afhankelijk van de technische mogelijkheden en de ondervinding in de Lid-Staten,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

(4)



### Artikel 1

Voor de toepassing van deze Richtlijn wordt verstaan onder "motorvoertuig" : een door een motor aangedreven voertuig van een van de hierna genoemde categorieën, als in Bijlage 1 bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad<sup>(5)</sup> omschreven, bestemd voor deelneming aan het wegverkeer, op ten minste vier wielen en met een maximum ontwerp-snelheid van meer dan 25 km/h.

- . Categorie M3 : Voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximumgewicht van meer dan 5 ton.
  
- . Categorie N3 : Voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximumgewicht van meer dan 12 ton.

### Artikel 2

De Lid-Staten zorgen ervoor dat motorvoertuigen van categorie M3, die sinds 1 januari 1985 in een Lid-Staat zijn geregistreerd, slechts aan het wegverkeer deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die op een maximumsnelheid op 100 km/uur is afgesteld.

### Artikel 3

De Lid-Staten zorgen ervoor dat motorvoertuigen van categorie N3, die sinds 1 januari 1985 in een Lid-Staat zijn geregistreerd, slechts aan het wegverkeer deelnemen indien zij zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer die op een maximumsnelheid van 80 km/uur is afgesteld.

---

(5) PB nr. L 42 van 23.02.1970, blz.1

#### Artikel 4

De in de artikelen 2 en 3 bedoelde snelheidsbegrenzers moeten voldoen aan de technische eisen die zijn neergelegd in Richtlijn ... [het voorstel van de Commissie COM(91)240].

#### Artikel 5

1. Het bepaalde in de artikelen 2 en 3 geldt niet voor
  - motorvoertuigen die worden gebruikt door de gewapende macht, de burgerbescherming, de brandweer en openbare-ordediensten;
  - motorvoertuigen die door de aard van hun constructie niet sneller kunnen rijden dan 80 km/h voor categorie N3 of 100 km/h voor categorie M3;
  - motorvoertuigen die enkel voor openbaar vervoer in stadsgebieden worden gebruikt.
2. De Lid-Staten mogen, na voorafgaande goedkeuring van de Commissie, andere categorieën voertuigen vrijstellen van het bepaalde in de artikelen 2 en 3.

#### Artikel 6

1. De Lid-Staten doen de nodige bepalingen in werking treden om voor 1 oktober 1992 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

2. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad,

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introducing this measure?

This proposal concerns the compulsory installation and use of speed limitation devices, set at harmonized speeds for heavy goods vehicles above 12 tonnes and buses above 5 tonnes which were registered after 1 January 1985.

As these devices were made compulsory in some Member States and other Member States consider the introduction for reasons of road safety, environment and reduction of fuel consumption, a harmonisation in this field is needed in order to increase the beneficial effects and to remove possible distortions of competition.

II. Features of the business in question

All enterprises which use these vehicles.

III. What obligations does this measure impose directly on business?

Heavy vehicles and buses can only be used if speed limitation devices are installed. This implies that new motorvehicles of these categories shall be bought with a speed limitation devices and that these devices have to be retrofitted on those vehicles registered after 1985. Cost estimations based on experiences of fleet owners show that a retrofitted speed limitation device pays off within a year because of reduced fuel consumption and wear of tyres.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect to SME's?

None.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

The internal competitiveness of enterprises using speed limitation devices will be equalized by prescribing these devices to all motorvehicles concerned.

b) Employment

Neutral.

VII. Have the relevant representative organisations been consulted ?

Road haulage organisations are against national measures because of assumed distortions of competition. They do not want speed limits to be enforced by means of speed limitation devices. Moreover a tolerance of 10 km between the legal maximum speed limit and the set speed of the devices is requested. Unions do not like professional drivers to be stigmatized as the ones that always drive too fast. Nevertheless, an international regulation will meet more acceptance.

ISSN 0254-1513

COM(91) 291 def.

# DOCUMENTEN

NL

07

---

Catalogusnummer : CB-CO-91-347-NL-C

ISBN 92-77-74847-8

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen  
L-2985 Luxemburg