

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964.

5 FEBRUARI 1964.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1),
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE GRYSE.

DAMES EN HEREN,

Het ontwerp dat door uw Commissie werd onderzocht, is zeer belangrijk, omdat de wet van 1 augustus 1899 hierdoor in tal van haar fundamentele aspecten gewijzigd wordt.

Niemand twijfelt eraan dat het probleem van de politie van het wegverkeer zich ingevolge de geweldige ontwikkeling van het verkeer, op een gans andere wijze stelt dan in 1899: datum waarop de basiswet tot stand gekomen is.

Het doel van het huidig ontwerp is dan ook: maatregelen te doen uitvaardigen, die in functie van de steeds grotere ontwikkeling van het verkeer, voor de weggebruikers grotere veiligheid met zich kunnen brengen.

Deze maatregelen zijn noodzakelijkerwijze complex, want zij houden nauw verband met zeer verschillende aspecten die het wegverkeer ons biedt.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer De Paepe.

A. — Leden: de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Van Herreweghe. — Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — Boey, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers: de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — Lefebvre R.

Zie:

630 (1962-1963):

— N° 1: Wetsontwerp.

— N°s 2 tot 4: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964.

5 FÉVRIER 1964.

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1).
PAR M. DE GRYSE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet examiné par votre Commission présente une très grande importance, la loi du 1^{er} août 1899 s'en trouvant modifiée sous de nombreux aspects fondamentaux.

Il ne fait de doute pour personne que par suite du développement considérable du trafic le problème de la police du roulage se pose d'une manière toute différente qu'en 1899, année pendant laquelle la loi de base fut élaborée.

Aussi le but du présent projet est-il d'arrêter des mesures qui puissent, en fonction du développement sans cesse accru de la circulation, assurer une sécurité plus grande des usagers de la route.

Ces mesures sont nécessairement complexes, car elles sont étroitement liées aux aspects très divergents de la circulation routière.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. De Paepe.

A. — Membres: MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (R.), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (B.), Van Herreweghe. — Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — Boey, Van Doorne.

B. — Suppléants: MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — Lefebvre R.

Voir:

630 (1962-1963):

— N° 1: Projet de loi.

— N°s 2 à 4: Amendements.

De voornaamste aspecten die bij de zaak betrokken zijn kunnen als volgt bepaald worden :

- 1° Het toepassingsveld van de politie op het wegverkeer;
- 2° De bevoegdheden inzake de politie op het wegverkeer;
- 3° Het plaatsen van de signalisatie;
- 4° Het ten laste nemen van de wegsignalisatie;
- 5° Het toezicht over de wegsignalisatie;
- 6° De procedure inzake het vaststellen van overtredingen;
- 7° Het invoeren van de onmiddellijke heffing bij minnelijke schikking;
- 8° Het opheffen van verouderde bepalingen.

**

De heer Minister heeft bij wijze van inleiding op zeer overzichtelijke en zeer duidelijke wijze deze verscheidene punten voor de Commissie toegelicht.

Ziehier de toedracht ervan :

I. — Toepassingsveld van de politie op het wegverkeer.

Door welke wetten wordt het wegverkeer thans geregeld ?

Thans wordt het wegverkeer door de wet van 1 augustus 1899 geregeld, voor zover het de voetgangers, de vervoermiddelen te land, en de dieren betreft.

Nochtans bevatten deze vervoermiddelen te land niet de spoorwegrijtuigen die de openbare weg benutten. Voor deze vervoermiddelen is de wet van 1885 betreffende de buurtspoorwegen en de wet van 1875 inzake de tramwegen, van toepassing.

Dit brengt mede dat niet alleen de regels die van toepassing zijn op de verschillende vervoermiddelen te land verschillen maar dat bovendien de inbreuken tegen deze regels op verschillende wijze worden gestraft en dat zelfs de personen die bevoegd zijn om ze vast te stellen eveneens verschillen.

Welnu : het is o.m. de bedoeling om te verhelpen aan deze complexe toestand.

Daarom voorziet het eerste artikel van het wetsontwerp dat het toepassingsveld van de wet van 1899 uitgebreid wordt tot de vervoermiddelen per spoor die gebruik maken van de openbare weg, terwijl de wetten van 1875 en 1885 natuurlijk in dezelfde mate opgeheven worden.

Dit artikel luidt in § 1 als volgt :

« De Koning stelt de algemene reglementen vast die ten doel hebben de politie van het wegverkeer van de voetgangers, van de vervoermiddelen te land en van de dieren, alsmede van de vervoermiddelen per spoor, die de openbare weg berijden... »

II. — Bevoegdheid inzake de politie op het wegverkeer.

1. Hoe wordt deze bevoegdheid thans geregeld ?

De wet van 1 augustus 1899 bepaalt deze bevoegdheid als volgt :

De macht om de algemene reglementen van politie vast te stellen berust bij de Koning.

Tot aanvulling van deze algemene reglementen kunnen de gemeentebesturen reglementen uitvaardigen die evenwel vooraf aan de goedkeuring van de bestendige deputatie moeten voorgelegd worden.

Les principaux aspects de cette question sont les suivants :

- 1° Le champ d'application de la police de la circulation routière;
- 2° Les compétences en matière de police de la circulation routière;
- 3° L'installation de la signalisation routière;
- 4° La prise en charge de la signalisation routière;
- 5° La surveillance de la signalisation routière;
- 6° La procédure en matière de constatation des infractions;
- 7° L'instauration de la perception immédiate du montant transactionnel;
- 8° L'abrogation de dispositions périmées.

**

En guise d'introduction, le Ministre a commenté en Commission ces différents points d'une manière très claire et précise.

Voici l'essentiel de ce commentaire :

I. — Le champ d'application de la police de la circulation routière.

Quelles sont les lois qui régissent actuellement la circulation routière ?

Actuellement, la circulation routière est régie par la loi du 1^{er} août 1899, pour autant qu'il s'agisse de piétons, de moyens de transport par terre et d'animaux.

Il ne faut toutefois pas compter au nombre de ces moyens de transport par terre, les voitures de chemin de fer qui empruntent la voie publique. Pour ces moyens de transport, sont d'application les lois de 1885 sur les chemins de fer vicinaux et de 1875 relative aux tramways.

Il s'ensuit que non seulement les règles s'appliquant aux divers moyens de transport par terre diffèrent, mais qu'en outre les infractions à ces règles sont punies de manière différente et que même les personnes habilitées à les constater ne sont pas les mêmes.

Or, il entre notamment dans les intentions du Gouvernement de porter remède à cette situation complexe.

C'est pourquoi l'article premier du projet de loi prévoit que le champ d'application de la loi de 1899 sera étendu aux moyens de transport par voie ferrée qui empruntent la voie publique, tandis que les lois de 1875 et de 1885 sont évidemment abrogées dans la même mesure.

Le § 1 de cet article est libellé comme suit :

« Le Roi fixe les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre, des animaux ainsi que des moyens de transport par voie ferrée qui empruntent la voie publique... »

II. — La compétence en matière de police de la circulation routière.

1. Comment cette compétence est-elle réglée actuellement ?

La loi du 1^{er} août 1899 définit ces compétences comme suit :

Le pouvoir de fixer les règlements généraux de police appartient au Roi.

En vue de compléter ces règlements généraux, les administrations communales peuvent arrêter des règlements qui seront au préalable soumis à l'approbation de la députation permanente.

Ook de provincies kunnen aanvullende reglementen uitvaardigen, bepaaldelijk t.o.v. de openbare wegen die zich over het grondgebied van meer dan een gemeente uitstrekken. Deze reglementen moeten echter ter goedkeuring aan de Koning worden voorgelegd.

2. Het is nu zó dat deze regelen in de praktijk toch aan een ganse evolutie onderhevig zijn geweest, en dat het dan ook dringend nodig is sommige beschikkingen te wijzigen of aan te passen aan de vereisten van het huidig wegverkeer.

Vooreerst zij er op gewezen dat een provincie uiterst zelden gebruik maakt van haar verordeningsmacht.

Daarentegen zijn de gemeenten veelal genoopt geweest om ten opzichte van de aangroei van het verkeer, de belemmeringen op de openbare weg, de verhoogde snelheid die wordt ontwikkeld, steeds groter aandacht te besteden aan de organisatie van het verkeer en aan het stationeren van voertuigen.

Zó is het te verklaren dat tijdens de laatste jaren, de gemeentebesturen in alle streken van het land en zelfs tot in de kleinste gemeenten toe, zeer ruim gebruik hebben gemaakt van de hun door de wet toegestane macht om reglementen te treffen ter uitvoering en tot aanvulling van de Wegcode.

Een onvermijdelijk gevolg hiervan was dat de onderscheiden plaatselijke overheden op verschillende wijze zijn opgetreden, en daarbij meer speciaal de eigen belangen van de ingezetenen op het oog hebben gehad, zonder altijd op rationele wijze het algemeen belang in acht te nemen.

Vandaar dat reglementeringen op een zelfde weg van nationaal of regionaal belang soms vrij uiteenlopend zijn en dat de snelheidsbeperking soms van gemeente tot gemeente verschilt.

Bewust van de nadelige inwerking van al te fel verschillende reglementeringen, werd aan de provinciegouverneurs opdracht gegeven om bij de Dienst van het Wegverkeer (die afhangt van het Ministerie van Verkeerswezen) advies in te winnen nopens elk gemeentereglement, vooraleer het goedgekeurd zou worden door de bestendige deputatie.

In werkelijkheid brengt deze Dienst van het Wegverkeer een advies uit dat essentieel steunt op onderzoeken ter plaatse, en dat doorgaans wordt ingevolg.

Zelfs gebeurt het veelal dat burgemeesters en politie-kommissarissen zelf om advies en steun verzoeken bij de Dienst van het Wegverkeer, vooraleer zij besluiten tot het nemen van aanvullende reglementen.

Anderzijds kan het echter ook voorkomen dat het Ministerie van Openbare Werken sommige maatregelen wil zien uitvaardigen met betrekking tot de Rijkswegen zonder dat de gemeentelijke overheid hieraan gevolg wil geven. In dit geval voorziet de wet in geen enkele mogelijkheid tot optreden.

Kortom dit alles maakt het duidelijk, dat de thans van kracht zijnde wetgeving op meer dan een punt onvoldoende blijkt te zijn, om de eenheid in reglementering te waarborgen in het welbegrepen algemeen belang.

Daarom tracht het huidig ontwerp aan deze toestand te verhelpen.

3. *De nieuwe bepalingen die in dit verband worden voorgesteld.*

Deze nieuwe bepalingen zijn vervat in het eerste artikel van het wetsontwerp.

Ingevolge § 1 blijft de Koning de bevoegdheid behouden om algemene reglementen vast te stellen.

Les provinces peuvent elles aussi promulguer des règlements complémentaires, spécialement en ce qui concerne les voies publiques qui s'étendent sur le territoire de plus d'une commune. Ces règlements doivent toutefois être soumis à l'approbation du Roi.

2. Dans la pratique, ces règles ont subi toute une évolution, de sorte qu'il est devenu urgent de modifier certaines dispositions ou de les adapter aux exigences de la circulation routière actuelle.

Tout d'abord, il est à signaler qu'une province fait rarement usage de son pouvoir de réglementation.

En revanche, à cause de l'intensification du trafic, des obstacles sur la voie publique, de l'augmentation de la vitesse des véhicules, les communes ont été amenées à consacrer une attention croissante à l'organisation de la circulation et au stationnement des véhicules.

C'est ce qui explique pourquoi, au cours des dernières années, les administrations communales ont, dans toutes les régions du pays et même dans les plus petites communes, fait très largement usage du pouvoir que leur confère la loi de prendre des dispositions réglementaires en vue de mettre en application et de compléter le Code de la route.

Il en est résulté inévitablement que les diverses autorités locales ont pris des mesures différentes, en se souciant surtout des intérêts propres des habitants, sans toujours veiller de manière rationnelle au respect de l'intérêt général.

C'est la raison pour laquelle les réglementations s'appliquant à une même route d'importance nationale ou régionale sont parfois fort divergentes et que la limitation de vitesse varie parfois d'une commune à l'autre.

Etant donné l'effet néfaste résultant de réglementations par trop dissemblables, les gouverneurs de province ont été chargés de recueillir l'avis de l'Office de la Circulation routière (qui relève du Ministre des Communications) au sujet de tout règlement communal, avant que celui-ci ne soit approuvé par la députation permanente.

En réalité, l'Office de la Circulation routière émet un avis qui est essentiellement basé sur des enquêtes sur place, et il est généralement tenu compte de cet avis.

Il arrive même fréquemment que des bourgmestres et des commissaires de police sollicitent eux-mêmes l'avis et l'appui de l'Office de la Circulation routière avant de décider s'ils prendront des dispositions réglementaires complémentaires.

D'autre part, il arrive également parfois que le Ministère des Travaux publics veuille voir arrêter certaines mesures relatives aux routes de l'Etat, mais que l'autorité communale ne donne pas suite à cette directive. La loi ne prévoit aucun moyen de coercition dans ce cas.

Bref, tout ceci montre clairement que la législation actuellement en vigueur se révèle, en plus d'un point, insuffisante à garantir l'unité de la réglementation, et ce dans l'intérêt bien compris du public.

C'est pourquoi l'actuel projet tend à remédier à cette situation.

3. *Dispositions nouvelles, proposées à cet effet.*

Lesdites dispositions nouvelles sont reprises à l'article premier du projet de loi.

Le § 1^{er} continue de réserver au Roi la compétence d'arrêter des règlements généraux.

Ingevolge § 2 blijven de gemeentebesturen eveneens de macht behouden om aanvullende reglementen vast te stellen, die toepasselijk zullen zijn op het grondgebied van hun gemeenten.

Doch, in tegenstelling met de huidige toestand, moeten deze aanvullende reglementen niet meer ter goedkeuring van de bestendige deputatie worden voorgedragen. Ze dienen rechtstreeks aan de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen te worden voorgelegd.

In § 6 wordt de provinciale bevoegdheid om aanvullende reglementen uit te vaardigen afgeschaft; deze bepaling is ingevoegd omdat de ondervinding op voldoende wijze bewezen heeft dat de provinciale raden in werkelijkheid slechts uiterst zelden gebruik hebben gemaakt van de hun bij de wet verleende macht.

In § 3 wordt de bevoegdheid van de centrale macht in de plaats gesteld van die van ondergeschikte machten, telkens het gewestelijk of het nationaal belang in het gedrang komen. Dit gebeurt uit bezorgdheid om de bezwaren die voortvloeien uit de verbodsbepaling van bevoegdheden op te vangen.

Dit houdt in zich : dat de Minister van Openbare Werken aanvullende reglementen zal kunnen uitvaardigen met betrekking op de Rijkswegen; dat de Minister van Verkeerswezen, in uitvoering van de Wegcode, de agglomeraties met verschillende gemeenten zal kunnen aanduiden waar bv. een « blauwe » zone zal kunnen worden ingevoerd of waar bepaalde snelheidsbeperkingen moeten voorgehouden worden; dat de Ministers van Landbouw en van Landsverdediging de reglementen zullen vaststellen die van toepassing zijn op de door hen beheerde wegen (bv. respectievelijk boswegen en militaire wegen).

Dit betekent dus dat het ontwerp niet alleen het beheer wil toevertrouwen aan de centrale overheid, van belangen die niet louter plaatselijk zijn, doch dat het ook de bevoegdheden van de verschillende betrokken ministeriële departementen omschrijft om elke twijfel dienaangaande in de toekomst te vermijden.

In dit verband dient er op gewezen dat de uitwerking van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer alsmede de uitvoering ervan tot de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen behoren, wegens de weerslag ervan op de algemene transportekonomie. De beheerders van de verschillende Rijkswegen krijgen alleen bevoegdheid om het specifiek gebruik van die wegen te reglementeren, rekening houdend met de diensten die zij moeten bewijzen en met het oog op het doel waarvoor deze wegen speciaal werden aangelegd.

Om nu de voorgestelde bevoegdheidsgroepering te voltooien voorziet het ontwerp een coördinatie van de actie van de bevoegde overheden op dit niveau waar de noodzakelijkheid van een dergelijke coördinatie zich het sterkst laat voelen, te weten in de grote agglomeraties.

De Koning zal die agglomeraties aanduiden. Commissies van advies zullen worden opgericht die tot taak zullen hebben advies uit te brengen nopens al de aldaar door het verkeer en het stationeren van de voertuigen gestelde problemen.

Dit zal de terzake bevoegde overheden, zowel gemeentelijke als nationale verplichten overleg te plegen.

Bovendien zal voor deze agglomeraties (hetzij door een gemeenteraad of door een centraal bestuur) geen enkel reglement kunnen worden uitgevaardigd zonder dat het vooraf wordt onderworpen aan de commissie van advies die voor de desbetreffende agglomeratie wordt ingericht. Dit betekent ongetwijfeld een bijkomende waarborg voor de goede samenwerking van de betrokken overheden op dit belangrijk gebied.

Die commissies voor advies kunnen eventueel een sekretariaat in het leven roepen : de oprichting ervan is niet ver-

En vertu du § 2, les administrations communales conservent aussi chacune le pouvoir d'arrêter des règlements complémentaires applicables sur le territoire de leur commune.

Toutefois, lesdits règlements complémentaires, par opposition avec l'actuel état de choses, ne devront plus être soumis à l'approbation de la députation permanente, mais bien directement à celle du Ministre des Communications.

Au § 6 est abrogée la compétence de la province d'arrêter des règlements complémentaires, l'expérience ayant démontré à suffisance que les conseils provinciaux avaient rarement fait usage du pouvoir que leur conférait la loi.

Au § 3, la compétence du pouvoir central est substituée à celle des pouvoirs subordonnés chaque fois que l'intérêt régional ou national est en cause. Cela est fait avec le souci de résorber les difficultés découlant de l'éparpillement des compétences.

Cela signifie que le Ministre des Travaux publics sera habilité à promulguer des règlements complémentaires relatifs aux routes de l'Etat; que le Ministre des Communications, en application du Code de la route, pourra désigner les agglomérations de plusieurs communes, au sein desquelles, par exemple, pourra être créée une zone « bleue » où devront être édictées des limitations de vitesse déterminées; que les Ministres de l'Agriculture et de la Défense nationale arrêteront les règlements qui sont d'application sur les routes relevant de leur compétence (par exemple : les chemins forestiers et les routes militaires).

Ceci signifie donc que le projet entend non seulement confier à l'autorité centrale la gestion d'intérêts qui ne sont pas purement locaux, mais qu'il définit également les compétences des divers départements ministériels intéressés, afin d'éviter, dorénavant, toute incertitude à ce sujet.

A ce propos, il convient de signaler que l'élaboration du règlement général de la police de la circulation routière et l'exécution de celui-ci relèvent de la compétence du Ministre des Communications, en raison de leur répercussion sur l'économie générale des transports. Les gestionnaires des diverses routes de l'Etat ont uniquement dans leurs attributions la réglementation de l'usage spécifique de ces routes, compte tenu des services qu'ils ont à fournir et en vue du but pour lequel ont été spécialement construites les routes en question.

Afin de parfaire le regroupement des compétences ainsi proposé, le projet prévoit une coordination de l'action des autorités compétentes au niveau où la nécessité d'une telle coordination se révèle la plus nécessaire, c'est-à-dire dans les grandes agglomérations.

Le Roi désignera ces agglomérations. Des commissions consultatives seront créées, qui auront pour tâche de donner leur avis concernant tous les problèmes posés par la circulation et par le stationnement des véhicules dans ces agglomérations.

Ceci obligera nécessairement les autorités compétentes en la matière, tant communales que nationales, à se concerter.

Par ailleurs, aucun règlement ne pourra être arrêté pour ces agglomérations (soit par un conseil communal ou par une administration centrale) sans avoir été soumis au préalable à la commission consultative, créée pour ladite agglomération. Cela constitue incontestablement une garantie supplémentaire pour la bonne collaboration des autorités intéressées dans ce domaine important.

Ces commissions consultatives peuvent éventuellement créer un secrétariat. La création de ce dernier n'est pas

plichtend, maar het is duidelijk dat zulk sekretariaat de steun zal kunnen worden van een voor al de gemeenten van een grote agglomeratie, gemeenschappelijke technische dienst.

Buiten en boven deze kommissies van advies voor grote agglomeraties, voorziet het wetsontwerp ook in de oprichting van een Nationale Commissie bij het Ministerie van Verkeerswezen, die gelast zal worden met het onderzoek en met het geven van advies in al de problemen die verband houden met een algemeen beleid inzake veiligheid op de weg, in de grote agglomeraties.

De § 4 beoogt een toestand te legaliseren die zich in de praktijk heeft ontwikkeld. Hij heeft tot doel een wettelijke basis te verstrekken voor het plaatsen van de nodige signalisatie tot regeling van het verkeer, het stilstaan en het stationneren van de voertuigen in de nabijheid van de grens of van douaneposten, ten einde de controle toe te laten bij het in- en uitrijden van voertuigen.

De § 5 geeft aan de bevoegde personen de macht om van de verkeersreglementen af te wijken wanneer de noodzakelijkheid zich daartoe opdringt.

In de praktijk was dit soms het voorwerp van juridische betwistingen. Vandaar dat een regeling langs wetgevende weg als hoogst wenselijk voorkwam.

III. — Het plaatsen van wegsignalisaties.

1. Het artikel 2 van het wetsontwerp herneemt en verduidelijkt de thans bestaande bepaling van de wet van 1 augustus 1899, voorgehouden in het laatste lid van het eerste artikel.

Het bepaalt dat al de maatregelen betreffende de politie van het wegverkeer, om voor de gebruikers bindend te zijn, naar behoren ter kennis van deze laatsten moeten gebracht worden, bepaaldelijk door middel van een passende signalisatie.

Deze signalisatie valt ten laste van de overheid die de maatregel genomen heeft. Dit wordt duidelijk gemaakt in het artikel 3, waar bepaald wordt dat de gebods- en verbodstekens moeten geplaatst worden door de overheid die dit gebod of verbod oplegt.

(Er moge aan herinnerd worden dat de verbodstekens de vorm van een rood omrande schijf vertonen — richting gesloten, snelheidsbeperking, stationneerverbod, enz. De gebodstekens zijn blauwkleurige schijven, bv. verplichte richting, verplicht rondgaand verkeer, enz.)

2. Er bestaan nochtans andere tekens dan de verbodsen gebodstekens. Het zijn de gevaartekens (met rood omrande driehoeken: gevaarlijke bocht, school) alsmede aanwijzingstekens (blauwe vierkante of rechthoekige tekens: parkeerplaats, hospitaal, rode kruis).

Nu is het zó dat de wet van 1 augustus 1899 niets bepaald heeft inzake het plaatsen van gevaars- of aanwijzingstekens.

Ingevolge de revolutie-decreten van 1789 en 1790 werden de gemeenten speciaal gelast om te waken op het gemak en de veiligheid van het verkeer in de op hun grondgebied gelegen openbare wegen. Daaruit vloeide logisch de verplichting voort voor de gemeenten gevaars- en aanwijzingstekens te plaatsen, waar dit nodig bleek te zijn.

Dit eerder vaag principe werd geleidelijk door verschillende reglementeringen min of meer wettelijk aangepast.

Aldus verplicht artikel 113 van de Wegcode degene die op de weg een hindernis heeft doen ontstaan, deze te signaleren, en zo deze laatste in gebreke blijft dit te doen, valt deze verplichting ten laste van de beheerder van de openbare weg.

obligatoire, mais il est évident qu'un tel secrétariat pourra prêter assistance à un service technique commun à toutes les communes d'une grande agglomération.

Outre ces commissions consultatives pour grandes agglomérations, le projet de loi prévoit également la création, à un échelon supérieur, d'une Commission nationale auprès du Ministère des Communications, commission qui serait chargée d'examiner et d'émettre son avis sur tous les problèmes se rapportant à une politique générale de sécurité routière des grandes agglomérations.

Le § 4 vise à légaliser une situation qui s'est développée dans la pratique. Il est destiné à fournir une base légale au placement de la signalisation nécessaire à la régulation de la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules à proximité de la frontière ou des postes de douane, afin de permettre le contrôle des véhicules à l'entrée ou à la sortie du pays.

Le § 5 accorde aux personnes compétentes le pouvoir de déroger aux règlements de la circulation lorsque la nécessité en est ressentie.

Dans la pratique, ce point a parfois fait l'objet de contestations juridiques, si bien qu'il a paru hautement souhaitable de le résoudre par la voie législative.

III. — Le placement de signalisations routières.

1. L'article 2 du projet de loi reprend et précise d'ailleurs l'actuelle disposition de la loi du 1^{er} août 1899 qui figure au dernier alinéa de l'article premier.

Il y est stipulé que, pour être obligatoire pour les usagers, toutes les mesures relatives à la police de la circulation routière devront être portées à la connaissance de ceux-ci, notamment au moyen d'une signalisation adéquate.

Cette signalisation est à charge de l'autorité dont émane la mesure. L'article 3 le précise en stipulant, que les signaux d'obligation et d'interdiction doivent être installés par l'autorité qui impose cette obligation ou cette interdiction.

(Rappelons que les signaux d'interdiction ont la forme d'un disque bordé de rouge (sens interdit, limitation de vitesse, interdiction de stationnement, etc.). Les signaux d'obligation sont des disques bleus (par exemple: sens obligatoire, sens giratoire, etc.)

2. Il existe toutefois d'autres signaux que ceux d'interdiction et d'obligation: les signaux de danger (triangles bordés de rouge: virage dangereux, école), ainsi que les signaux d'indication (signaux bleus carrés ou rectangulaires: parc de stationnement, hôpital, croix-rouge).

Il est certain que la loi du 1^{er} août 1899 n'a rien prévu en matière de placement de signaux de danger ou d'indication.

En vertu des décrets datant de la période révolutionnaire de 1789 et de 1790, les communes ont été chargées spécialement de veiller à la facilité et à la sécurité de la circulation sur les voies publiques situées sur leur territoire. En découlait logiquement l'obligation pour les communes de placer des signaux de danger et d'indication là où la chose se révélait nécessaire.

Ce principe, d'une nature plutôt imprécise, a été progressivement corrigé, d'une manière plus ou moins légale, par diverses réglementations.

C'est ainsi que l'article 113 du Code de la route oblige celui qui a créé un obstacle sur la route, de signaler celui-ci; si ladite personne omet de le faire, cette obligation incombe au gestionnaire de la voie publique.

Aldus ook moet de ondernemer de bouwplaatsen signaleren. De exploitanten van de spoorwegen dienen ingevolge artikel 19, § 3, van het koninklijk besluit van 18 oktober 1957 de overwegen te signaleren, terwijl de signalisatie op afstand bij de bevoegde overheden berust.

Aan dit alles moeten verschillende tussenkomsten van de beheerder van de openbare weg toegevoegd worden, inzonderheid deze van het Ministerie van Openbare Werken dat soms zelf de lasten van de gebods- en verbodstekens op zich neemt.

Kortom er heerste tot dusver voor wat het aanbrengen van gevaars- en aanwijzingstekens betreft veel verwarring, en deze verwarring bracht vaak betwistingen van rechtskundige aard mede, terwijl er klaarblijkelijk geen afdoende algemene regeling werd ingevoerd.

Op zich zelf is dit reeds een belangrijke reden om nauwkeurig de kwestie van de signalisatie te regelen. Maar het is vooral van belang om de veiligheid en het gemak van de weggebruikers te waarborgen. Zij dienen juist ingelicht te worden omtrent de gevaren van een traject, omtrent de toestand van de weg, en zelfs over bepaalde geografische kenmerken van het land.

Het ontwerp heeft in zijn desbetreffende bepalingen voor doel op nauwkeurige wijze de personen en de overheden aan te wijzen die verantwoordelijk zijn voor de signalisatie, en dit niet alleen voor wat verbods- en gebodstekens betreft, maar ook voor de gevaars- en de aanwijzingstekens.

Het is kortom de bedoeling van het wetsontwerp de leemten van de wet van 1899 aan te vullen.

Artikel 3 laat hieromtrent geen twijfel meer over.

1. Gebods- en verbodstekens moeten geplaatst worden door de overheid die de maatregel heeft genomen.

2. Alle andere signalisatie op de openbare weg berust bij de overheid die het beheer van de weg heeft.

Hierop worden echter twee afwijkingen voorzien (art. 4 en art. 5) :

1° De particulier die een hindernis op de weg heeft doen ontstaan, is in de eerste plaats zelf gehouden deze verkeersbelemmering te signaleren;

2° Voor wat de overwegen betreft, is het de exploitant die moet zorgen voor signalisatie ter hoogte van de overweg, maar de signalisatie op afstand moet gedaan worden door de beheerder van de openbare weg.

IV. — Wie moet de lasten van de wegsignalisatie dragen?

De lasten die gepaard gaan met de wegsignalisatie zijn vrij aanzienlijk geworden, ingevolge het geweldig toemenen van het verkeer.

Het is redelijk dat deze lasten billijk zouden worden verdeeld, en dat ze niet het zwaarst op de gemeentebesturen zouden wegen.

Om deze billijke verdeling in toepassing te brengen wordt het criterium vastgelegd in het artikel 6.

Er wordt als algemene regel vastgesteld dat de lasten die verbonden zijn aan het aanbrengen van signalisatie, gedragen moeten worden door diegene die de signalisatie heeft aangebracht.

Wat betekent dit in de praktijk?

1° Vermits het de centrale overheid is die bevoegdheid krijgt om aanvullende reglementen voor de Rijkswegen uit te vaardigen, zal zij de lasten voor het aanbrengen van gebods- en verbodstekens betreffende die wegen op zich moeten nemen.

De même, l'entrepreneur doit signaler les chantiers. Les exploitants des chemins de fer ont l'obligation, aux termes de l'article 19, § 3, de l'arrêté royal du 18 octobre 1957, de signaler les passages à niveau, alors que la signalisation à distance est du ressort des autorités compétentes.

A tout cela, viennent s'ajouter diverses interventions du gestionnaire de la voie publique, notamment celle du Ministère des Travaux publics, qui, parfois, assume lui-même la charge des signaux d'obligation et d'interdiction.

Bref, une grande confusion a présidé jusqu'à présent au placement des signaux de danger et d'indication, et cette confusion a souvent entraîné des controverses d'ordre juridique, tandis que, de toute évidence, aucune réglementation générale efficace n'a été instaurée.

Ce fait, à lui seul, constitue déjà un motif important qui incite à régler avec précision la question de la signalisation, mais celle-ci revêt surtout de l'importance pour garantir la sécurité et la commodité des usagers de la route. Ceux-ci doivent être renseignés avec précision sur les dangers d'un parcours, sur l'état de la route et même sur certaines particularités géographiques du pays.

Dans les dispositions y relatives, le projet tend à désigner, avec précision, les personnes et les autorités responsables de la signalisation et ce, non seulement en ce qui concerne les signaux d'interdiction et d'obligation, mais également en ce qui concerne les signaux de danger et d'indication.

Bref, le présent projet de loi est destiné à combler les lacunes de la loi de 1899.

L'article 3 ne laisse subsister aucun doute à ce sujet.

1. Les signaux d'obligation et d'interdiction seront placés par l'autorité ayant arrêté la mesure.

2. Toute autre signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité ayant la gestion de la route.

Il est toutefois prévu deux dérogations (art. 4 et art. 5) :

1° Le particulier qui a créé un obstacle sur la voie publique est tenu en tout premier lieu de signaler lui-même cette entrave à la circulation;

2° En ce qui concerne les passages à niveau, c'est à l'exploitant qu'il incombe de veiller à l'établissement d'une signalisation à hauteur du passage à niveau; la signalisation à distance, par contre, doit être placée par le gestionnaire de la voie publique.

IV: — A qui incombent les charges de la signalisation routière?

Les charges résultant de la signalisation routière sont devenues assez considérables, en raison de l'énorme accroissement de la circulation.

Il est logique que ces charges soient réparties de manière équitable et qu'elles ne pèsent pas surtout sur les administrations communales.

L'article 6 fixe le critère en vue de l'application de cette répartition équitable.

Comme règle générale, il est prévu que les charges entraînées par le placement d'une signalisation sont à supporter par celui qui a procédé au placement de celle-ci.

Comment se présente la situation dans la pratique?

1° Etant donné que c'est l'autorité centrale qui se voit chargée d'arrêter des règlements complémentaires pour la voirie d'Etat, elle aura à supporter les charges résultant du placement des signaux d'interdiction et d'obligation sur les routes en question.

Vanzelfsprekend zal dit een financiële ontlasting voor de gemeenten met zich brengen. De gemeenten zullen inderdaad alleen maar moeten instaan voor de signalisatie die voortvloeit uit hun eigen reglementering.

2° Voor wat het aanbrengen betreft van gevaar- en aanwijzingsstekens, zal elke beheerder van de openbare weg aansprakelijk zijn voor zijn eigen gebied: aldus de Minister van Openbare Werken voor de Rijkswegen; de Minister van Landbouw voor de boswegen; de Minister van Landsverdediging voor militaire wegen die voor het openbaar verkeer openstaan; de gemeenten voor hun eigen wegen.

3° Ook de signalisatie op afstand aan de overwegen zal enkel nog ten laste van de gemeenten vallen, voor zover het hun eigen wegen betreft.

V. — Het toezicht op de wegsignalisatie.

De rol van de signalisatie van het wegverkeer is natuurlijk buitengewoon belangrijk: vandaar dat een voortdurend toezicht noodzakelijk is op het geschikt plaatsen en het onderhoud van de signalisatie.

Welnu artikel 7 van het wetsontwerp voorziet in die leemte, door de Koning te machtigen ambtshalve op te treden.

Dit zal echter maar mogen gebeuren, nadat de Minister van Verkeerswezen tweemaal de overheden, op wie de verplichting berust, schriftelijk verzocht heeft hun verplichtingen na te komen. Als dit dan niet gebeurt kan de Koning bevelen dat de nodige maatregelen door een speciale commissaris die hij aanwijst ambtshalve worden uitgevoerd, gebeurlijk op kosten van de in gebreke blijvende overheid.

Het is klaarblijkelijk van belang dat de uitoefening van die macht slechts zeer uitzonderlijk zou dienen te gebeuren. Daarom is het aangewezen dat de signalisatie onder zeer nauwkeurig en voortdurend toezicht zou staan. Het ontwerp voorziet de oprichting van een dienst voor het inspekteren van een wegsignalisatie, met dien verstande evenwel dat de signalisatie die ten laste van de Staat valt, vrijgesteld blijft van het toezicht en van de aktie van ambtswege. Op eerste gezicht kan deze uitzondering tot verwondering stemmen. Men kan zich echter moeilijk een aktie van ambtswege van de Staat tegen zichzelf indenken.

VI. — Procedure bij het vaststellen van overtredingen en het opmaken van processen-verbaal.

Ingevolge de thans van toepassing zijnde wetgeving (wet van 1 augustus 1899) moeten de door de bevoegde personen opgemaakte processen-verbaal, onder vorm van afschrift, binnen de 48 uren na de vaststelling van de overtredingen, overgemaakt worden aan de overtreders, op gevaar af hun bewijskracht te verliezen.

Nu is het zo dat in de praktijk deze strenge bepaling moeilijk kan nageleefd worden. Inderdaad, indien het om een overtreding gaat die tijdens een rit vastgesteld wordt, kan het proces-verbaal slechts worden opgemaakt na de identifikatie van de houder van de nummerplaat, dus na raadpleging van het repertorium.

Anderzijds moeten de terzake bevoegde personen soms zo talrijke overtredingen vaststellen, dat zij niet over de tijd beschikken om op dezelfde dag nog de vaststellingen in proces-verbaal op te stellen en te verzenden.

Dit brengt onvermijdelijk mede dat het proces-verbaal zeer vaak de bewijskracht verliest voor de rechtbanken, zodat de strafvordering er veelal door wordt verzwakt.

Het is om deze redenen dat het artikel 8 van het wetsontwerp de verplichting van het mededelen van het proces-verbaal aan de overtreders van 48 uren op 8 dagen brengt.

Il va de soi que cette situation entraînera un allègement des finances communales. En effet, les communes ne seront responsables que de la signalisation découlant de leur propre réglementation.

2° En ce qui concerne le placement de signaux de danger et d'indication, chaque gestionnaire de la voie publique sera responsable de son propre domaine, c'est-à-dire: le Ministre des Travaux publics, des routes de l'Etat; le Ministre de l'Agriculture, des chemins forestiers; le Ministre de la Défense nationale, des routes militaires ouvertes à la circulation publique; les communes, de leurs propres routes.

3° La signalisation à distance aux passages à niveau n'incombera plus aux communes, que s'il s'agit de leurs propres routes.

V. — La surveillance de la signalisation routière.

Le rôle de la signalisation est, en matière de circulation routière, naturellement extrêmement important. Il en résulte qu'une surveillance permanente du placement adéquat et de l'entretien de la signalisation est indispensable.

Or, l'article 7 du projet de loi comble précisément cette lacune en habilitant le Roi à intervenir d'office.

Ceci ne pourra toutefois se faire qu'après que le Ministre des Communications ait, à deux reprises et, par écrit, invité les autorités auxquelles incombe l'obligation, à remplir celle-ci. Si elles n'obtempèrent pas à cet ordre, le Roi peut ordonner que les mesures indispensables soient, le cas échéant aux frais de l'autorité défaillante, prises d'office par un commissaire spécial désigné par lui.

Il est évidemment important qu'il ne soit recouru à l'exercice de ce pouvoir qu'à titre tout à fait exceptionnel. C'est pourquoi il s'indique que la signalisation fasse l'objet d'une surveillance minutieuse et constante. Le projet prévoit la création d'un service d'inspection de la signalisation routière, étant bien entendu toutefois que la signalisation incombant à l'Etat est exemptée de la tutelle et de l'action d'office. A première vue, cette mesure d'exception peut sembler étrange. Il est toutefois difficilement concevable que l'Etat puisse entreprendre d'office une action contre lui-même.

VI. — Procédure lors du constat des infractions et d'établissement des procès-verbaux.

En vertu de la législation actuellement en vigueur (loi du 1^{er} août 1899), les procès-verbaux dressés par les personnes compétentes doivent, sous forme de copie, être transmis aux contrevenants dans les 48 heures à compter du constat des infractions, sous peine de perdre toute force probante.

En pratique, il est difficile de s'en tenir à cette disposition rigoureuse. En effet, s'il s'agit d'une infraction constatée en cours de route, le procès-verbal ne peut être dressé qu'après identification du titulaire de la plaque d'immatriculation, donc qu'après consultation du répertoire.

Par ailleurs, les personnes compétentes en la matière sont parfois appelées à faire le constat d'infractions tellement nombreuses, qu'elles ne disposent pas du temps requis pour donner, le jour même, à leurs constats la forme de procès-verbaux et d'assurer l'expédition de ces derniers.

Il en résulte inévitablement que, très souvent, le procès-verbal perd sa force probante devant les tribunaux, de sorte que la procédure pénale s'en trouve généralement affaiblie.

C'est pourquoi l'article 8 du projet reporte de 48 heures à 8 jours l'obligation de communiquer le procès-verbal au contrevenant.

VII. — Het invoeren van de onmiddellijke heffing bij minnelijke schikking.

Hier gaat het om een belangrijke innovatie in ons strafrecht met betrekking tot de politie op het wegverkeer. Het betreft de onmiddellijke betaling bij minnelijke schikking ingevolge een inbreuk op de politie van het wegverkeer.

Men streeft hierbij een dubbel doel na :

Vooreerst beoogt men een passend middel te vinden om de rechtbanken enigszins te ontlasten en anderzijds is men de mening toegedaan dat een onmiddellijke sanctionering van de overtreeders, een gunstige uitwerking zal hebben op de gedraging van veel weggebruikers.

In andere landen, zoals in Frankrijk, Italië, Groot-Hertogdom Luxemburg, werd een soortgelijke rechtspleging sinds meerdere jaren met succes toegepast.

Bij het invoeren van deze nieuwe procedure, moet de aandacht evenwel gevestigd zijn op twee voorname aspecten :

- 1° De individuele aard van de strafmaatregel;
- 2° De noodzakelijkheid om ieder willekeur uit te sluiten.

Het systeem dat door artikel 9 hiertoe voorgeschreven wordt, blijkt in dit opzicht alle waarborgen te bieden.

De grote lijnen die deze materie beheren zijn de volgende :

1° Alleen de personen die speciaal daartoe door de Koning aangewezen zijn als zijnde bijzonder bevoegd inzake politie op het wegverkeer zullen het recht hebben de onmiddellijke betaling bij minnelijke schikking voor te stellen en te innen.

Daarenboven zullen zij dan nog individueel aangeduid worden door de procureurs-generaal, ten einde de tucht welke zij op de gerechtelijke politie uitoefenen, onder strenger toezicht te stellen.

2° Niet alle inbreuken op de politie van het wegverkeer kunnen aanleiding geven tot onmiddellijke heffing.

— Het geldt alleen die overtredingen welke door de Koning worden aangewezen. Deze inbreuken zullen dus door koninklijk besluit limitatief worden opgesomd.

— Om in aanmerking te kunnen komen voor onmiddellijke heffing mag de inbreuk geen schade aan derden hebben veroorzaakt.

— De overtreder moet ermede akkoord gaan.

3° Het bedrag van de heffing mag niet groter zijn dan de hoogste geldboete waarmee de overtreding kan worden gestraft. De modaliteiten van de heffing zullen vastgelegd worden door koninklijk besluit.

4° Niettegenstaande de betaling, behoudt het openbaar ministerie de mogelijkheid om de openbare vordering voor de rechtbank uit te oefenen, hetzij omdat het openbaar ministerie de mening toegedaan is dat de betaling onverschuldigd was, hetzij omdat het meent dat de heffing geen genoegzame sanctionering van de inbreuk uitmaakt.

Het openbaar ministerie moet in dit geval binnen de maand na de dag van de betaling aan de betrokkene kennis geven van zijn voornemen de vordering in te stellen.

In dit opzicht is het van belang aan te stippen, zoals de Memorie van Toelichting het overigens doet, dat de onmiddellijke betaling door de rechtbanken niet kan geïnterpreteerd worden als een erkenning van verantwoordelijkheid.

Indien het openbaar ministerie de openbare vordering voor de rechtbank aanhangig maakt, en de rechtbank de beklaagde vrijspreekt of alleen voorwaardelijk veroordeelt moet de betaalde som terug worden gegeven.

VII. — Instauration de la perception immédiate de l'amende en cas de transaction.

Il s'agit en l'occurrence d'une importante innovation introduite dans notre droit pénal en matière de police de la circulation routière, et consistant dans le paiement immédiat en cas de transaction conclue à la suite d'une infraction à la police du roulage.

En procédant de la sorte, on poursuit un double but :

On vise tout d'abord à trouver un moyen adéquat de désencombrer tant soit peu les tribunaux et, d'autre part, on incline à croire que l'application d'une sanction immédiate aux contrevenants aura un effet salutaire sur le comportement d'un grand nombre d'usagers.

Une procédure similaire est appliquée avec succès, depuis plusieurs années, dans d'autres pays tels que la France, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg.

En instaurant cette nouvelle procédure, il convient toutefois d'attirer l'attention sur deux importants aspects de celle-ci :

- 1° La nature individuelle de la mesure pénale;
- 2° La nécessité d'exclure tout arbitraire.

Le régime, prévu par l'article 9 à cet effet, semble offrir toutes les garanties à cet égard.

Les règles essentielles régissant cette matière sont les suivantes :

1° Seules les personnes désignées spécialement à cet effet par le Roi comme particulièrement compétentes en matière de police de la circulation routière, auront le droit de proposer et d'effectuer la perception immédiate du montant de la transaction.

Elles seront, en outre, désignées individuellement par les procureurs généraux, afin de placer sous une surveillance plus étroite la discipline qu'ils exercent sur la police judiciaire.

2° Toutes les infractions à la police du roulage ne peuvent donner lieu à la perception immédiate.

— Il s'agit uniquement, en l'occurrence, des infractions déterminées par le Roi. Ces infractions seront donc énumérées limitativement par arrêté royal.

— Afin de pouvoir être prise en considération pour perception immédiate, l'infraction ne peut avoir causé de dommages à des tiers.

— Le contrevenant devra marquer son accord.

3° Le montant de la perception ne peut excéder l'amende la plus élevée dont est passible l'infraction. Les modalités de la perception seront fixées par arrêté royal.

4° Nonobstant le paiement, le ministère public se réserve la possibilité d'exercer l'action publique devant le tribunal, soit parce que le ministère public estime que le paiement n'est pas dû, soit parce qu'il juge que la perception ne constitue pas une sanction suffisante de l'infraction.

En l'occurrence, le ministère public doit, dans le mois à compter du jour du paiement, notifier à l'intéressé son intention d'introduire l'action.

À cet égard, il est important de signaler, comme le fait l'Exposé des Motifs, que la perception immédiate ne peut être interprétée par les tribunaux comme une reconnaissance de responsabilité.

Si le ministère public saisit le tribunal de l'action publique, et que le tribunal acquitte l'accusé ou ne le condamne que conditionnellement, la somme payée doit être restituée.

Indien slechts tot een geldboete veroordeeld wordt die minder is dan de geheven som, dan moet het verschil aan de betrokkene terugbetaald worden.

De § 2 van het artikel 9 zegt uitdrukkelijk dat geen onmiddellijke heffing kan toegepast worden op overtredingen die begaan worden door militairen die zich verplaatsen voor de behoefte van de dienst, of door magistraten en leden van de Raad van State.

In de Memorie van Toelichting wordt erop gewezen dat deze uitzonderingen ingeschreven worden op uitdrukkelijk verzoek enerzijds van de auditeur-generaal bij het Krijgshof voor wat de militairen betreft en op dit van de Minister van Justitie voor de magistraten en de leden van de Raad van State.

VIII. — Het intrekken van verouderde bepalingen.

Deze intrekking van vroeger bestaande en verouderde bepalingen worden voorgehouden in het artikel 10 van het wetsontwerp.

Aldus wordt de reglementering op de tram- en buurtspoorwegen voortaan aan het algemeen stelsel onderworpen, met inachtneming van de aan die vervoermiddelen eigen kenmerken (§ 1 van art. 10).

Meer ingewikkeld is de tweede paragraaf van artikel 10, vermits hierdoor de revolutie-decreten van 1789 en 1790 worden ingetrokken.

Die decreten hadden een algemene draagwijdte en legden alle reglementering voor het gemak en de veiligheid van het verkeer op de openbare wegen ten laste van de gemeentelijke politie.

De wet van 1 augustus 1899 heeft de gemeentemachten die uit deze decreten voortvloeiden, in stand gehouden en zij heeft de gemeenten daarenboven nog gemachtigd om aanvullende reglementen uit te vaardigen inzake de politie op het wegverkeer.

Dit alles bracht vaak een veelzijdigheid en een begripelijke verwarring bij.

Het ontwerp tracht hierin te voorzien door een definitieve oplossing voor deze moeilijkheden voor te houden. Het heeft op dit gebied voor doel de decreten van 1789 en 1790 in te trekken, en de gemeentelijke politie volledig afhankelijk te stellen van de enige basiswet inzake de reglementering op het verkeer.

Er moet evenwel aangemerkt worden dat deze intrekking niet volledig kan doorgevoerd worden: de gemeentelijke politie zal slechts aan de algemene basiswet kunnen onderworpen worden, in de mate dat deze door het huidig ontwerp zal gewijzigd worden voor alles wat de permanente toestanden betreft of voor wat situaties betreft die een zeker blijvend karakter vertonen.

Daarentegen zullen de toevallige, plotselinge, voorlopige toestanden niet aan de algemene wetgeving inzake het vervoer onderworpen worden. Zij zullen onder het gezag van de gemeentelijke politie blijven, zoals dit voortvloeit uit de decreten van 1789 en 1790. Dit zal bvb. het geval zijn voor stoeten, manifestaties, markten, waarbij vervoer-kwesties gemoeid zijn maar die eerder als ondergeschikt voorkomen aan de omstandigheden die ze veroorzaken.

S'il y a condamnation à une amende inférieure au montant perçu, la différence doit être restituée à l'intéressé.

Le § 2 de l'article 9 stipule expressément qu'il ne peut être fait application de la perception immédiate pour les infractions commises par des militaires se déplaçant pour les besoins du service, soit par des magistrats et des membres du Conseil d'Etat.

L'Exposé des Motifs attire l'attention sur le fait que ces exceptions sont insérées à la suite de demandes expresses émanant, d'une part de l'auditeur général près la Cour militaire, en ce qui concerne les militaires, et, d'autre part, du Ministre de la Justice, pour les magistrats et les membres du Conseil d'Etat.

VIII. — Abrogation des dispositions périmées.

L'article 10 du présent projet de loi préconise l'abrogation des dispositions existant antérieurement et actuellement périmées.

C'est ainsi que la réglementation sur les tramways et les chemins de fer vicinaux sera désormais assujettie au régime général, tout en tenant compte des caractéristiques particulières de ces moyens de transport (§ 1 de l'art. 10).

Le second paragraphe de l'article 10 est plus compliqué, puisque celui-ci abroge les décrets de la période révolutionnaire de 1789 et 1790.

Ces décrets avaient une portée générale et mettaient toute la réglementation relative à la facilité et à la sécurité de la circulation sur la voie publique à charge de la police communale.

La loi du 1^{er} août 1899 a maintenu les pouvoirs des communes découlant de ces décrets et a, en outre, autorisé les communes à arrêter des règlements complémentaires en matière de police du roulage.

Tout cela a souvent entraîné une diversification des règles et une confusion facile à concevoir.

Le projet s'efforce d'y remédier en préconisant une solution définitive de ces difficultés. A cet égard, il a pour objet d'abroger les décrets de 1789 et de 1790 et d'assujettir complètement la police communale à la seule loi de base en matière de réglementation de la circulation.

Il faut toutefois observer que cette abrogation ne peut être réalisée intégralement. La police communale ne pourra être assujettie à la loi de base générale que dans la mesure où celle-ci sera modifiée par le projet actuel en tout ce qui concerne les situations permanentes ou les situations qui présentent un caractère permanent certain.

Au contraire, les situations fortuites, imprévues, provisoires ne seront pas soumises à la législation générale en matière de roulage. Elles demeureront soumises à l'autorité de la police communale, conformément aux décrets de 1789 et de 1790. Ce sera le cas, par exemple, des cortèges, des manifestations, des marchés où se posent des questions de circulation, mais qui se présentent davantage comme des faits accessoires par rapport aux circonstances qui en sont à l'origine.

Algemene bespreking.

Na deze uitvoerige uiteenzetting van de heer Minister van Verkeerswezen betreffende de algemene ekonomie van het wetsontwerp kwam het in de Commissie tot een zeer omstandige bespreking.

Hierna volgen de punten die bijzonder in bespreking werden gebracht alsmede het antwoord van de Minister.

1. Begrip « agglomeratie ».

Paragraaf 2 van het eerste artikel van het ontwerp voorziet in de oprichting van raadgevende commissies in de door de Koning vastgestelde « agglomeraties ».

Welnu: Wat dient er door « agglomeratie » verstaan te worden?

De heer Minister is de mening toegedaan dat het woord « agglomeratie » inderdaad aanleiding kan geven tot verkeerde interpretatie. Daarom wordt het woord in het wetsontwerp nader bepaald door « groepen van gemeenten ».

Daar die groepen door de Koning zullen vastgesteld worden, zal de omschrijving ervan tot geen moeilijkheden aanleiding geven.

2. « Raadgevende commissies ».

Door verscheidene commissieleden werd erop aangedrongen dat de voorziene raadgevende commissies sterk uitgebouwd zouden worden. De Minister verklaart dat deze wens volledig overeenstemt met zijn standpunt. Aldus heeft hij het voornemen de conferenties van burgemeesters of van politiecommissarissen die thans reeds inzake wegverkeer gehouden worden, voor de vijf grote agglomeraties: Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi, te institutionaliseren. Hij hoopt verder dat de secretariaten van de raadgevende commissies een belangrijke rol zullen spelen, daar deze uiteraard geroepen zijn om een technische dienst uit te bouwen die gemeenschappelijk zou worden voor verschillende gemeenten.

3. Verkeerstekens langs de weg.

Een commissielid wees erop dat het plaatsen van bepaalde aanwijzingstekens, en vooral die welke de weggebruikers over de geografische gesteldheid van de streek moeten inlichten, veelal te wensen overlaat.

De Minister erkent deze stand van zaken. Hij merkt evenwel op dat de wet van 1899 geen enkele bepaling of voorschrift betreffende zulke tekens bevat. Het in bespreking zijnde wetsontwerp voorziet thans in deze leemte, vermits in artikel 3 bepaald wordt dat de aanwijzingssignalisatie berust bij de overheid die het beheer van de weg in haar bevoegdheid krijgt.

4. Signalisatie van overwegen.

Het wetsontwerp houdt in het artikel 5 voor dat de signalisatie van de overwegen ten laste valt van de spoorwegexploitant terwijl de signalisatie op afstand bij de beheerder van de openbare weg berust.

Een commissielid vroeg dat de signalisatie op afstand eveneens zou berusten bij de spoorwegexploitant. Hij betiep zich op het artikel 113 van de verkeersvoorschriften waarbij wordt bepaald dat gans de signalisatie van de op de openbare weg aangebrachte werken ten laste valt van diegene die de werken uitvoert.

De heer Minister wijst erop dat de nieuwe regeling essentieel een kompromis uitmaakt.

Discussion générale.

Après ce large exposé du Ministre des Communications au sujet de l'économie générale du projet de loi, la Commission a procédé à une discussion très approfondie de ce dernier.

Voici les points qui ont fait l'objet des débats ainsi que la réponse du Ministre:

1. Notion: « agglomération ».

Le § 2 de l'article premier prévoit la création de commissions consultatives dans les « agglomérations » déterminées par le Roi.

Or, que faut-il entendre par: « agglomération »?

Le Ministre est d'avis que le mot: « agglomération » peut en effet donner lieu à des interprétations erronées. C'est pourquoi ce mot est précisé dans le projet de loi par l'expression « ensembles de communes ».

Comme ces ensembles seront déterminés par le Roi, la définition ne donnera lieu à aucune difficulté.

2. « Commissions consultatives ».

Plusieurs membres de la Commission ont insisté pour que les commissions consultatives prévues soient établies sur une base très large. Le Ministre déclare que ce vœu correspond entièrement à son intention. Aussi, se propose-t-il d'institutionnaliser les conférences des bourgmestres ou de commissaires de police, qui se tiennent déjà actuellement en matière de sécurité routière et cela pour les cinq grandes agglomérations: Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Il espère, par ailleurs, que les secrétariats des commissions consultatives rempliront un rôle important, car, de par leur nature même, elles sont appelées à créer un service technique commun aux différentes communes.

3. Signaux de circulation le long de la route.

Un membre de la Commission fait observer que l'implantation de certains signaux d'indication, surtout de ceux destinés à renseigner les usagers de la route sur la configuration géographique de la région, laisse fréquemment à désirer.

Le Ministre reconnaît cet état de choses. Il fait toutefois observer que la loi de 1899 ne contient aucune disposition ou prescription concernant ces signaux. Le projet de loi en discussion comble à présent cette lacune, puisque son article 3 dispose que la signalisation d'indication incombe à l'autorité qui reçoit dans ses attributions la gestion de la route.

4. Signalisation des passages à niveau.

Le projet de loi, en son article 5, prévoit que la signalisation des passages à niveau est à charge de l'exploitant du chemin de fer, alors que la signalisation à distance incombe au gestionnaire de la voie publique.

Un membre de la Commission a demandé que la signalisation à distance incombât également à l'exploitant du chemin de fer. Il invoqua l'article 113 des prescriptions sur la circulation, stipulant que l'ensemble de la signalisation des travaux effectués sur la voie publique est à charge de celui qui exécute les travaux.

Le Ministre fait observer que la nouvelle réglementation constitue avant tout un compromis.

Het mag ons niet ontgaan dat de overweg een kruising vormt van twee openbare wegen, het spoor eensdeels en de weg andersdeels.

Elk van die wegen wordt beheerst door verschillende politiereglementen (de wetten van 12 april 1835 en 23 juli 1926 voor de politie op de spoorwegen; de wet van 1 augustus 1899 voor de politie op het wegverkeer).

Evenzo heeft ieder van deze wegen zijn eigen beheerder (de exploitant van de spoorweg voor de spoorbaan; de Staat, de provincie of de gemeente voor de weg).

Het is normaal dat elke beheerder gelast wordt te zorgen voor het gemak en de veiligheid van het verkeer der voertuigen die de openbare weg moeten berijden waarvan hij het beheer heeft. De spoorwegexploitant zal het verkeer van de voertuigen per spoor moeten vergemakkelijken, net als de beheerder van de gewone openbare weg zal moeten zorgen voor het vergemakkelijken van het verkeer der voertuigen die op zijn wegen rijdt.

Welnu, ingevolge deze logische verdeling van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden, is het normaal dat de verkeerstekens ter hoogte van de overwegen worden aangebracht door de spoorwegexploitant, terwijl de verwittigingssignalisatie op afstand berust bij de beheerder van de gewone weg, vermits die tekens dienen tot waarschuwing van de gebruikers van deze openbare weg.

Zulks wordt bepaald bij artikel 5 van het ontwerp van wet, dat terzake overigens slechts de bepalingen overneemt van het koninklijk besluit van 18 oktober 1957, artikel 19, § 3.

Bij het verstrekken van zijn advies nopens laatstbedoeld koninklijk besluit stelde de Raad van State trouwens het probleem zoals het hoger werd verduidelijkt door te beschikken :

« Nu staat het vast, dat de tekens die de nabijheid van een overweg aankondigen, tot doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te verzekeren door de bestuurders te waarschuwen van een eventuele nabije hinderpaal, sluitboom of spoorrein. Maar het staat evenzeer vast dat de tekens die het oversteken van de overweg bij het naderen van een spoorvoertuig verbieden, tot doel hebben het gemak en de veiligheid van het spoorwegverkeer te verzekeren... ».

Het is op grond van deze overwegingen dat de Minister er bij de Commissie op aandrang het artikel 5 van het wetsontwerp goed te keuren daarbij rekening houdende met de onderstaande aanvullende opmerkingen :

a) Juridisch en bij ontstentenis van een bijzondere wetgeving moeten de gemeenten, op grond van de decreten van 1789 en 1790 instaan voor de signalisatie op afstand op alle openbare wegen die op hun grondgebied gelegen zijn.

b) Overeenkomstig artikel 5 van het wetsontwerp zal deze signalisatie slechts ten laste vallen van de gemeente, voor zover ze haar eigen wegen betreft, d.w.z. met uitzondering van de Rijks- en provinciale wegen.

c) Gans de signalisatie op afstand is thans verwezenlijkt. Dit betekent dat, in de mate dat de signalisatie op afstand nog bij de gemeenten zal berusten, enkel de onderhouds- en vernieuwingslast van deze signalisatie nog in aanmerking dient te worden genomen.

De Minister wees er ten slotte op dat het argument dat opgehaald wordt uit het artikel 113 van de Wegcode hem als niet overtuigend voorkwam.

Indien dit artikel handelt over de signalisatie van de verkeersbelemmeringen en van de op een bepaalde openbare weg uitgevoerde werken, dan heeft dit geenszins betrekking

Ne perdons pas de vue que le passage à niveau forme un croisement de deux voies publiques : d'une part, la voie ferrée, d'autre part, la route.

Chacune de ces voies est régie par divers règlements de police (les lois du 12 avril 1835 et du 23 juillet 1926 pour la police des chemins de fer; la loi du 1^{er} août 1899 pour la police de la circulation routière).

De même, chacune de ces voies a son propre gestionnaire (l'exploitant du chemin de fer, pour la voie ferrée; l'Etat, la province ou la commune, pour la route).

Il est normal que chaque gestionnaire soit chargé de veiller à la facilité et à la sécurité de la circulation des véhicules qui doivent emprunter la voie publique dont il a la gestion. L'exploitant du chemin de fer devra faciliter la circulation des véhicules sur la voie ferrée, tout comme le gestionnaire de la voie publique ordinaire devra s'efforcer de faciliter la circulation des véhicules qui se déplacent sur ses routes.

Or, en raison de cette répartition logique des responsabilités et des compétences, il est normal que les signaux de circulation soient placés à hauteur des passages à niveau par l'exploitant du chemin de fer, alors que la signalisation d'avertissement à distance incombe au gestionnaire de la voie ordinaire, ces signaux servant à avertir les usagers de cette voie publique.

C'est ce que prévoit l'article 5 du projet de loi, qui ne fait d'ailleurs que reprendre en la matière les dispositions de l'arrêté royal du 18 octobre 1957, article 19, § 3.

En donnant son avis sur ledit arrêté royal, le Conseil d'Etat a d'ailleurs posé le problème tel qu'il a été précisé plus haut, en disposant :

« S'il est certain que les signaux qui annoncent la proximité d'un passage à niveau ont pour objet d'assurer la sécurité de la circulation des véhicules sur route en avertissant les conducteurs de la proximité d'un obstacle éventuel (barrière ou convoi), il n'en est pas moins certain que les signaux interdisant de franchir le passage à niveau à l'approche d'un véhicule sur rails, ont pour but d'assurer la facilité et la sécurité de la circulation des véhicules sur rails... »

C'est sur la base de ces considérations, que le Ministre a insisté auprès de la Commission pour que l'article 5 du projet de loi soit adopté en tenant compte à cette occasion des remarques complémentaires ci-après :

a) Du point de vue juridique et à défaut d'une législation spéciale, les communes sont, en vertu des décrets de 1789 et de 1790, responsables de la signalisation à distance sur toutes les voies publiques situées sur leur territoire.

b) Conformément à l'article 5 du projet de loi, cette signalisation n'incombera à la commune que pour autant que ladite signalisation concernera ses propres routes, c'est-à-dire à l'exclusion des routes d'Etat et des routes provinciales.

c) Toute la signalisation à distance est actuellement en place. Ceci signifie que, dans la mesure où la signalisation à distance incombera encore aux communes, seules les charges d'entretien et de renouvellement de cette signalisation sont encore à prendre en considération.

Le Ministre fait enfin observer que l'argument déduit de l'article 113 du Code de la route lui semble peu convaincant.

Si cet article traite de la signalisation des obstacles à la circulation et des travaux exécutés sur une voie publique déterminée, il ne s'agit, d'aucune manière, du croisement de

op het kruisen van twee verschillende openbare wegen, in casu het spoor en de weg: kruisen dat moet gesignaleerd worden overeenkomstig het besluit van 18 oktober 1957 dat later kwam dan artikel 113 van de Wegcode.

Verder op die redenering ingaande zou men er toe komen te beslissen dat zodra een gemeenteweg een Rijksweg kruist, de gemeente van de verplichting vrijgesteld is om het bestaan van een eventueel gevaarlijk kruispunt gevormd door de « verkeersbelemmeringen » zijnde de « Rijksweg » te signaleren. Vermits de Staat er net dezelfde redenering zou kunnen op nahouden zou geen enkel gevaarlijk kruispunt meer gesignaleerd worden.

Vandaar dat het niet kan betwist worden dat de redelijkheid zelf voorschrijft dat veeleer de beheerder van een openbare weg voor de veiligheid moet zorgen van het verkeer op de weg waarmede hij belast is.

5. Termijnen voor het overmaken van processen-verbaal.

Het ontwerp brengt de termijn voor het overmaken van de processen-verbaal aan de overtreders van 2 op 8 dagen.

Sommige commissieleden merkten op dat deze uitbreiding van termijn als overdreven voorkomt, daar het zeer dikwijls kan gebeuren dat personen die zich aan een overtreding zullen plichtig gemaakt hebben, zich het gebeuren niet meer zullen herinneren na verloop van enkele dagen, en, derhalve, niet meer bij machte zullen zijn hun verweer voor te dragen.

De heer Minister is van oordeel dat de overtreder het niet al te moeilijk zal hebben om zich evengoed het gebeurde te herinneren na 8 dagen dan na 2 dagen.

Maar er is meer: de uitbreiding van de termijn wordt vooral voorzien omdat de termijn van 2 dagen praktisch niet meer volstaat om toe te laten dat het proces-verbaal ter kennis gebracht wordt van de belanghebbenden.

Dit vloeit niet alleen voort uit het feit dat er door het toenemen van het verkeer meer inbreuken worden gepleegd en derhalve meer processen-verbaal worden gemaakt, maar ook omdat voor het identificeren van de overtreder veelal meer opzoeken zijn vereist.

Het uitbreiden van de termijn van 2 tot 8 dagen blijkt dan ook redelijk te zijn, des te meer daar men in acht moet nemen dat het terzake om een maximum-termijn gaat.

6. De transacties.

Artikel 9 van het wetsontwerp voert de mogelijkheid in tot het afsluiten van een transactie.

De transactieprocedure werd reeds in 1935 in onze wetgeving ingevoerd, en het experimenteel stadium ervan heeft thans reeds bewezen dat zij over 't algemeen voordelen biedt.

Het wetsontwerp beoogt op het gebied van de transactieprocedure een stap verder te zetten. Het laat toe aan personen die speciaal daartoe door de Koning zullen aangewezen zijn, een minnelijke schikking voor overtredingen inzake het wegverkeer voor te stellen, en de onmiddellijke betaling ervan te innen, maar zulks alleen voor zover de overtreder met het voorstel instemt.

Verscheidene commissieleden voerden evenwel bezwaren aan tegen deze nieuwe bepalingen en verklaarden zich voorstander om artikel 9 weg te laten. De heer Minister komt de bezwaren tegemoet met de nadruk te leggen op de hiernavolgende gegevens:

1° De Koning zal de categorieën van ambtenaren en agenten aanwijzen die gemachtigd zullen zijn om transacties met onmiddellijke inning van de boete, af te sluiten.

Uit deze categorieën van ambtenaren en agenten, zal de procureur-generaal bij het Hof van beroep de personen die deze bevoegdheid zullen hebben, individueel aanwijzen.

deux voies publiques différentes, la voie ferrée et la route, dans le cas présent, croisement qui doit être signalé conformément à l'arrêté du 18 octobre 1957, qui est postérieur à l'article 113 du Code de la route.

En s'engageant plus à fond dans cette argumentation, on en viendrait à décider que dès qu'un chemin communal croise une route de l'Etat, la commune est exonérée de l'obligation de signaler l'existence d'un éventuel croisement dangereux, constitué par « l'obstacle à la circulation », c'est-à-dire « la route de l'Etat ». Puisque l'Etat pourrait tenir exactement le même raisonnement, aucun point dangereux ne serait plus signalé.

Dès lors la logique même prescrit qu'il incombe au gestionnaire d'une voie publique de veiller à la sécurité de la circulation sur la voie dont il a la charge.

5. Délais de communication des procès-verbaux.

Le projet porte le délai de communication des procès-verbaux aux contrevenants de 2 à 8 jours.

Certains membres de la Commission ont fait observer que cette extension du délai semble exagérée, car il peut arriver fréquemment que des personnes ayant commis une infraction ne se rappellent plus le fait au bout de quelques jours et ne seront plus à même de se justifier.

Le Ministre est d'avis que le contrevenant n'aura pas plus de difficultés à se rappeler l'événement après 8 jours qu'après 2 jours.

Mais il y a encore que l'extension du délai est prévue en ordre principal parce que le délai de 2 jours ne suffit plus dans la pratique pour pouvoir notifier le procès-verbal aux intéressés.

Ce fait résulte non seulement de ce que le nombre d'infractions commises augmente par suite de l'accroissement du trafic et qu'il y a dès lors davantage de procès-verbaux, mais aussi de ce que l'identification du contrevenant exige généralement plus de recherches.

L'extension du délai de 2 à 8 jours paraît dès lors raisonnable, d'autant plus qu'il faut prendre en considération qu'il s'agit en l'occurrence d'un délai maximum.

6. Les transactions.

L'article 9 du projet de loi prévoit la possibilité de conclure une transaction.

La procédure de transaction fut déjà introduite dans notre législation en 1935, et son stade expérimental a dès à présent prouvé qu'en général elle présente des avantages.

Le projet de loi s'engage plus loin dans le domaine de la procédure de transaction. Il permet aux personnes que le Roi désignera spécialement à cet effet, de proposer une transaction pour les infractions en matière de circulation routière et d'en percevoir le paiement immédiat, uniquement, toutefois pour autant que le contrevenant soit d'accord sur la proposition.

Plusieurs membres de la Commission ont toutefois formulé des objections contre ces nouvelles dispositions et se sont déclarés partisans de la suppression de l'article 9. Le Ministre rencontre ces objections en mettant l'accent sur les données ci-après:

1° Le Roi désignera les catégories de fonctionnaires et d'agents qui seront habilités à conclure des transactions leur permettant de percevoir directement l'amende.

Parmi ces catégories de fonctionnaires et d'agents, le procureur général près la Cour d'appel désignera individuellement les personnes qui auront cette compétence.

Er is derhalve geen sprake van om het even welke agent of ambtenaar daartoe te machtigen.

2° Het bedrag dat zal mogen geïnd worden ten titel van transactie zal niet willekeurig kunnen bepaald worden.

Het zal vastgesteld worden door een koninklijk besluit en in ieder geval niet groter mogen zijn dan de hoogste geldboete waarmede de overtreding kan gestraft worden.

3° Niet om het even welke overtreding zal het voorwerp van zulke transactie mogen uitmaken. Ze moeten speciaal door de Koning worden aangewezen. Vanzelfsprekend zal het enkel gaan om overtredingen van verkeersreglementen waaromtrent geen betwisting betreffende fout of verantwoordelijkheid kan bestaan.

Daarenboven zullen dergelijke overtredingen slechts in aanmerking worden genomen voor het afsluiten van de voorziene transactie, wanneer geen schade berokkend werd aan derde personen.

4° Niemand zal verplicht zijn het voorstel van transactie met onmiddellijke inning, te aanvaarden. Dit wil zeggen dat de transactie alleen zal kunnen afgesloten worden, met instemming van de overtreder.

De heer Minister wijst er bovendien op dat de administratieve formaliteiten die terzake zullen moeten vervuld worden, tot een minimum zullen herleid worden.

Indien de overtreder niet wenst in te gaan op het voorstel tot transactie, zal proces-verbaal worden opgemaakt en de zaak zal de weg van de gewone procedure volgen.

Het feit dat de overtreder weigert in te gaan op het voorstel van transactie, zal echter niet in het minst aanleiding of reden kunnen worden voor de rechtbank om hem, ingevolge deze weigering, een hogere straf op te leggen.

Nog weze hierbij aangemerkt dat de weigering om een transactie met onmiddellijke betaling af te sluiten, niet voor gevolg moet hebben dat het openbaar ministerie bij de rechtbank, hem geen voorstel van gewone transactie meer zou kunnen aanbieden.

Indien de overtreder wel akkoord gaat om een transactie met onmiddellijke betaling af te sluiten, dan wordt hem het bewijs van betaling gegeven. Van de afgesloten transactie zal het parket echter kennis krijgen. Deze kennisgeving moet immers aan het openbaar ministerie, in sommige gevallen en niettegenstaande de transactie afgesloten werd, toelaten toch tot vervolging over te gaan voor de strafrechtbank. Dit zal o.m. het geval zijn wanneer het blijkt dat de overtreder reeds meerdere malen soortgelijke transacties heeft kunnen afsluiten en het zodoende bewezen wordt dat een vervolging voor de strafrechtbank als meer aangewezen en meer doeltreffend voorkomt. Wanneer de rechtbank, in dergelijk geval een hogere boete uitspreekt dan het bedrag dat ingevolge transactie werd uitbetaald, zal de reeds betaalde som in afkorting worden aangerekend. Indien de rechtbank daarentegen een lichtere boete uitspreekt of de betichte vrijspreekt, dan zal het bedrag dat ingevolge transactie werd betaald, aan de belanghebbende moeten terugbetaald worden.

Aldus voorgehouden, blijkt het systeem veel waarborgen te bieden. Het kan daarenboven moeilijk worden ontkend dat de rechtbanken hierdoor ontlast zullen worden door tal van zaken, en dat het daarenboven zeer waarschijnlijk is dat de voorgehouden transactieprocedure ingevolge haar psychologische terugslag, de weggebruikers er veeleer zullen toe nopen de verkeersreglementen met meer nauwgezetheid na te leven.

Een lid van de Commissie is de mening toegedaan dat het systeem vooral de meer-bezittenden ten goede zal komen, en voor dezen minder afdoende zal inwerken dan de normale procedure die voor de rechtbank haar verloop moet kennen.

Il n'est donc pas question d'habiliter à cet effet n'importe quel agent ou fonctionnaire.

2° Le montant susceptible d'être perçu à titre de transaction ne pourra être déterminé d'une manière arbitraire.

Il sera fixé par un arrêté royal et ne pourra, de toute manière, excéder l'amende la plus élevée dont est passible l'infraction.

3° Toutes les infractions ne pourront faire l'objet de telles transactions. Elles devront avoir été spécialement désignées par le Roi. Naturellement il s'agira uniquement d'infractions aux règlements sur la circulation, au sujet desquelles il ne peut y avoir de contestation quant à la faute ou à la responsabilité.

En outre, les infractions de ce genre ne seront prises en considération pour la conclusion de la transaction prévue que lorsqu'il n'aura pas été causé de dommage à des tiers.

4° Personne ne sera obligé d'accepter la proposition de transaction avec perception immédiate. Ceci signifie que la transaction ne pourra être conclue qu'avec l'assentiment du contrevenant.

Le Ministre signale, par ailleurs, que les formalités administratives à remplir en la matière seront réduites au minimum.

Si le contrevenant ne désire pas accepter la proposition de transaction, procès-verbal sera dressé et l'affaire suivra la voie de la procédure ordinaire.

Le fait que le contrevenant refuse d'accepter la proposition de transaction ne pourra toutefois, en aucune façon, être invoqué par le tribunal pour lui infliger une peine supérieure en raison de son refus.

Il convient d'observer, en outre, que le refus de conclure une transaction avec perception immédiate ne doit pas avoir pour conséquence que le ministère public près le tribunal ne puisse plus présenter au contrevenant une proposition de transaction ordinaire.

Si, au contraire, le contrevenant est d'accord pour conclure une transaction avec paiement immédiat, il lui est délivré quittance du paiement. La transaction conclue sera cependant notifiée au parquet. Cette notification doit, en effet, permettre au ministère public de procéder, dans certains cas, à des poursuites devant le tribunal correctionnel, en dépit de la conclusion de la transaction. Ce sera notamment le cas, lorsqu'il apparaît que le contrevenant a déjà pu, à plusieurs reprises, conclure de telles transactions et qu'il est démontré de la sorte qu'une poursuite devant le tribunal correctionnel se révèle plus indiquée et plus efficace. Lorsque le tribunal, dans un tel cas, prononce une amende supérieure au montant payé à la suite de la transaction, la somme déjà versée est déduite. Si, par contre, le tribunal prononce une amende plus légère ou acquitte le prévenu, le montant payé à la suite de la transaction sera restitué à l'intéressé.

Présenté de la sorte, le système semble offrir de nombreuses garanties. On ne peut nier, par ailleurs, que par cette procédure les tribunaux seront déchargés d'un grand nombre d'affaires et qu'il est en outre probable que la procédure de transaction préconisée, par son effet psychologique, engagera les usagers à respecter plus scrupuleusement les règlements de la circulation.

Un membre de la Commission estime que le régime profitera surtout aux personnes fortunées et aura sur celles-ci un effet moins décisif que la procédure normale se déroulant devant le tribunal. Le Ministre attire toutefois l'attention

De heer Minister wijst echter op het feit dat diegene die reeds meerdere malen van de transactieprocedure genoten hebben, toch door het openbaar ministerie voor de rechtbank kunnen vervolgd worden, vermits de voorgehouden transactieprocedure niet noodzakelijk het uitdoven van de procedure voor de rechtbank met zich brengt en dat het openbaar ministerie steeds het recht van vervolging behoudt.

Een ander lid vraagt dat de bestuurders van voertuigen bestemd voor het « openbaar vervoer » van deze transactieprocedure zouden worden uitgesloten. Hij is immers de mening toegedaan dat de minnelijke schikking noodzakelijkerwijze administratieve formaliteiten zal vergen, die verkeersbelemmeringen met zich zullen slepen. De Minister antwoordt echter dat de administratieve formaliteiten die dienen nagekomen te worden, zeer eenvoudig zullen zijn en alvast niet meer tijd in beslag zullen nemen dan het opstellen van een proces-verbaal in geval van overtreding.

Meerdere commissieleden hebben hun verwondering uitgedrukt over de termen van § 2 van het artikel 9 waarin bepaald is dat de magistraten en de leden van de Raad van State niet onder toepassing zullen vallen van de beschikkingen betreffende de minnelijke heffing.

Deze bepaling vindt haar uitleg in het feit dat deze personen uitgesloten worden van de toepassing respectievelijk op grond van artikel 10 van de wet van 20 april 1810 op de rechterlijke organisatie en de administratie van justitie, en op grond van artikel 57 van de wet van 23 december 1946 houdende de instelling van de Raad van State.

Deze personen zijn te berechten door het Hof van beroep ofwel voor alle wanbedrijven ofwel enkel voor het wanbedrijf begaan in de uitoefening van hun ambt.

Zij kunnen genieten van de procedure der transactie op grond van de artikelen 169 en 180ter van het Wetboek van Strafvordering, maar enkel op voorstel van de procureur-generaal bij dat Hof.

Deze bijzondere bevoegdheid is zoals de heer Braas zegt, niet een gunst voor deze personen maar een waarborg voor de onafhankelijkheid der functies en terzelfdertijd een maatregel voorgeschreven met het doel een degelijke en strenge repressie te waarborgen van de vergripen van hen die meer dan wie ook zich moeten onthouden misdrijven te plegen.

Welnu de onmiddellijke betaling van de transactie voorzien door het ontwerp, zou voor gevolg hebben deze personen te onttrekken aan de rechtsmacht van het Hof van beroep, waaraan het gepast werd geoordeeld hen te onderwerpen om de hoger genoemde redenen.

Vandaar dat het dan ook gerechtvaardigd is deze personen van de toepassing van de nieuwe bepaling uit te sluiten.

Een commissielid is de mening toegedaan dat de beroepsvervoerders best zouden uitgesloten worden uit het toepassingsveld van de onmiddellijke heffing. De Minister merkt echter hierop andermaal aan dat de mogelijkheid om zich gelegen te laten aan een transactievoorstel met onmiddellijke heffing veeleer voordelen biedt, en dat de uitsluiting van de toepassing van artikel 9 hun veeleer ten nadele zou zijn, en in feite een verergering van hun toestand zou betekenen.

7. De coördinatie van de teksten.

Meerdere leden hebben zich terecht bezorgd gemaakt over het feit dat de talrijke wijzigingen die de wet van 1 augustus 1899 zal hebben ondergaan ingevolge de wet op het rijbewijs en ingevolge het huidig wetsontwerp, het inzicht over het geheel dezer wetgeving ten zeerste zal bemoeilijken.

De Minister komt deze bezorgdheid tegemoet met erop te wijzen dat een coördinatie voorzien wordt door artikel 11 van de wet waarbij het rijbewijs werd ingevoerd.

sur le fait que quiconque a déjà, à plusieurs reprises, bénéficié de la procédure de transaction peut néanmoins être poursuivi devant le tribunal par le ministère public, puisque la procédure transactionnelle préconisée n'entraîne pas nécessairement l'extinction de la procédure devant le tribunal et que le ministère public conserve le droit de poursuite.

Un autre membre demande que les conducteurs de véhicules destinés aux « transports publics » soient exclus de cette transaction. Il estime, en effet, que la transaction exigera nécessairement des formalités administratives qui entraîneront des entraves à la circulation. Le Ministre répond toutefois que les formalités administratives à observer seront très simples et ne demanderont pas plus de temps que la rédaction d'un procès-verbal en cas d'infraction.

Plusieurs membres de la Commission ont exprimé leur étonnement au sujet des termes du § 2 de l'article 9, stipulant que les magistrats et les membres du Conseil d'État ne tomberont pas sous l'application des dispositions relatives à la transaction.

Cette disposition s'explique par le fait que ces personnes sont exclues de l'application en vertu respectivement de l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation judiciaire et l'administration de la justice et en vertu de l'article 57 de la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'État.

Ces personnes seront justiciables de la Cour d'appel, soit pour tous les délits, soit uniquement pour le délit commis dans l'exercice de leurs fonctions.

Elles peuvent bénéficier de la procédure de transaction sur base des articles 169 et 180ter du Code de procédure criminelle, mais uniquement sur proposition du procureur général près cette Cour.

Ainsi que le fait observer M. Braas, cette compétence spéciale n'est pas une faveur pour ces personnes, mais une garantie de l'indépendance des fonctions et, en même temps, une mesure prescrite dans le but de garantir une répression efficace et rigoureuse des délits dont se sont rendus coupables ceux qui doivent plus que quiconque s'abstenir d'en commettre.

Or, le paiement immédiat de la transaction prévue dans le projet aurait comme conséquence de soustraire ces personnes au pouvoir juridictionnel de la Cour d'appel, auquel on a cru devoir les soumettre pour les raisons mentionnées ci-dessus.

Il se justifie dès lors d'exclure ces personnes de l'application de la disposition nouvelle.

Un membre de la Commission estime que les transporteurs professionnels devraient être exclus du champ d'application de la perception immédiate. Une fois de plus le Ministre fait toutefois observer à ce propos que la faculté de donner suite à une proposition de transaction avec perception immédiate présente plutôt des avantages, et que leur exclusion de l'application de l'article 9 serait plutôt désavantageuse pour eux et équivaldrait en fait à une aggravation de leur situation.

7. La coordination des textes.

Plusieurs membres se sont à juste titre inquiétés du fait que les nombreuses modifications apportées à la loi du 1^{er} août 1899 par la loi sur le permis de conduire et par le présent projet de loi, rendront extrêmement difficile toute vue d'ensemble sur cette législation.

Le Ministre répond à ce souci en signalant qu'une coordination est prévue à l'article 11 de la loi instaurant le permis de conduire.

Het artikel 11 van deze wet luidt inderdaad als volgt :

« De Koning kan de bepalingen van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer coördineren met de uitdrukkelijke of stilzwijgende wijzigingen welke in deze wet zijn of zullen zijn aangebracht op het ogenblik waarop die coördinatie geschiedt. »

Hieruit vloeit dus voort dat onmiddellijk na de aanneming van dit wetsontwerp al de bepalingen van de wet van 1 augustus 1899 zullen worden gecoördineerd.

*
**

Bespreking van de artikelen.

Deze bespreking vertoont des te meer belang daar verscheidene amendementen aan de oorspronkelijke tekst werden voorgedragen, zowel door de Regering als door commissieleden. De Regering heeft meerdere amendementen ingediend, om — naar de verklaring van de Minister van Verkeerswezen — tegemoet te komen aan gegronde opmerkingen en suggesties van de Vereniging van de Belgische Steden en Gemeenten.

Eerste artikel.

Paragraaf 1.

In deze eerste paragraaf wordt het beginsel vastgesteld dat de Koning bevoegd is om de algemene reglementen voor de politie van het verkeer vast te stellen. Het bepaalt tevens de bevoegdheid van de Koning om bij wijze van algemeen reglement de heffing van sommige vergoedingen voor te schrijven.

De Minister maakt de Commissie erop attent dat de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten hem gesuggereerd heeft in deze paragraaf een bepaling in te lassen waarbij aan de gemeenten zou toegelaten worden een vergoeding voor het stationeren in te voeren (bvb. bij middel van een « parking meter »).

Hij is van oordeel dat deze suggestie niet moet weerhouden worden, gezien de kwestie het voorwerp heeft uitgemaakt van het wetsvoorstel n° 60 ingediend door de heren senatoren De Keyzer en Rolin en goedgekeurd in de Senaat op 7 maart 1962. Dit wetsontwerp werd aan de Kamer overgemaakt, op 8 maart 1962 (*Stuk n° 310*) en blijft aldaar aanhangig.

Het heeft tot doel het artikel 36 van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de motorrijtuigen (gecoördineerd op 10 april 1951) te wijzigen en het strekt ertoe het heffen van vergoedingen voor het stationeren toe te laten, door de wijziging van de meer bepaalde financiële schikkingen die vreemd zijn aan de huidige wet.

In deze omstandigheden, kwam het uw Commissie voor dat het niet passend was in dit wetsontwerp soortgelijke bepalingen betreffende het invoeren van vergoedingen voor het stationeren, in te schakelen.

Paragraaf 2.

Hierbij wordt voorzien dat de reglementaire machten van de gemeenteraad op het grondgebied van de gemeenten, behouden blijft.

Om de coördinatie van zulke reglementen mogelijk te maken, moeten de reglementen aan de goedkeuring van de Minister die het wegverkeer in zijn bevoegdheid heeft, onderworpen worden, nadat de Raadgevende Commissie

L'article 11 de cette loi dispose en effet ce qui suit :

« Le Roi est autorisé à coordonner les dispositions de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage avec les modifications expresses ou implicites que cette loi a ou aura subies au moment où la coordination sera réalisée. »

Il en résulte donc qu'immédiatement après l'adoption de ce projet de loi toutes les dispositions de la loi du 1^{er} août 1899 seront coordonnées.

*
**

Discussion des articles.

Cette discussion a d'autant plus d'importance que plusieurs amendements au texte initial ont été présentés, tant par le Gouvernement que par des membres de la Commission. Le Gouvernement a présenté plusieurs amendements, afin de répondre — comme l'a déclaré le Ministre des Communications — à de légitimes observations et suggestions de l'Union des villes et communes belges.

Article premier.

Paragraphe 1.

Ce premier paragraphe consacre le principe en vertu duquel le Roi est compétent pour arrêter les règlements généraux sur la police du roulage. Il fixe également la compétence du Roi pour prescrire par voie de règlement général, la perception de certaines redevances.

Le Ministre signale à l'attention de la Commission que l'Union des villes et des communes belges lui a suggéré d'insérer, dans ce paragraphe, une disposition qui permettrait aux communes d'appliquer une redevance pour le stationnement (par exemple, au moyen d'un « parking meter »).

Il estime que cette suggestion n'est pas à retenir, étant donné que la question a fait l'objet de la proposition de loi n° 60, déposée par MM. les sénateurs De Keyzer et Rolin, et adoptée au Sénat le 17 mars 1962. Ce projet de loi a été transmis à la Chambre le 8 mars 1962 (*Doc. n° 310*) et s'y trouve en instance.

L'édit projet tend à modifier l'article 36 des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (coordonnées le 10 avril 1951) et vise à permettre la perception de redevances pour le stationnement, en modifiant les dispositions spécialement d'ordre financier, étrangères à la loi actuelle.

Dans les circonstances présentes, il est apparu inopportun à votre Commission d'insérer dans le présent projet de loi, des dispositions analogues relatives à l'instauration de redevances de stationnement.

Paragraphe 2.

Celui-ci prévoit que les pouvoirs réglementaires du conseil communal sont maintenus sur le territoire de la commune.

Afin de permettre la coordination de tels règlements, ceux-ci doivent être soumis à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après que l'avis de la Commission consultative ait été demandé au

vooraf om advies zal gevraagd zijn. Dit advies moet door de Raadgevende Commissie, volgens de bepalingen van het oorspronkelijk ontwerp, gegeven worden binnen 90 dagen na het voorleggen van de reglementen. Indien dit niet gebeurd is, zou de gemeenteraad het reglement rechtstreeks aan de goedkeuring van de Minister kunnen voorleggen.

Amendement van de Regering op het tweede lid van deze paragraaf.

De Regering stelt voor dat de voorziene termijn van 90 dagen zou teruggebracht worden op 60 dagen. Uw Commissie keurde deze wijziging eenparig goed.

Dezelfde wijziging werd aangenomen met betrekking tot de termijn waarin de Minister uitspraak moet doen betreffende het al of niet goedkeuren van het reglement, nadat dit reglement hem met het advies van de Raadgevende Commissie voorgelegd is.

Amendement van de Regering op het zelfde tweede lid, « in fine ».

Het oorspronkelijk wetsontwerp houdt voor dat de gemeenteraad het aanvullend reglement bij ontstentenis van beslissing van de Minister, binnen de voorziene termijn, in werking kan stellen.

De Regering stelt voor dat de woorden: « de gemeenteraad kan het in werking stellen » zouden gewijzigd worden met voor te houden: « dan kan het in werking gesteld worden », om hierdoor duidelijk te maken dat er alsdan geen nieuwe beraadslaging van de gemeenteraad daartoe nodig is. Dit amendement werd eenparig goedgekeurd.

Amendement van de Regering op het vierde lid.

In het vierde lid van deze paragraaf wordt de samenstelling behandeld van de Raadgevende Commissie. Aldus wordt in het oorspronkelijk wetsontwerp voorgesteld: « De commissies zijn onder meer samengesteld uit de betrokken burgemeesters of hun gemachtigden en uit de vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken en van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort ».

De Regering stelt bij wijze van amendement voor deze tekst te wijzigen in volgende zin:

« De commissies zijn samengesteld uit de betrokken burgemeesters of hun gemachtigden en uit de vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken, van de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort. »

Het gaat er dus om: 1° de woorden: « onder meer » te schrappen; 2° de woorden: « van de Minister van Binnenlandse Zaken » bij te voegen.

De toevoeging van deze laatste woorden is bedoeld omdat ook de Minister van Binnenlandse Zaken dient vertegenwoordigd te zijn in de Raadgevende Commissie, vermits hij het algemeen toezicht over de gemeenten uitoefent.

Hierdoor wordt het meteen duidelijk dat de raadgevende commissies uitsluitend zullen samengesteld zijn, enerzijds uit vertegenwoordigers van de gemeenten en anderzijds uit vertegenwoordigers van de centrale macht.

Het weze daarbij aangemerkt dat ieder der betrokken Ministers slechts door één ambtenaar zal vertegenwoordigd zijn in de Raadgevende Commissie, en dat deze derhalve hoofdzakelijk zal samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van de gemeenten.

Het amendement van de Regering wordt eenparig aangenomen.

préalable. Selon les dispositions du projet initial, cet avis doit être fourni par la Commission consultative dans les 90 jours qui suivent le dépôt des règlements. S'il n'en était pas ainsi, le conseil communal pourrait soumettre directement le règlement à l'approbation du Ministre.

Amendements du Gouvernement au deuxième alinéa de ce paragraphe.

Le Gouvernement propose de ramener à 60 jours le délai prévu de 90 jours. La Commission a approuvé cette modification à l'unanimité.

La même modification a été adoptée, pour ce qui est du délai au cours duquel le Ministre doit se prononcer sur l'approbation ou non du règlement, après que celui-ci lui ait été soumis, accompagné de l'avis de la Commission consultative.

Amendement du Gouvernement au même deuxième alinéa, « in fine ».

Le projet de loi initial préconise qu'à défaut de décision du Ministre dans le délai prévu, le Conseil communal puisse mettre en vigueur le règlement complémentaire.

Le Gouvernement propose de supprimer les termes: « par le conseil communal », pour signifier qu'aucune délibération du conseil communal n'est requise à cet effet. Cet amendement est approuvé à l'unanimité.

Amendement du Gouvernement au quatrième alinéa.

Le quatrième alinéa de ce paragraphe traite de la composition de la Commission consultative. C'est ainsi qu'il est prévu au projet de loi initial: « Ces commissions sont composées, notamment, des bourgmestres intéressés ou de leurs délégués et des représentants du Ministre des Travaux publics, et du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions ».

Le Gouvernement propose de modifier ce texte par voie d'amendement dans le sens que voici:

« Ces commissions sont composées des bourgmestres intéressés ou de leurs délégués et des représentants du Ministre des Travaux publics, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. »

Il y a donc lieu: 1° de supprimer le mot: « notamment »; 2° d'ajouter les mots: « du Ministre de l'Intérieur ».

L'adjonction de ces derniers mots a été voulue parce que le Ministre de l'Intérieur doit également être représenté au sein de la Commission consultative, puisqu'il exerce la tutelle générale sur les communes.

Ainsi il devient en même temps évident que les commissions consultatives seront exclusivement composées, d'une part, de représentants des communes, et d'autre part, de représentants du pouvoir central.

Il convient, à cette occasion, d'observer que chacun des Ministres intéressés ne sera représenté que par un seul fonctionnaire à la Commission consultative, et que celle-ci dès lors sera principalement composée de représentants des communes.

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité.

De Minister wijst er nog op dat het de raadgevende commissies toegelaten zal zijn, net zoals dit met iedere commissie van dezelfde aard het geval is, een beroep te doen op deskundigen evenals op alle personen waarvan zij het advies wensen te kennen. Deze deskundigen of gekonsulteerde personen zullen nochtans niet stemgerechtigd zijn. De Minister onderstreept de belangrijke taak die de raadgevende commissies zullen te verrichten hebben: ze zijn geroepen om op dit speciaal gebied op te treden als de raden van de grote agglomeraties.

Amendement van de Regering op het vijfde lid.

De Regering stelt voor na de woorden: « te bepalen voorwaarden », de woorden: « na advies van de belanghebbende Commissie » bij te voegen. Dit is wel impliciet in de tekst begrepen, maar het is beter dit uitdrukkelijk te bevestigen.

Uw Commissie neemt dit amendement eenparig aan.

Amendement van de Regering op het laatste lid.

Het laatste lid van deze paragraaf voorziet de instelling van een Nationale Commissie, die gelast zal worden met het coördineren van de werkzaamheden van de raadgevende commissies.

Er werd door verscheidene commissieleden uiting gegeven aan een zekere vrees voor overdreven centralisatie. De Minister betoogt dat het zeker niet in de bedoeling ligt van de Regering een sterk doorgedreven centralisatie door te voeren.

Om dit te verduidelijken heeft de Regering een amendement ingediend waarbij wordt voorzien dat de Nationale Commissie, alhoewel op staatsniveau werkzaam, hoofdzakelijk zal samengesteld zijn uit vertegenwoordigers van de plaatselijke raadgevende commissies.

Inderdaad om zulks te bevestigen wordt het laatste lid van § 2, ingevolge het amendement, aangevuld met de woorden: « de vertegenwoordigers van de raadgevende commissies vormen er de meerderheid ».

Deze meerderheid van vertegenwoordigers van de raadgevende commissies in de Nationale Commissie is er des te meer nodig indien men wil dat de centrale overheden volledig zouden voorgelicht worden over de problemen die zich in de verschillende agglomeraties stellen.

De Nationale Commissie zal immers voor bijzondere taak hebben de werkzaamheden van de randgemeenten te coördineren. Hiermede wordt niet alleen de materiële coördinering van de werkzaamheden bedoeld, zoals het uitwisselen van inlichtingen of ondervindingen opgedaan in de grote agglomeraties. Het is vooral om te doen zorg te dragen voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijke politiek die de grote agglomeraties, ieder wat haar betreft, in het werk zouden kunnen stellen.

Aldus ziet men in dat de Nationale Commissie aanbevelingen zou kunnen geven in zaken welke voor alle grote agglomeraties van belang kunnen zijn, bij voorbeeld inzake de toepassing van de voorrang van rechts.

Daar deze Nationale Commissie zal samengesteld zijn uit een meerderheid van vertegenwoordigers van plaatselijke machten, is er geen enkele overdreven centralisatie te vrezen, maar men mag redelijkerwijze de hoop koesteren dat een vruchtbare samenspraak tussen deze vertegenwoordigers en de vertegenwoordigers van de centrale macht zal tot stand komen.

Het desbetreffend amendement werd door uw Commissie eenparig goedgekeurd.

Le Ministre signale également qu'il sera loisible aux commissions consultatives, comme c'est le cas pour chaque commission du même genre, de faire appel à des experts et à toutes les personnes dont elles désirent connaître l'avis. Ces experts ou personnes consultées n'auront toutefois pas voix délibérative. Le Ministre souligne la mission importante qu'auront à remplir les commissions consultatives: dans ce domaine particulier, elles seront appelées à faire fonction de conseils des grandes agglomérations.

Amendements du Gouvernement au cinquième alinéa.

Le Gouvernement propose d'ajouter à la suite des mots: « les conditions déterminées par le Roi », les mots: « après avis de la Commission intéressée ». Bien qu'il soit contenu implicitement dans le texte, il est cependant préférable de confirmer expressément ce point.

La Commission adopte cet amendement à l'unanimité.

Amendement du Gouvernement au dernier alinéa.

Le dernier alinéa de ce paragraphe prévoit la création d'une Commission nationale, qui sera chargée de la coordination des travaux des commissions consultatives.

Plusieurs membres de la Commission appréhendent quelque peu une centralisation excessive. Le Ministre affirme que le Gouvernement n'a, certes, nullement l'intention de procéder à une centralisation très poussée.

Afin de le préciser davantage, le Gouvernement a présenté un amendement prévoyant que la Commission nationale, bien que fonctionnant au niveau national, sera principalement composée de représentants des commissions consultatives locales.

En effet, pour confirmer ce point, le dernier alinéa du § 2 est, conformément à l'amendement, complété par les mots: « les représentants des commissions consultatives y siègent en majorité ».

Cette majorité de représentants des commissions consultatives à la Commission nationale est d'autant plus nécessaire, que l'on veut que les autorités centrales soient parfaitement informées des problèmes qui se posent dans les grandes agglomérations.

La Commission nationale sera, en effet, tout spécialement chargée de coordonner les travaux des communes périphériques. Ladite coordination ne vise pas exclusivement la coordination matérielle des travaux, tels que l'échange de renseignements ou des résultats de l'expérience acquise dans les grandes agglomérations. Il s'agit surtout de veiller au développement d'une politique commune, que chacune des grandes agglomérations, pour ce qui la concerne, pourrait mettre en œuvre.

La Commission nationale pourrait ainsi faire des recommandations en des matières intéressant toutes les grandes agglomérations, par exemple pour l'application de la priorité de droite.

Comme ladite Commission nationale sera composée d'une majorité de représentants des pouvoirs locaux, une centralisation exagérée n'est pas à craindre, mais on peut raisonnablement espérer qu'il en résultera un colloque constructif entre ces représentants et les représentants du pouvoir central.

L'amendement présenté à ce sujet a été adopté à l'unanimité par votre Commission.

Paragraaf 3.

Deze paragraaf bepaalt de bevoegdheden van de Minister van Openbare Werken, de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, de Minister van Landbouw en de Minister van Landsverdediging, om sommige aanvullende reglementen te maken op het gebied van het wegverkeer.

Zo wordt in het derde lid van deze paragraaf (sub 2°) aan de Minister van Verkeerswezen toegelaten de bebouwde kommen te bepalen, wanneer zij meerdere gemeenten omvatten.

De Minister ontmoet hier een opwerping die o.m. voorgedragen werd door de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten, en waarbij gevraagd werd dat de macht van de Minister, op dit stuk, zou beperkt worden tot de regeling van de snelheidsbeperking en tot het reglementeren van het stationeren.

Hij wenst in dit verband de twee richtlijnen te bepalen die de politiek beheren welke hij wenst te volgen.

In de eerste plaats worden de bevoegdheden van de Minister op dit gebied niet zozeer bepaald door de bekommernis voor het gemak van het verkeer, dan wel voor de veiligheid ervan. Aldus zullen de thans reeds opgelegde snelheidsbeperkingen in de vijf grote agglomeraties behouden blijven en zelfs tot andere bebouwde kommen uitgebreid worden.

Een vaste determinatie van deze agglomeraties is evenwel op dit ogenblik niet mogelijk, tenzij dat men met name de gemeenten zou opsommen die er deel van uitmaken: naamlijst, welke niet alleen door de vreemdelingen niet gekend is maar ook niet door het merendeel der landgenoten.

Daarom heeft de Minister het inzicht om aan de hand van een aangepaste signalisatie nauwkeurig de plaatsen te laten aanduiden van waar de snelheidsbeperking over geheel de uitgestrektheid van een bebouwde kom in werking treedt.

Wat de reglementering betreffende het stationeren aangaat, door stationeringsbeperking of op andere wijze, verklaart de Minister dat het geenszins zijn bedoeling is, zich daarmee op te houden.

Dit brengt hem ertoe het tweede principe van zijn beleid op dit stuk toe te lichten.

In principe wordt de bevoegdheid tot verkeersreglementering volledig aan de bevoegde overheden overgelaten en onder meer in de agglomeraties aan de gemeenten voor wat de gemeentewegen betreft.

De Minister heeft geenszins de bedoeling zich in de plaats te stellen van deze overheden, voor zover de door hun ontworpen reglementering mogelijk is en voldoening geeft. Het zal echter wel noodzakelijk zijn tussen te komen om de bebouwde kommen te bepalen en af te bakenen op het gebied van snelheidsbeperking, omdat het op zich zelf onaanvaardbaar is dat een dergelijke beperking van toepassing is in een gemeente, verder niet meer in een andere gemeente, en opnieuw in een naburige gemeente.

Met andere woorden: de werkzaamheden van de centrale overheid moeten op dit stuk bijkomstig zijn en slechts uitgeoefend worden wanneer er geen ander middel is, om anderszins te verhelpen aan de bezwaren welke voortspruiten uit de afwezigheid van een bevoegde overheid, voor het nemen van een beslissing in naam van een ganse agglomeratie welke verscheidene gemeenten omvat.

Amendement van de Regering op het eerste lid, 3°.

Na het woord: « Boswegen », moeten de woorden: « van de Staat » bijgevoegd worden, om te verduidelijken dat het alleen gaat om boswegen die tot het privaat domein van de

Paragraphe 3.

Ce paragraphe détermine les compétences du Ministre des Travaux publics, du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, du Ministre de l'Agriculture et du Ministre de la Défense nationale pour arrêter certains règlements complémentaires en matière de circulation routière.

C'est ainsi que le troisième alinéa de ce paragraphe (sub 2°) autorise le Ministre des Communications à déterminer les agglomérations lorsque celles-ci englobent plusieurs communes.

Le Ministre rencontre ici une objection, présentée notamment par l'Union des villes et communes belges, tendant, en ce domaine, à limiter les pouvoirs du Ministre à la réglementation des limitations de vitesse et du stationnement.

Il désire, à ce propos, définir les deux lignes directrices régissant la politique qu'il envisage de suivre.

Les compétences du Ministre en la matière sont inspirées non pas tellement par le souci d'assurer la facilité de la circulation, mais bien la sécurité de celle-ci. Les limitations de vitesse déjà imposées actuellement dans les cinq grandes agglomérations seront donc maintenues et même étendues à d'autres agglomérations.

Une détermination définitive de ces agglomérations n'est toutefois pas possible en ce moment, à moins d'énumérer nommément les communes qui en font partie: nomenclature qui n'est connue ni par les étrangers, ni par la majorité des ressortissants du pays.

Le Ministre a, dès lors, l'intention d'indiquer, par une signalisation appropriée, les endroits à partir desquels la limitation de vitesse s'applique à toute l'étendue d'une agglomération.

Quant à la réglementation du stationnement, par limitation de celui-ci ou autrement, le Ministre déclare qu'il n'entre pas dans ses intentions de s'en préoccuper.

Ceci l'amène à préciser la seconde ligne directrice de sa politique en ce domaine.

En principe, le pouvoir de réglementation de la circulation routière est laissé entièrement aux autorités compétentes et, dans les agglomérations notamment, il est conféré aux autorités communales pour ce qui concerne la voirie communale.

Le Ministre n'a pas l'intention de se substituer à ces autorités si la réglementation élaborée par celles-ci est applicable et donne satisfaction. Il devra néanmoins intervenir pour déterminer et délimiter les agglomérations en vue de la limitation de la vitesse, parce qu'il serait inadmissible que cette limitation soit appliquée dans une commune, qu'elle ne le soit plus dans une autre, et le soit à nouveau dans une commune voisine.

En d'autres mots, l'action de l'autorité centrale devra rester accessoire en ce domaine et ne se manifester que lorsqu'il n'y aura pas d'autre moyen de remédier aux inconvénients résultant de l'absence d'une autorité compétente pour prendre une décision au nom d'une agglomération englobant plusieurs communes.

Amendement du Gouvernement au premier alinéa, 3°.

Après le mot: « forestiers », il y a lieu d'ajouter l'expression: « de l'Etat », pour signifier qu'il s'agit uniquement de chemins forestiers appartenant au domaine privé de l'Etat

Staat behoren, en waarvoor de Minister van Landbouw aanvullende verkeersreglementen zou kunnen uitschrijven.

De Commissie neemt dit amendement eenparig aan.

Amendementen van de Regering op het derde lid, 1^{ste} regel, en op het voorlaatste lid.

Het gaat erom te bepalen dat het advies moet uitgebracht worden binnen een termijn van 60 dagen in plaats van 90 dagen.

In het laatste lid moeten daarenboven, om de reeds hoger toegelichte redenen, de woorden: « dan kan de gemeenteraad het in werking stellen », gewijzigd worden in: « dan kan het in werking gesteld worden ».

Beide amendementen worden eenparig goedgekeurd.

Paragraaf 4.

Hierbij wordt o.m. bepaald dat de Minister van Financiën en de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, in gemeen overleg, aanvullende reglementen kunnen uitvaardigen betreffende de wegsignalisatie aan de douanekantoren en controleposten. •

Een lid van de Commissie vestigt er de aandacht op, dat op bepaalde dagen een overbelasting van verkeer waar te nemen is aan sommige grensposten. Het verkeer wordt dan vaak omgeleid naar andere grensposten. Wie moet in dit geval instaan voor de wegsignalisatie?

De heer Minister antwoordt dat het de gemeentebesturen zijn die bevoegdheid hebben voor het uitvaardigen van de tijdelijke maatregelen die nodig blijken te zijn.

Amendement van de Regering op paragraaf 4.

De Regering vraagt bij amendement dat een paragraaf 4bis zou worden ingevoegd bij het eerste artikel.

Deze nieuwe paragraaf zou tot doel hebben « de inrichting van en de deelname aan sportwedstrijden of sportcompetities bij middel van voertuigen die geheel of ten dele op de openbare weg plaats hebben » te verbieden behoudens voorafgaande en schriftelijke toelating van de bevoegde overheden ».

De Koning zou de voorwaarden vaststellen waarbij de toelating kan gegeven worden door bevoegde overheden die Hij zal aanwijzen. De Koning kan daarenboven zekere categorieën van sportwedstrijden en sportcompetities van de verplichting tot voorafgaande toelating ontslaan.

De *ratio legis* die aan dit amendement voorligt, is in het feit te vinden dat het stijgend aantal snelheidswedstrijden, koersen en allerhande sportcompetities met voertuigen op de openbare weg ernstig gevaar opleveren voor de andere weggebruikers, veel storingen verwekken in het normaal wegverkeer en een aanzienlijke vermeerdering van ordemaatregelen eisen.

Te recht wordt er in de verantwoording van het amendement op gewezen dat rechtsleer en rechtspraak steeds meer van oordeel zijn dat deze wedstrijden een bijzondere, en vaak abnormale gebruik van de openbare weg daarstellen. Weliswaar voorziet het artikel 39 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op het wegverkeer, de bijzondere machtiging van de overheid inzake snelheidswedstrijden. Maar het is voldoende uitgemaakt door de ervaring dat het voorschrift geen bevredigende toepassing kent voor wat de wedstrijden betreft die doorgaan op het grondgebied van meerdere gemeenten, omdat de politiemacht dienaangaande hoofdzakelijk aan de burgemeesters is opgedragen en derhalve tot het grondgebied van de gemeente beperkt is.

et au sujet desquels le Ministre de l'Agriculture pourrait arrêter des règlements complémentaires.

La Commission adopte cet amendement à l'unanimité.

Amendement du Gouvernement au troisième alinéa, 1^{re} ligne, et à l'avant-dernier alinéa.

Il s'agit de stipuler que l'avis doit être fourni dans un délai de 60 jours au lieu de 90 jours.

Au dernier alinéa, il y a lieu, en outre, pour les raisons déjà expliquées ci-dessus, de supprimer les mots: « par le conseil communal ».

Ces deux amendements sont adoptés à l'unanimité.

Paragraphe 4.

Il y est stipulé notamment que le Ministre des Finances et le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions peuvent arrêter, de commun accord, des règlements complémentaires relatifs à la signalisation routière des bureaux des douanes et des postes de contrôle.

Un membre de la Commission signale, que certains jours, on observe un encombrement du trafic à certains postes-frontière. La circulation est alors souvent détournée vers d'autres postes-frontière. À qui incombe, en l'occurrence, la signalisation routière?

Le Ministre répond que les administrations communales sont compétentes pour arrêter les mesures provisoires qui se révèlent nécessaires.

Amendement du Gouvernement au paragraphe 4.

Le Gouvernement demande, par voie d'amendement, qu'un paragraphe 4bis soit inséré à l'article premier.

Ce nouveau paragraphe aurait pour objet d'interdire « l'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives à l'aide de véhicules, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sauf autorisation préalable et écrite de l'autorité compétente ».

Le Roi déterminerait les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être donnée par des autorités compétentes qui seront désignées par Lui. Le Roi peut, en outre, dispenser les organisateurs de certaines catégories d'épreuves et de compétitions sportives de l'obligation d'autorisation préalable.

La *ratio legis* de cet amendement doit être trouvée dans le fait que le nombre croissant des courses, d'épreuves de vitesse et compétitions sportives de diverses natures, comportant l'utilisation de véhicules sur la voie publique, constitue un sérieux danger pour les autres usagers de la route, cause de nombreuses perturbations dans le trafic routier normal et requiert un renforcement considérable des mesures d'ordre.

La justification de l'amendement attire, avec raison, l'attention sur le fait que la doctrine et la jurisprudence se rangent à l'idée que ces épreuves constituent un usage spécial et souvent anormal de la voie publique. Il est vrai que l'article 39 de l'arrêté royal du 8 avril 1854, portant règlement général sur la circulation routière, prescrit l'autorisation spéciale de l'autorité en matière d'épreuves de vitesse. Mais l'expérience a démontré à suffisance que la prescription ne trouve pas une application satisfaisante en ce qui concerne les épreuves se déroulant sur le territoire de plusieurs communes, parce que le pouvoir de police en la matière est conféré, en ordre principal, aux bourgmestres et se limite, dès lors, au territoire de la commune.

Het amendement heeft derhalve tot doel de onderscheiden overheden te laten aanwijzen die bevoegd zullen zijn om toelating te verlenen, mits het uitschrijven van voorwaarden betreffende de veiligheid voor deelnemers, toeschouwers en weggebruikers, en met de zorg geen overdreven hinder voor het normaal verkeer tot stand te laten komen.

De commissieleden verklaren zich over 't algemeen akkoord met de betrachting van dit amendement. De vraag wordt echter in 't midden gebracht of het niet wenselijk is dat de bepalingen ook toepassing zouden vinden op sportwedstrijden en sportcompetities die niet « bij middel van voertuigen » gehouden worden.

Met dit doel wordt er een subamendement ingediend.

Subamendement van de heer Geldof.

Dit subamendement strekt ertoe de woorden « bij middel van voertuigen » te schrappen uit het amendement van de Regering.

Aanleiding tot dit subamendement is de vaststelling dat de koersen te voet en andere sportmanifestaties die niet « bij middel van voertuigen » worden gehouden, maar die plaats vinden op de openbare weg, veelal een werkelijk gevaar opleveren voor de deelnemers, de toeschouwers en voor de andere weggebruikers. Ze vergen bijzondere ordemaatregelen en zijn zeer hinderlijk voor het normaal verkeer. Het lijkt dan ook logisch dat aan de bevoegde overheid (meestal de gemeenteoverheid) de zorg overgelaten worde om alle voorzorgsmaatregelen te treffen. Deze kompetities kunnen nuttig opgenomen worden onder het algemeen bestek van de voorafgaande administratieve toelating die is bedoeld door het amendement van de Regering. Aldus zou het ontwerp een meer sluitend geheel vormen.

Deze zienswijze wordt echter niet gedeeld door alle commissieleden. Sommigen vrezen inderdaad dat vrij onschuldige sportcompetities (zoals bij voorbeeld het kaatsspel) aan de voorafgaande toelating van de bevoegde overheden zullen moeten onderworpen worden, hetgeen blijkbaar met formaliteiten en praktische moeilijkheden zal gepaard gaan. Terecht wordt hierop echter geantwoord dat het laatste lid van deze nieuwe paragraaf uitdrukkelijk voorziet dat de Koning zekere categorieën van sportwedstrijden kan ontslaan van de verplichting tot voorafgaande toelating.

Het sub-amendement wordt ter stemming gelegd en aangenomen met 6 stemmen voor, 5 tegen en 1 onthouding.

Het amendement van de Regering, gewijzigd ingevolge het sub-amendement, werd eenparig goedgekeurd.

De Commissie is van oordeel dat de aanvaarde paragraaf 4bis, beter de paragraaf 5 zou uitmaken. De volgende paragrafen zouden van dan af ook een hogere nummering ondergaan.

Paragraaf 6 (zijnde de oorspronkelijke paragraaf 5).

Door deze paragraaf wordt bepaald :

« De bevoegde personen die de kentekenen van hun functie dragen, kunnen het verkeer regelen door middel van uitdrukkelijke bevelen die voorrang hebben boven de bepalingen van het algemeen reglement en de aanvullende reglementen. »

Amendement van de heer Brouhon.

De heer Brouhon haalt gevallen aan waarin de politie of de rijkswacht uitdrukkelijke bevelen geeft en daardoor afwijkt van de vastgestelde reglementering, zonder dat terzake dergelijke afwijkingen blijkbaar verantwoord zouden zijn. Derhalve stelt hij voor dat in de desbetreffende paragraaf duidelijk zou worden bepaald dat de macht van de

Aussi l'amendement permettra-t-il de désigner les autorités respectives qui seront habilitées à accorder ces autorisations, sous réserve de prescrire des conditions relatives à la sécurité des participants, des spectateurs et des usagers de la route et de s'assurer que ces compétitions n'entraveront pas exagérément la circulation normale.

En général, les membres de la Commission se déclarent d'accord sur les considérations formulées dans cet amendement. On pose toutefois la question de savoir s'il ne serait pas souhaitable que ces dispositions soient également appliquées aux épreuves et compétitions sportives qui ne se font pas « à l'aide de véhicules ».

Un sous-amendement est présenté dans ce but.

Sous-amendement de M. Geldof.

Ce sous-amendement vise à supprimer les mots : « à l'aide de véhicules » dans l'amendement du Gouvernement.

Ce sous-amendement résulte de la constatation que les courses à pied et autres manifestations sportives qui ne se font pas « à l'aide de véhicules » mais qui se déroulent sur la voie publique, constituent généralement un réel danger pour les participants, les spectateurs et les autres usagers de la route. Elles exigent des mesures d'ordre spéciales et entravent considérablement le trafic normal. Il semble dès lors logique de laisser à l'autorité compétente (généralement l'autorité communale) le soin de prendre toutes les mesures de précaution. Ces compétitions peuvent utilement être reprises au devis général de l'autorisation administrative préalable, visé par l'amendement du Gouvernement. Ainsi le projet formerait un ensemble plus cohérent.

Ce point de vue n'est toutefois pas partagé par tous les membres de la Commission. Certains craignent, en effet, que des compétitions sportives assez inoffensives (telles que, par exemple, la balle pelote) ne doivent être soumises à l'autorisation préalable des autorités compétentes, ce qui, de toute évidence, irait de pair avec des formalités et des difficultés d'ordre pratique. A cela il est toutefois répondu que le dernier alinéa de ce nouveau paragraphe prévoit expressément que le Roi peut dispenser certaines catégories d'épreuves sportives de l'obligation de l'autorisation préalable.

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté par 6 voix contre 5 et 1 abstention.

L'amendement du Gouvernement, modifié dans le sens du sous-amendement, est approuvé à l'unanimité.

La Commission estime préférable que le paragraphe 4bis adopté devienne le paragraphe 5. Les paragraphes suivants recevraient dès lors un numéro plus élevé.

Paragraphe 6 (correspondant au paragraphe 5 initial).

Ce paragraphe dispose :

« Les agents qualifiés, munis des insignes de leurs fonctions, peuvent régler la circulation par des injonctions qui prévalent sur les dispositions du règlement général et les règlements complémentaires. »

Amendement de M. Brouhon.

M. Brouhon cite des cas où la police ou la gendarmerie donnent des ordres formels et dérogent ainsi à la réglementation arrêtée, sans que de telles dérogations en la matière soient justifiées. Il propose donc qu'il soit stipulé clairement, dans ledit paragraphe, que le pouvoir des agents qualifiés de déroger par des ordres formels aux disposi-

bevoegde personen, om door uitdrukkelijke bevelen af te wijken van de reglementeringsbepalingen, beperkt zou worden tot de gevallen waar buitengewone omstandigheden of de vereisten van het verkeer zulks wettigen.

De heer Minister is de mening toegedaan dat de door de heer Brouhon voorgestelde toevoeging overbodig is en zelfs gevaarlijk zou kunnen blijken.

Overbodig omdat, zoals de heer Brouhon er zelf op wijst, de macht van de bevoegde personen om uitdrukkelijke bevelen te geven die voorrang hebben boven de reglementsbepalingen hun slechts wordt verleend tot regeling van het verkeer, zoals zulks trouwens in de tekst van voornoemde paragraaf 5 bepaald is.

Met andere woorden, deze macht wordt hun maar verleend om het gebrek verbonden aan iedere reglementering te verhelpen, en wel de strakheid ervan, die dadelijk en op lenige wijze door het optreden van de overheidsbeambten moet kunnen verholpen worden.

Derhalve is het vanzelfsprekend dat de macht van de bevoegde personen niet mag worden aangewend met een ander oogmerk als dit waarvoor ze hun werd toegekend, met name het hoofd te bieden aan de verkeersnoodwendigheden en aan toestanden die in reglementen, hoe gedetailleerd ook, nooit zouden kunnen voorzien worden.

Elke andere houding van een bevoegde persoon zou een machtsmisbruik betekenen die met tuchtmaatregelen zou moeten bestraft worden, door toedoen van de gezagdragers onder wie deze personen ressorteren, zowel op administratief vlak (burgemeesters en politiekommissarissen) als op gerechtelijk vlak (prokureurs-generaal).

Gevaarlijk, omdat de Minister meent dat de door de heer Brouhon voorgestelde toevoeging generlei oplossing biedt voor de werkelijke misbruiken, die zich kunnen voordoen, doch veeleer een verwarring schept bij de talloze gevallen waarin de overheidsbeambten gepast optreden.

Inderdaad, door te verklaren dat de bevoegde personen slechts uitdrukkelijke bevelen mogen geven die voorrang hebben boven de reglementering, in uitzonderlijke gevallen of wanneer de verkeersnoodwendigheden zulks rechtvaardigen, wordt het probleem van de beoordeling van die omstandigheden geenszins opgelost.

Nu, deze beoordeling moet noodzakelijkerwijze berusten bij de bevoegde ambtenaar, op gevaar af juist alle gezag te negeren en onder de weggebruikers en de bevoegde personen discussies mogelijk te maken tot grote schade van het verkeer in het algemeen.

Zal de door de heer Brouhon voorgestelde toevoeging er verder de gebruikers niet toe aanzetten de uitdrukkelijke bevelen van de overheidsbeambte te betwisten, soms wellicht terecht, doch zeker meestal zonder geldige reden?

Daarin schuilt een grond van mogelijke verwarring waarvan het gevaar niet te onderschatten is.

Kortom, de Minister deelt de zienswijze van de heer Brouhon dat het wel verstaan is dat de aktie van de bevoegde personen er hoofdzakelijk moet in bestaan de in voege zijnde reglementering te doen naleven, terwijl zij dan alleen andersluidende bevelen mogen geven wanneer de verkeersomstandigheden zulks vereisen.

Hij vraagt nochtans dat deze opheldering niet in de tekst zou worden opgenomen om het gezag van de bevoegde personen niet te snuiken in de talloze gevallen waar hun optreden gepast is.

Dienaangaande herinnert hij aan de rechtspraak van het Hof van Cassatie, luidens welke de naar de vorm regelmatige signalisatie door de weggebruikers moet geëerbiedigd worden, zelfs al is zij niet reglementair.

tions réglementaires soit limité aux cas où, soit des circonstances exceptionnelles, soit les exigences du trafic le justifient.

Le Ministre est d'avis que l'ajoute proposée par M. Brouhon est superflue et pourrait même se révéler dangereuse.

Superflue, parce que, comme M. Brouhon le signale lui-même, le pouvoir des agents qualifiés de donner des ordres formels, qui prévalent sur les dispositions réglementaires, ne leur est accordé que pour régler la circulation, comme la chose est d'ailleurs prévue au paragraphe 5 précité.

En d'autres mots, ce pouvoir ne leur est conféré que pour remédier au défaut inhérent à toute réglementation, c'est-à-dire la rigidité de celle-ci, qu'il faut pouvoir corriger sur-le-champ et avec souplesse par l'action des agents.

Il est, dès lors, évident que le pouvoir des agents qualifiés ne peut servir à d'autres fins que celles pour lesquelles il leur a été conféré, c'est-à-dire en vue de faire face aux nécessités de la circulation et aux situations que même les règlements les plus détaillés ne pourraient prévoir.

Toute autre attitude d'un agent qualifié constituerait un abus de pouvoir qui devrait être réprimé par des mesures disciplinaires, appliquées par les autorités dont relèvent les personnes en question, et ce tant sur le plan administratif (bourgmestres et commissaires de police) que sur le plan judiciaire (procureurs généraux).

Le Ministre estime que l'ajoute proposée par M. Brouhon est dangereuse, n'offre pas de solution en vue de remédier aux véritables abus qui peuvent se présenter, qu'elle crée plutôt une confusion dans les innombrables cas où les agents interviennent opportunément.

En déclarant que les agents qualifiés ne peuvent donner d'ordres formels prévalant sur la réglementation que lorsque des cas exceptionnels ou des nécessités du trafic le justifient, le problème de l'appréciation de ces circonstances ne se trouve en effet résolu en aucune façon.

Or, sous peine de nier toute forme d'autorité et de susciter, entre les usagers de la route et les agents qualifiés, des discussions, en général préjudiciables à la circulation, cette appréciation incombera nécessairement à l'agent qualifié.

L'ajoute proposée par M. Brouhon n'incitera-t-elle pas, par ailleurs, les usagers à contester les ordres formels des agents, parfois avec raison, mais le plus souvent sans motif valable?

Cette ajoute recèle une cause de confusion possible, dont le danger ne peut être sous-estimé.

En résumé, le Ministre partage le point de vue de M. Brouhon lorsque celui-ci prétend que l'action des agents qualifiés doit consister essentiellement à faire respecter la réglementation en vigueur et que ceux-ci ne peuvent donner d'ordres contraires que dans le seul cas où les nécessités du trafic l'exigent.

Il demande cependant que ladite précision ne soit pas insérée dans le texte, afin de ne pas saper l'autorité des agents qualifiés dans les nombreux cas où leur intervention se révèle opportune.

A ce propos, il rappelle la jurisprudence de la Cour de Cassation, selon laquelle la signalisation, régulière quant à sa forme, doit être respectée par les usagers de la route, même lorsque celle-ci n'est pas réglementaire.

Deze bezorgdheid inzake rechtszekerheid vanwege het Hof van Cassatie moet, à fortiori, gedeeld worden wanneer het niet meer om een signalisatie gaat, die een lijdelijke materie is, doch om uitdrukkelijke bevelen van de overheidsbeambten die persoonlijk verantwoordelijk zijn voor hun handeling.

Na deze toelichting van de Minister, verklaart de heer Brouhon niet verder aan te dringen, en verklaart hij zijn amendement in te trekken.

Amendement van de Regering op de paragraaf 6 (nieuw).

Het betreft enkel een vormverbetering van de Franse tekst. In plaats van de woorden : « munis de », zouden de woorden komen : « portant les ».

Dit amendement werd eenparig goedgekeurd.

Het eerste artikel wordt ter stemming gebracht en eenparig goedgekeurd.

*
**

Art. 2.

Amendement van de Regering op het artikel 2quater.

Het betreft een vormverbetering van de Franse tekst met vervanging van de woorden : « munis de », door : « portant les ».

De Commissie neemt dit amendement eenparig aan.

Amendement van de Regering op het artikel 2quater.

Er wordt voorgesteld de woorden : « behalve in de gevallen bedoeld in artikel 94 van de gemeentewet » weg te laten uit het tweede lid, 1^{ste} en 2^{de} regel, en het tweede lid met dezelfde woorden aan te vullen.

Dit amendement wordt door de Regering nodig geacht omdat de maatregelen die door de burgemeesters bij hoogdringendheid worden genomen krachtens artikel 94 van de gemeentewet, ingevolge de oorspronkelijke tekst, uitgesloten werden van de verplichting om ze aan de weggebruikers ter kennis te brengen. Deze uitsluiting blijkt thans niet nodig te zijn. Terecht wordt in de verantwoording van het amendement erop gewezen dat « de schrapping ervan de veralgemening mogelijk zou maken van de verplichting alle genomen maatregelen tot regeling van het verkeer ter kennis van de weggebruikers te brengen door een aangepaste signalisatie of door ter plaatse opgestelde agenten, welke ook de oorsprong van de maatregel moge zijn ».

Dit amendement werd door de Commissie eenparig goedgekeurd.

Het artikel werd eveneens eenparig goedgekeurd.

*
**

Art. 3.

Amendement van de Regering op het artikel 1quinquies.

Het gaat om een tekstverbetering van de Nederlandse tekst. De woorden : « gebodstekens » en « verbodstekens », zouden vervangen worden door de woorden : « tekens die een gebod of verbod inhouden ».

Dit amendement werd eenparig goedgekeurd.

Een Commissielid laat opmerken dat de gemeentelijke overheden dikwijls hun bevoegdheid overdragen aan bepaalde instanties (zoals de Regie van R.T.T., Gas- en Elektriciteitsmaatschappij) die op gemeentelijke wegen werken uitvoeren. Hij stelt de vraag wie er in dit geval moet instaan voor de signalisatie ?

Ce souci de certitude judiciaire de la part de la Cour de Cassation doit, à fortiori, être partagé lorsqu'il ne s'agit plus d'une signalisation, qui est une matière passive, mais d'ordres formels des agents qui sont personnellement responsables de leurs actes.

Après cette explication du Ministre, M. Brouhon déclare ne pas insister davantage et décide de retirer son amendement.

Amendement du Gouvernement au paragraphe 6 (nouveau).

Il s'agit uniquement d'une amélioration de forme du texte français. Au lieu des mots : « munis de », il faudrait mettre : « portant les ».

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

L'article premier est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

*
**

Art. 2.

Amendement du Gouvernement à l'article 2quater.

Il s'agit d'une amélioration de forme du texte français, les mots : « munis de » étant remplacés par : « portant les ».

La Commission adopte cet amendement à l'unanimité.

Amendement du Gouvernement à l'article 2quater.

Il est proposé de supprimer les mots : « hors les cas prévus à l'article 94 de la loi communale » au deuxième alinéa, 1^{re} et 2^e lignes, et de compléter le deuxième alinéa par les mêmes mots.

Cet amendement est jugé nécessaire par le Gouvernement, parce que les mesures, prises en cas d'extrême urgence par les bourgmestres en vertu de l'article 94 de la loi communale, ont d'après le texte primitif, été soustraites à l'obligation d'être portées à la connaissance des usagers de la route. Cette exclusion ne semble pas nécessaire à l'heure actuelle. C'est à bon droit qu'il est signalé dans la justification de l'amendement que « sa suppression permettrait de généraliser l'obligation de porter toutes les mesures, prises en matière de circulation, à la connaissance des usagers, par une signalisation appropriée ou par des agents postés sur place, quelle que soit l'origine de la mesure ».

L'amendement est adopté à l'unanimité par la Commission.

L'article est également adopté à l'unanimité.

*
**

Art. 3.

Amendement du Gouvernement à l'article 1quinquies.

Il s'agit d'une amélioration du texte néerlandais. Les mots : « gebodstekens » et « verbodstekens », sont remplacés par l'expression : « tekens die een gebod of verbod inhouden ».

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

Un membre de la Commission fait observer que les autorités communales délèguent souvent leur compétence à certaines instances (telles la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la Société du Gaz et de l'Electricité) exécutant des travaux sur les routes communales. Il demande à qui incombe dans ce cas la signalisation.

De Minister antwoordt dat de uitvoerende aannemers verantwoordelijk zijn voor de desbetreffende signalisatie. M.a.w. moeten de verkeersbelemmeringen gesignaleerd worden door diegene die de hindernis heeft doen ontstaan. Indien het echter gaat om een plotselinge hindernis, zal de signalisatie op de openbare weg berusten bij de overheid die het beheer heeft van die weg.

Het artikel 3 wordt in stemming gebracht en het wordt eenparig goedgekeurd.

*
**

Art. 4.

Dit artikel wordt zonder wijziging, met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

Een commissielid brengt een concreet geval naar voor :

Een fabriek gevestigd langs weerskanten van een gemeentelijke weg wordt verbonden door het spoor. Bij wie berust in dit geval de signalisatie van de weg ?

De heer Minister antwoordt dat het terzake door het Departement van Verkeerswezen te treffen ministerieel besluit, het voorbehoud inhoudt dat de onderneming aan de gemeentelijke overheid de toelating moet vragen om de weg door een spoorweg te laten kruisen. Bij het verlenen van deze toelating, moet worden bepaald wie de kosten van de signalisatie zal dragen. De verkeersbelemmeringen moeten gesignaleerd worden door diegene die de hindernis heeft doen ontstaan. Ingeval deze laatste hierin tekort schiet blijft hij verantwoordelijk voor de gebeurlijke ongevallen die zich zouden voordoen. In geval van een plotselinge onvoorziene gebeurtenis die zich voordoet in de gemeente, zelfs op de Staatswegen, blijft de gemeentelijke overheid bevoegd en verantwoordelijk.

*
**

Art. 5.

Amendement van de heer Van Winghe.

De heer Van Winghe stelt bij wijze van amendement voor het laatste lid van artikel 5 weg te laten.

Hij is de mening toegedaan dat het normaal is dat de signalisatie ten laste valt van degene die de hindernis veroorzaakt. Hieronder dient ook verstaan de signalisatie op afstand.

Met andere woorden : geheel de signalisatie dient ten laste te vallen van degene die de hindernis veroorzaakt, en er hoeft geen onderscheid gemaakt te worden tussen de signalisatie ter hoogte van de hindernis en van deze op afstand.

Dit punt werd bij de algemene bespreking in de Commissie vrij uitvoerig behandeld en de Minister heeft het standpunt dat in het amendement wordt verdedigd, bestreden (cf hoger : Algemene bespreking).

De Minister herhaalt dat het artikel 5 naar eenvormigheid streeft. Een spooroverweg betekent in feite een kruising van twee openbare wegen die onder twee verschillende reglementen vallen. Ten einde deze reglementering te vereenvoudigen, wordt als algemene regel aangenomen dat de signalisatie ter hoogte van overwegen en kruisingen met spoorwegen bij de exploitant van de spoorweg berust, terwijl de waarschuwing of signalisatie op afstand bij de overheid berust die het beheer van de openbare weg heeft.

Hij dringt er bij de Commissie op aan dat dit standpunt zou bijgetreden worden. De heer Van Winghe verklaart hierop zijn amendement in te trekken.

Le Ministre répond que les entrepreneurs chargés de l'exécution de ces travaux sont responsables de ladite signalisation, c'est-à-dire que les entraves à la circulation doivent être signalées par celui qui a créé l'obstacle. Toutefois, s'il s'agit d'un obstacle imprévu, la signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie.

L'article 3 est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

*
**

Art. 4.

Cet article est, sans modification aucune, adopté à l'unanimité.

Un membre de la Commission cite un cas concret :

Une usine, établie de part et d'autre d'une route communale, est reliée par une voie ferrée. A qui incombe, en l'occurrence, la signalisation routière ?

Le Ministre répond que l'arrêté ministériel à prendre en la matière par le Département des Communications contient la restriction que l'entreprise est tenue de demander à l'autorité communale l'autorisation de faire traverser la route par une voie ferrée. Au moment de l'octroi de cette autorisation, il y a lieu de déterminer qui supportera les frais de la signalisation. Les entraves à la circulation doivent être signalées par celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, celui-ci est responsable des accidents qui pourraient se produire. En cas d'événement soudain et imprévu, intervenant dans la commune, même sur les routes de l'Etat, l'autorité communale demeure compétente et responsable.

*
**

Art. 5.

Amendement de M. Van Winghe.

M. Van Wignhe propose, par voie d'amendement, la suppression du dernier alinéa de l'article 5.

Il estime qu'il est normal que la signalisation incombe à celui qui a créé l'obstacle. Par signalisation il faut entendre également la signalisation à distance.

En d'autres mots, toute la signalisation doit être mise à charge de celui qui crée l'obstacle, et il n'y a pas lieu de faire une distinction entre la signalisation à hauteur de l'obstacle et la signalisation à distance.

Ce point a été traité en Commission de manière assez détaillée et le Ministre a combattu le point de vue exprimé dans l'amendement (cf ci-dessus : Discussion générale).

Le Ministre répète que l'article 5 vise à l'uniformité. Un passage à niveau constitue en fait un croisement de deux voies publiques régies par deux règlements différents. Afin de simplifier cette réglementation, il a été admis comme règle générale que la signalisation à hauteur des passages à niveau et des croisements avec des voies ferrées incombe à l'exploitant de la voie ferrée, alors que l'avertissement ou la signalisation à distance doit être assuré par l'autorité ayant la gestion de la voie publique.

Il insiste auprès de la Commission pour que soit adopté ce point de vue. Sur ce, M. Van Winghe déclare retirer son amendement.

Het artikel 5 wordt dan ook ongewijzigd en met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

*
**

Art. 6.

Amendement van de Regering op artikel 6.

De Regering wil het artikel 1octies vervangen door een andere tekst, om de inhoud van hetgeen bedoeld wordt beter te preciseren.

Degene die gehouden is tot het aanbrengen van signalisatie, moet niet alleen de kosten dragen van het aanbrengen der signalisatie, maar hij moet ook instaan voor de kosten van onderhoud en van gebeurlijke vernieuwing.

Wanneer een administratieve overheid optreedt in de plaats van wie een hindernis doet ontstaan, zal zij het doen op kosten van degene die in gebreke is gebleven om zijn verplichtingen na te komen. Degene die de hindernis heeft doen ontstaan en aan zijn verplichtingen tekort schiet, blijft niettemin verantwoordelijk voor de ongevallen die zich ten gevolge van deze tekortkoming zouden kunnen voordoen.

Dit amendement werd eenparig goedgekeurd, evenals het artikel 6.

*
**

Artt. 7 en 8.

Deze artikels worden eenparig goedgekeurd.

*
**

Art. 9.

Amendement van de Regering op artikel 4quater.

De Regering stelt voor in de 2^{de} en 3^{de} regel, de woorden : « ter uitvoering van deze wet genomen reglementen », te vervangen door het woord : « verkeersreglementen ».

Het amendement heeft immers voor doel de procedure van de transactie met onmiddellijke betaling ook toepasselijk te maken op de overtredingen van politiereglementen uitgevaardigd door de gemeentelijke overheden, alsmede voor de reglementen die de Koning kan uitvaardigen voor de autosnelwegen, en waar de wettelijke basis niet kan gevonden worden in de wet van 1 augustus 1899.

Het strekt er dus toe de procedure van de onmiddellijke betaling bij wijze van minnelijke schikking te veralgemenen en ze uit te breiden tot alle overtredingen der verkeersreglementen.

De Commissie is het hiermede eens en keurt het amendement eenparig goed.

Amendement van de heer Van der Poorten.

De heer Van der Poorten stelt voor het artikel 9 in zijn geheel weg te laten.

Hij is de mening toegedaan dat het in het artikel 9 nagestreefde doel niet zal bereikt worden. De maatregel zal bovendien aanleiding geven tot sociale discriminatie en, naar zijn mening zal het nieuw systeem ook geen vereenvoudiging met zich brengen.

De Minister is het niet eens met de aangevoerde bezwaren. Hij is van oordeel dat het nieuw systeem veel voordelen en voldoende waarborgen biedt.

L'article 5 est, sans modification aucune, également adopté à l'unanimité.

*
**

Art. 6.

Amendement du Gouvernement à l'article 6.

Le Gouvernement entend remplacer l'article 1octies par un autre texte, afin de mieux en préciser la teneur.

Celui qui est tenu de placer la signalisation doit non seulement supporter les frais d'installation, mais également les frais d'entretien et de renouvellement éventuel.

Lorsqu'une autorité administrative intervient en lieu et place de celui qui a créé l'obstacle, elle le fera aux frais de celui qui a failli à ses obligations. Il n'en demeure pas moins que celui qui a créé l'obstacle et qui n'a pas rempli ses obligations est responsable des accidents qui surviendraient à la suite de cette carence.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité, de même que l'article 6.

*
**

Art. 7 et 8.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité.

*
**

Art. 9.

Amendement du Gouvernement à l'article 4quater.

Le Gouvernement propose de remplacer, aux 2^e et 3^e lignes, les mots : « règlements pris en exécution de la présente loi », par : « règlements de circulation ».

L'amendement a, en effet, pour objet de rendre la procédure de la transaction avec paiement immédiat également applicable aux infractions aux règlements de police arrêtés par les autorités communales ainsi qu'aux règlements que le Roi peut édicter pour les autoroutes et dont la base légale ne peut être trouvée dans la loi du 1^{er} août 1899.

L'amendement vise donc à généraliser la procédure du paiement immédiat de la transaction et à étendre celle-ci à toutes les infractions aux règlements de la circulation.

La Commission se rallie à ce point de vue et adopte l'amendement à l'unanimité.

Amendement de M. Van der Poorten.

M. Van der Poorten propose de supprimer l'ensemble de l'article 9.

Il estime que le but poursuivi à l'article 9 ne sera pas atteint. La mesure donnera, en outre, lieu à une discrimination sociale et le nouveau système ne constituera pas, à son avis, une simplification.

Le Ministre n'est pas d'accord sur les objections formulées. Il estime que le nouveau système offre beaucoup d'avantages et suffisamment de garanties.

Tijdens de algemene bespreking werden de kwesties overigens zeer uitvoerig besproken en alle argumenten vóór en tegen werden ontwikkeld (cf. hoger: Algemene bespreking). Het amendement van de heer Van der Poorten werd verworpen met 11 stemmen tegen 1.

Het artikel 9 werd ter stemming gebracht, en aangenomen met 11 stemmen voor tegen 1 onthouding.

*
**

Artt. 10 en 11.

Deze artikels werden ongewijzigd en eenparig goedgekeurd.

*
**

Ten slotte wordt het gehele ontwerp in zijn gewijzigde tekst aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

Dit verslag werd eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
A. DE GRYSSE.

De Voorzitter,
Pl. DE PAEPE.

Au cours de la discussion générale, ces questions ont d'ailleurs été discutées très en détail et tous les arguments favorables et défavorables ont été développés (cfr ci-dessus: Discussion générale). L'amendement de M. Van der Poorten a été rejeté par 11 voix contre une.

L'article 9 a été mis aux voix et adopté par 11 voix et 1 abstention.

*
**

Art. 10 et 11.

Ces articles ont été adoptés à l'unanimité sans avoir subi de modifications.

*
**

Finalement l'ensemble du projet, dans sa forme modifiée, a été adopté par 11 voix et 1 abstention.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. DE GRYSSE.

Le Président,
Pl. DE PAEPE.

TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

Artikel 1 van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wetten van 16 december 1935 en 20 december 1957, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 1. — § 1. De Koning stelt de algemene reglementen vast die ten doel hebben de politie van het wegverkeer van de voetgangers, van de vervoermiddelen te land en van de dieren, alsmede van de vervoermiddelen per spoor die de openbare weg berijden.

» Bij die reglementen kan worden voorgeschreven dat vergoedingen, waarvan zij het bedrag bepalen, worden geheven tot gehele of gedeeltelijke dekking van de kosten van beheer, controle of toezicht voortvloeiend uit de toepassing van de reglementsbepalingen betreffende de inschrijving van de motorrijtuigen niet zijnde rijwielen met hulpmotor.

» § 2. Onder voorbehoud van § 3 stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen vast. Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, na advies van de betrokken raadgevende commissies die krachtens het derde en het vierde lid mochten zijn ingesteld.

» Hebben de raadgevende commissies geen advies uitgebracht binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de Minister voorleggen. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement of, zo nodig, het advies van de raadgevende commissie is ingekomen, dan kan het in werking gesteld worden.

De Koning kan, voor door hem te bepalen groepen van gemeenten, raadgevende commissies instellen die van advies dienen over de vraagstukken betreffende het verkeer en het stationeren van voertuigen in die groepen van gemeenten.

Die commissies zijn samengesteld uit de betrokken burgemeesters of hun gemachtigden en uit vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken, van de Minister van Binnenlandse Zaken en van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

» De raadgevende commissies kunnen een vast secretariaat instellen waarvan de werkingskosten, onder door de Koning te bepalen voorwaarden, ten laste van de gemeenten komen, na advies van de betrokken commissie.

» De Koning kan een nationale commissie instellen die belast is met het coördineren van de werkzaamheden van de raadgevende commissies. Hij bepaalt de samenstelling en de werkwijze van die nationale commissie. De vertegenwoordigers van de raadgevende commissies vormen er de meerderheid.

TEXTE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

L'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifié par les lois des 16 décembre 1935 et 20 décembre 1957, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}. — § 1^{er}. Le Roi arrête les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique.

» Ces règlements peuvent prévoir la perception de redevances, dont ils déterminent le taux, en vue de couvrir en tout ou en partie les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application des dispositions réglementaires relatives à l'immatriculation des véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs.

» § 2. Sous réserve du § 3, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Ces règlements sont soumis à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis des commissions consultatives intéressées créées en application des alinéas 3 et 4.

» Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur.

» Le Roi peut créer, pour des ensembles de communes qu'il détermine, des commissions consultatives chargées de donner des avis sur les problèmes de la circulation et du stationnement des véhicules dans ces ensembles.

» Ces commissions sont composées des bourgmestres intéressés ou de leurs délégués et des représentants du Ministre des Travaux publics, du Ministre de l'Intérieur et du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

» Les commissions consultatives peuvent instituer un secrétariat permanent dont les frais de fonctionnement sont mis à charge des communes dans les conditions déterminées par le Roi, après avis de la commission intéressée.

» Le Roi est autorisé à créer une commission nationale chargée de coordonner l'action des commissions consultatives. Il en arrête la composition et les modalités de fonctionnement. Les représentants des commissions consultatives y siègent en majorité.

» § 3. De Minister van Openbare Werken, de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, de Minister van Landbouw en de Minister van Landsverdediging stellen onderscheidenlijk de aanvullende reglementen vast die betrekking hebben op:

» 1° openbare wegen die tot de grote Rijkswegen behoren, en kruispunten waarvan één van die openbare wegen deel uitmaakt;

» 2° de determinatie van de bebouwde kommen, bedoeld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wanneer die zich over meer dan één gemeente uitstrekken;

» 3° boswegen van de Staat die voor het openbaar verkeer openstaan;

» 4° militaire wegen die voor het openbaar verkeer openstaan.

» Die reglementen worden vastgesteld na advies van de betrokken gemeenteraden of, wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in § 2, derde lid, na advies van de betrokken raadgevende commissies.

» Is dat advies niet binnen zestig dagen na de aanvraag ingekomen, dan kan de bevoegde Minister het reglement ambtshalve vaststellen.

» De gemeenteraden stellen de in het eerste lid bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde Minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter goedkeuring voorgelegd, na advies van de betrokken raadgevende commissies wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in § 2, derde lid.

» Hebben de raadgevende commissies geen advies uitgebracht binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de Minister voorleggen. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement of, zo nodig, het advies van de raadgevende commissie is ingekomen, dan kan het in werking gesteld worden.

» De openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt blijven onderworpen aan het stelsel ingevoerd door de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

» § 4. De Minister van Financiën en de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort kunnen in gemeen overleg aanvullende reglementen vaststellen betreffende de wegsignalisatie van de douanekantoren, de hulpkantoren van de douane en de andere aan de grens gelegen inningskantoren, alsmede van de controleposten die in de douanetoezichtsstroken langsheen de grens gevestigd zijn.

» De Minister van Financiën mag ook op de openbare wegen aanwijzingstekens plaatsen betreffende de wets- en reglementsbepalingen die het Bestuur der Douanen en Accijnzen moet doen in acht nemen.

» § 5. De inrichting van en de deelneming aan sportwedstrijden of sportcompetities, die geheel of ten dele op de openbare weg plaats hebben, zijn verboden behoudens voorafgaande en schriftelijke toelating van de bevoegde overheid.

» De Koning, op voorstel van de Minister van Binnenlandse Zaken, stelt de voorwaarden vast waarvan de inrichting van deze sportwedstrijden en sportcompetities en de afgifte van de toelating, afhankelijk worden gesteld; deze voorwaarden zullen namelijk betrekking hebben op de verzekering van de burgerlijke verantwoordelijkheid. Hij bepaalt de overheden belast met de afgifte van de toelatingen.

» § 3. Le Ministre des Travaux publics, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, le Ministre de l'Agriculture et le Ministre de la Défense nationale, arrêtent respectivement les règlements complémentaires relatifs:

» 1° aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat et aux carrefours dont une de ces voies publiques fait partie;

» 2° à la détermination des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière, lorsque cette détermination englobe plusieurs communes;

» 3° aux routes et chemins forestiers de l'Etat ouverts à la circulation publique;

» 4° aux routes militaires ouvertes à la circulation publique.

» Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés ou, lorsqu'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés au § 2, alinéa 3, après avis des commissions consultatives intéressées.

» A défaut de réception de cet avis dans un délai de soixante jours à dater de la demande, le Ministre compétent peut arrêter d'office le règlement.

» Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés à l'alinéa 1°, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation, après avis des commissions consultatives intéressées s'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés au § 2, alinéa 3.

» Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur par le conseil communal.

» Les voies publiques classées par le Roi dans la catégorie des autoroutes restent soumises au régime institué par la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

» § 4. Le Ministre des Finances et le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions peuvent arrêter, de commun accord, des règlements complémentaires relatifs à la signalisation routière des bureaux des douanes, des succursales des bureaux des douanes et des autres offices de perception situés à la frontière ainsi que des postes de contrôle établis dans la zone de surveillance douanière le long de la frontière.

» Le Ministre des Finances est également autorisé à placer sur les voies publiques des signaux d'indication relatifs aux dispositions légales et réglementaires que l'administration des douanes et accises est chargée de faire respecter.

» § 5. L'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite de l'autorité compétente.

» Le Roi détermine, sur proposition du Ministre de l'Intérieur, les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves et compétitions elles-mêmes et la délivrance de l'autorisation; ces conditions porteront notamment sur l'assurance de la responsabilité civile. Il détermine également les autorités chargées d'accorder les autorisations.

» De toelating zal in voorkomend geval bepalen welke voorzorgen dienen getroffen en welke voorwaarden dienen nageleefd, zowel door de inrichters als door de deelnemers, in het belang van de veiligheid der personen, van het algemeen verkeer en van het normaal verloop van de sportwedstrijden en sportcompetities.

» De Koning kan zekere categorieën van sportwedstrijden en sportcompetities ontslaan van de verplichting tot voorafgaande toelating.

» § 6. De bevoegde personen, die de kentekenen van hun functie dragen, kunnen het verkeer regelen door middel van uitdrukkelijke bevelen die voorrang hebben boven de bepalingen van het algemeen reglement en de aanvullende reglementen.

» § 7. De provincieraden mogen geen aanvullende reglementen met betrekking tot de politie van het wegverkeer vaststellen. »

Art. 2.

In dezelfde wet wordt een artikel *l'quater* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel l'quater.* — De maatregelen tot regeling van het verkeer, genomen krachtens §§ 2, 3 en 4 van artikel 1 van deze wet of krachtens de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, moeten, om bindend te zijn, ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht door agenten die de kentekenen van hun ambt dragen en ter plaatse opgesteld zijn, of door een passende signalisatie.

» Dit geldt mede, voor de maatregelen tot regeling van gelegenheidstoestanden door de gemeentelijke overheden genomen krachtens de decreten van 14 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten en van 16 en 24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie en in de gevallen bedoeld in artikel 94 van de gemeentewet. »

Art. 3.

In dezelfde wet wordt een artikel *l'quinquies* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel l'quinquies.* — Tekens die een gebod of een verbod inhouden moeten worden geplaatst door de overheid die de maatregel heeft genomen. Alle andere signalisatie op de openbare weg berust bij de overheid die het beheer van die weg heeft. »

Art. 4.

In dezelfde wet wordt een artikel *l'sexies* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel l'sexies.* — In afwijking van artikel *l'quinquies*, moeten de verkeersbelemmeringen gesignaleerd worden door diegene die de hindernis heeft doen ontstaan. Ingeval deze laatste hierin tekort schiet, neemt de overheid die met het beheer van de wet is belast die verplichting op zich.

» Het signaleren van de op de openbare weg in uitvoering zijnde werken berust, onder de door de Koning te bepalen voorwaarden, bij diegene die de werken uitvoert. »

Art. 5.

In dezelfde wet wordt een artikel *l'septies* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel l'septies.* — In afwijking van artikel *l'quinquies* berust de signalisatie ter hoogte van overwegen en kruisingen met spoorwegen bij de exploitant van de spoorweg.

» De signalisatie op afstand berust bij de overheid die het beheer van de openbare weg heeft. »

» L'autorisation précisera, le cas échéant, les précautions à prendre et les conditions à observer tant par les organisateurs que par les participants dans l'intérêt de la sécurité des personnes, de la circulation en général ou du déroulement normal de l'épreuve ou de la compétition.

» Le Roi peut dispenser certaines catégories d'épreuves ou de compétitions de l'obligation d'autorisation préalable.

» § 6. Les agents qualifiés, portant les insignes de leurs fonctions, peuvent régler la circulation par des injonctions qui prévalent sur les dispositions du règlement général et des règlements complémentaires.

» § 7. Les conseils provinciaux ne peuvent faire de règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation routière. »

Art. 2.

Un article *l'quater* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article l'quater.* — Les mesures prises pour régler la circulation en vertu des §§ 2, 3 et 4 de l'article 1^{er} de la présente loi ou en vertu des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents portant les insignes de leurs fonctions et postés sur place, ou par une signalisation appropriée.

» Il en est de même des mesures prises par les autorités communales pour régler des situations occasionnelles en vertu des décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités et des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire et dans les cas prévus à l'article 94 de la loi communale. »

Art. 3.

Un article *l'quinquies* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article l'quinquies.* — Le placement des signaux qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie. »

Art. 4.

Un article *l'sexies* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article l'sexies.* — Par dérogation à l'article *l'quinquies*, la signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique.

» La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe, dans les conditions déterminées par le Roi, à celui qui exécute les travaux. »

Art. 5.

Un article *l'septies* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article l'septies.* — Par dérogation à l'article *l'quinquies*, la signalisation à hauteur des passages à niveau et traversées de chemins de fer incombe à l'exploitant de la voie ferrée.

» La signalisation à distance incombe à l'autorité qui a la gestion de la voie publique. »

Art. 6.

In dezelfde wet wordt een artikel *locties* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel locties.* — De lasten, verbonden aan het aanbrengen, aan het onderhoud en aan de hernieuwing van de signalisatie, worden gedragen door degene die de signalisatie heeft aangebracht.

» Nochtans worden de lasten van de signalisatie der verkeersbelemmeringen, geplaatst door de overheid belast met het beheer van de openbare weg in geval degene die de hindernis deed ontstaan hierin te kort schiet, door deze laatste gedragen.

» De lasten, verbonden aan de signalisatie, die met toepassing van artikel 1, § 3, vierde en vijfde lid, is aangebracht, kunnen geheel of gedeeltelijk worden gedragen door de overheid die het beheer heeft van de openbare weg waarop het aanvullend reglement betrekking heeft. »

Art. 7.

In dezelfde wet wordt een artikel *lonies* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel lonies.* — § 1. Indien de bij deze wet bedoelde signalisatie niet aangebracht of onderhouden wordt door de overheden op wie die verplichting rust, kan de Koning, nadat die overheden door de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort twee achtereenvolgende malen schriftelijk verzocht werden hun verplichting na te komen, bevelen dat de nodige werken door een speciaal commissaris, de hij aanwijst, ambtshalve worden uitgevoerd.

» Dit geldt mede wanneer de aangebrachte signalisatie niet aan de bij de algemene reglementen bepaalde voorwaarden voldoet.

» § 2. De staat kan de uitgaaf, waartoe de uitvoering van ambtswege van de signalisatiewerken aanleiding heeft gegeven, voorschieten. In dat geval kan het bedrag ervan ten laste van de in gebreke gebleven overheid worden verhaald door bemiddeling van de Minister van Financiën.

» § 3. Met het oog op het toezicht over de uitvoering van voorgaande bepalingen, wordt de Koning ertoe gemachtigd bij het ministerieel departement, waaronder het wegverkeer ressorteert, een dienst voor het inspecteren van de wegsignalisatie op te richten.

» § 4. De bepalingen van dit artikel vinden geen toepassing wanneer de signalisatie door de Staat moet aangebracht worden. »

Art. 8.

Artikel 4, tweede lid, van dezelfde wet, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Een afschrift van die processenverbaal wordt aan de overtredders gezonden binnen een termijn van acht dagen te rekenen van de datum van vaststelling van de overtredingen. »

Art. 9.

In dezelfde wet wordt een artikel *4quater* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel 4quater.* — § 1. Wanneer een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de verkeersreglementen wordt vastgesteld door de ambtenaren en agenten

Art. 6.

Un article *locties* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article locties.* — Les charges résultant du placement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation incombent à celui qui a effectué le placement.

» Toutefois, les charges de la signalisation des obstacles, effectuée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique en cas de carence de celui qui a créé l'obstacle, incombent à ce dernier.

» Les charges résultant de la signalisation placée en application de l'article 1^{er}, § 3, alinéas 4 et 5, peuvent être supportées, en tout ou en partie, par l'autorité qui a la gestion de la voie publique que le règlement complémentaire concerne. »

Art. 7.

Un article *lonies* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article lonies.* — § 1^{er}. Si la signalisation visée par la présente loi n'est pas établie ou entretenue par les autorités auxquelles elle incombe, le Roi peut, après deux avertissements écrits consécutifs adressés à ces autorités par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, d'avoir à assumer leurs obligations, décréter l'exécution d'office des travaux nécessaires par un commissaire spécial qu'il désigne.

» Il en est de même lorsque la signalisation établie n'est pas conforme aux conditions fixées par les règlements généraux.

» § 2. L'Etat peut faire l'avance de la dépense occasionnée par l'exécution d'office des travaux de signalisation. Dans ce cas, le montant peut en être récupéré à l'intervention du Ministre des Finances, à charge de l'autorité défallante.

» § 3. En vue de surveiller l'exécution des dispositions qui précèdent, le Roi créera un service d'inspection de la signalisation routière au sein du département ministériel ayant la circulation routière dans ses attributions.

» § 4. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas lorsque la signalisation incombe à l'Etat. »

Art. 8.

L'article 4, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Une copie de ces procès-verbaux est adressée aux contrevenants dans un délai de huit jours à compter de la date de la constatation des infractions. »

Art. 9.

Un article *4quater* rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article 4quater.* — § 1^{er}. Lorsqu'ils constatent une des infractions aux règlements de circulation, qui sont spécialement désignées par le Roi, les fonctionnaires et agents

die tot een der door hem bepaalde categorieën behoren en door de procureur-generaal bij het Hof van beroep daartoe individueel gemachtigd zijn, kunnen zij, met instemming van de overtreder en behalve wanneer het feit schade aan derden heeft veroorzaakt, onmiddellijk een som heffen, waarvan het bedrag, dat niet groter mag zijn dan de hoogste geldboete die op die overtreding staat, en de heffingsmodaliteiten door de Koning worden bepaald.

» Door onmiddellijke betaling vervalt de publieke vordering, tenzij de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie binnen een maand na de dag van de betaling de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen, die vordering in te stellen.

» Leidt die vordering tot veroordeling van de betrokkene, dan wordt de betaalde som afgetrokken van de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en van de uitgesproken boete; het eventueel overschot wordt terugbetaald.

» In geval van voorwaardelijke veroordeling of van vrijpraak wordt de betaalde som teruggegeven.

» De kennisgeving, bedoeld in het tweede lid, geschiedt bij een ter post aangetekende brief. Zij wordt geacht te zijn gedaan de eerste werkdag na de dag van afgifte ter post.

» § 2. De bepalingen van § 1 vinden geen toepassing wanneer de overtreding wordt begaan door een militair die zich verplaatst voor de behoeften van de dienst, of door een van de personen bedoeld in de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van Strafvordering, in artikel 10 van de wet van 20 april 1810 op de rechterlijke organisatie en de rechtsbedeling en in artikel 57 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958. »

Art. 10.

Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 8. — § 1. Worden opgeheven voor zover zij toepasselijk zijn op de politie van het vervoer en van het verkeer :

» 1° de wet van 29 floréal, jaar X, die van 7 ventôse, jaar XII, het decreet van 13 augustus 1810, de wetten van 24 maart 1838, 25 maart 1838 en 24 maart 1841, artikel 7 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, artikel 8 van de herziene en geamendeerde wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927, en de artikelen 1 en 3 van het koninklijk besluit van 8 november 1853;

» 2° artikel 557, 1° en 2°, van het Strafwetboek, voor zover het strijdig is met de reglementen genomen ter uitvoering van deze wet.

» § 2. Voor zover de politie van het wegverkeer betrekking heeft op permanente of periodieke toestanden, valt zij niet onder de bepalingen van de decreten van 14 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten, van 22 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en de administratieve colleges en van 16 en 24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie. »

Art. 11.

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zevende maand die volgt op die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

appartenant à une des catégories déterminées par lui et individuellement commissionnés à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel peuvent, moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction et hors le cas où le fait a causé un dommage à autrui, percevoir immédiatement une somme dont le montant, qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, et les modalités de perception sont fixés par le Roi.

» Le paiement immédiat éteint l'action publique, sauf si l'officier du ministère public compétent notifie à l'intéressé, dans le mois à compter du jour du paiement, qu'il entend exercer cette action.

» Si l'exercice de cette action entraîne la condamnation de l'intéressé, la somme payée est imputée sur les frais de justice dus à l'Etat et sur l'amende prononcée; l'excédent éventuel est remboursé.

» La somme payée est restituée en cas de condamnation conditionnelle ou d'acquiescement.

» La notification prévue à l'alinéa 2 a lieu par pli recommandé à la poste. Elle est réputée faite le plus prochain jour ouvrable suivant celui du dépôt à la poste.

» § 2. Les dispositions du § 1^{er} ne sont pas applicables lorsque l'infraction a été commise par un militaire circulant pour les besoins du service ou par une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'instruction criminelle, par l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice, et par l'article 57 de la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, modifié par la loi du 15 avril 1958. »

Art. 10.

L'article 8 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Article 8. — § 1^{er}. Sont abrogés, en tant qu'ils s'appliquent à la police du roulage et de la circulation :

» 1° la loi du 29 floréal, an X, celle du 7 ventôse, an XII, le décret du 13 août 1810, les lois du 24 mars 1838, du 25 mars 1838 et du 24 mars 1841, l'article 7 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, l'article 8 de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux révisée et amendée, modifié par la loi du 20 juillet 1927, et les articles 1 et 3 de l'arrêté royal du 8 novembre 1853;

» 2° l'article 557, 1° et 2° du Code pénal, en ce qu'il a de contraire aux règlements pris en exécution de la présente loi.

» § 2. En tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, la police de la circulation routière est soustraite aux dispositions des décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 22 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives et des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire. »

Art. 11.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du septième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964.

5 FEBRUARI 1964.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899
houdende herziening van de wetgeving en van
de reglementen op de politie van het vervoer.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE,
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE GRYSE.

ERRATA

OP DE TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

1. — In het eerste artikel, § 3, « in fine » van het voor-
laatste lid van de Franse tekst, dienen de woorden : « par
le conseil communal » te worden weggelaten.

2. — In hetzelfde eerste artikel, § 5, « in fine » van het
derde lid :

a) in de Nederlandse tekst, in plaats van : « sportwed-
strijden en sportcompetities », leze men : « *sportwedstrijd
of sportcompetitie* »;

b) in de Franse tekst in plaats van : « ou du déroule-
ment normal », leze men : « *et du déroulement normal* ».

3. — In hetzelfde eerste artikel, § 5, laatste lid van de
Nederlandse tekst, in plaats van : « sportwedstrijden en
sportcompetities », leze men : « *sportwedstrijden of sport-
competities* ».

4. — In artikel 9, tweede lid van de Nederlandse tekst,
in plaats van : « binnen een maand na de dag van de beta-
ling », leze men : « *binnen een maand te rekenen van de
dag van de betaling* ».

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964.

5 FÉVRIER 1964.

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision
de la législation et des règlements sur la police du
roulage.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES,
PAR M. DE GRYSE.

ERRATA

AU TEXTE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

1. — A l'article premier, § 3, « in fine » de l'avant-dernier
alinéa, il y a lieu de supprimer dans le texte français les
mots : « par le conseil communal ».

2. — Au même article premier, § 5, « in fine » du troisième
alinéa, il y a lieu de lire :

a) dans le texte néerlandais, au lieu des mots : « sport-
wedstrijden en sportcompetities », les mots : « *sportwed-
strijd of sportcompetitie* »;

b) dans le texte français, au lieu des mots : « ou du déroule-
ment normal », les mots : « *et du déroulement nor-
mal* ».

3. — Au même article premier, § 5, dernier alinéa du
texte néerlandais, il y a lieu de lire les mots : « sportwed-
strijden of sportcompetities », au lieu des mots : « sport-
wedstrijden en sportcompetities ».

4. — A l'article 9, deuxième alinéa du texte néerlandais,
au lieu des mots : « binnen een maand na de dag van de beta-
ling », il y a lieu de lire les mots : « *binnen een maand
te rekenen van de dag van de betaling* ».