

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

24 AVRIL 1958.

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924, 16 décembre 1935, 27 mai 1957 et 20 décembre 1957.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de vous présenter tend à adapter aux exigences actuelles de la circulation routière, la loi de 1899 dont l'application a révélé des anachronismes flagrants.

Le nombre de véhicules augmentant sans cesse, les routes sont de plus en plus encombrées et les accidents de circulation suivent en conséquence une courbe toujours croissante.

Le problème de la circulation routière devient particulièrement critique et il apparaît comme un strict devoir de l'Etat de mettre en œuvre tous les moyens dont il dispose pour assurer dans toute la mesure du possible la sécurité des usagers.

Diverses études ont été développées dans ce domaine et des initiatives ont été prises déjà pour enrayer l'inquiétante progression des accidents de roulage dont les causes principales doivent être recherchées dans l'état d'ivresse du conducteur et l'inobservance des dispositions réglementaires.

Une véritable campagne éducative a été poursuivie au cours des derniers mois.

Déjà, la loi modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1^{er} août 1899 sur la police du roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse résoud un problème auquel il était urgent de pourvoir : celui de la répression qu'appelle le danger créé par le conducteur de véhicule qui consomme des boissons alcooliques avec excès.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

24 APRIL 1958.

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 gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924, 16 december 1935, 27 mei 1957 en 20 december 1957.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Regering heeft de eer U het huidig ontwerp van wet voor te leggen dat er toe strekt de wet van 1899, waarvan de toepassing klaarblijkelijk ouderwets is gebleken, aan de hedendaagse eisen van het wegverkeer aan te passen.

Daar het aantal voertuigen gestadig aan vermeerdert, worden de wegen al meer en meer belemmerd en de verkeersongevallen volgen dienovereenkomstig een steeds stijgende lijn.

Het probleem van het wegverkeer wordt bijzonder hachelijk en het blijkt voor de Staat een strenge plicht al de middelen waarover hij beschikt in het werk te stellen om de veiligheid van de weggebruikers in de hoogst mogelijke mate te verzekeren.

Verschillende onderzoeken werden uitgewerkt in dit domein en initiatieven werden reeds genomen om de onrustwekkende stijging der verkeersongevallen te remmen waarvan de voornaamste oorzaken moeten gezocht worden in de staat van dronkenschap van de bestuurder en het niet naleven der reglementaire bepalingen.

Een ware opvoedende campagne werd in de loop van de laatste maanden doorgezet.

De wet houdende wijziging van het Wetboek van straffordering, de wet van 1 augustus 1899 op de politie van het vervoer en de besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap ruimen reeds een probleem op waarin dringend moest voorzien worden : het probleem van de beteugeling ten gevolge van het gevaar, dat ontstaat door het overmatig gebruik van sterke dranken door de autobestuurders.

D'autre part, le Département des Communications, en collaboration avec les autres Départements intéressés et notamment ceux de la Justice, de l'Intérieur, des Travaux Publics et des Finances, a mis au point l'instauration en Belgique d'un permis de conduire. Cette innovation semble s'imposer du fait que dans bon nombre de cas, les accidents de la circulation sont dus à l'inobservance des règlements établis, soit que les conducteurs les ignorent, soit qu'ils les transgressent volontairement.

C'est dans le cadre de cette politique de sécurité routière que le présent projet a été conçu de façon à fixer dans la loi, les bases d'une réglementation efficace répondant aux problèmes actuels de la circulation, sous leur double aspect de la sécurité et de la facilité.

Les modifications apportées répondent en ordre principal aux nécessités suivantes :

- détermination rationnelle des compétences en matière réglementaire;
- détermination précise des autorités et personnes à qui incombent le placement et la prise en charge de la signalisation routière;
- instauration de la perception immédiate de la transaction dans certains cas d'infraction à la police du roulage.

En effet, sur base des textes actuellement en vigueur, la compétence en matière de police du roulage trouve sa base légale dans des dispositions diverses.

La loi du 1^{er} août 1899, article premier, donne compétence au Roi pour prendre les règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre, des animaux de trait, de charge ou de monture, et des bestiaux.

Sur base de ce même article, les conseils communaux et provinciaux ont une compétence absolue pour prendre tous règlements complémentaires relatifs à cette même police.

L'article 7 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways donne compétence à l'autorité concessionnaire pour arrêter les règlements de police relatifs à l'exploitation des tramways.

L'article 8 de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux accorde au Roi le pouvoir de police des chemins de fer vicinaux.

D'autre part, les décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 24 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives, des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire donnent aux communes un pouvoir de police générale.

Ces textes attribuant respectivement une compétence générale en matière de police, au Gouvernement, aux autorités provinciales et communales ont donné lieu dans leur application, à des interférences.

Cette situation a provoqué des hésitations tant dans le chef des autorités compétentes en ce qui concerne la base juridique de leurs interventions en matière de circulation routière, que de la part de la jurisprudence à l'égard des problèmes de responsabilité.

L'un des buts poursuivis par les auteurs du projet fut de remédier à ce fractionnement de la législation de base et de régler dans toute la mesure du possible par un unique texte légal la matière de la police du roulage.

Aussi, l'économie générale du projet ne pourra-t-elle être détaillée qu'après un exposé de l'abrogatoire, exposé indispensable pour que soit mise en lumière la portée exacte des dispositions élaborées.

Het Departement van Verkeerswezen heeft anderzijds, in samenwerking met andere belanghebbende Departementen en namelijk Justitie, Binnenlandse Zaken, Openbare Werken en Financiën, het invoeren van een rijbewijs in België klaar gemaakt. Deze nieuwigheid schijnt zich op te dringen omdat in vele gevallen de verkeersongevallen te wijten zijn aan het niet naleven van de bestaande reglementen, hetzij dat de bestuurders ze niet kennen, hetzij dat zij deze vrijwillig overtreden.

In het kader van deze organisatie van de veiligheid op de weg werd het huidig ontwerp zo opgevat dat de grondslagen van een doeltreffende reglementering welke beantwoorden aan de hedendaagse problemen van het verkeer onder hun tweevoudig oogpunt van de veiligheid en van de gemakkelijheid, in de wet worden vastgesteld.

De aangebrachte wijzigingen beantwoorden in hoofdzaak aan de volgende noodwendigheden :

- rationele toewijzing der bevoegdheden inzake reglementering;
- juiste aanduiding der overheden en personen voor het plaatsen en het ten laste nemen van verkeerstekens langs de weg;
- invoeren van de onmiddellijke heffing bij minnelijke schikking in zekere gevallen van overtreding op de politie van het vervoer.

Op grond van de tegenwoordig in voege zijnde teksten, is immers de bevoegdheid inzake politie van het vervoer wettelijk gebaseerd op diverse bepalingen.

De wet van 1 augustus 1899, eerste artikel, geeft bevoegdheid aan de Koning om algemene reglementen betreffende de politie van het wegverkeer uit te vaardigen voor de voetgangers en voor de vervoermiddelen te land, voor de trek-, last- of rijdieren en het vee.

Op grond van ditzelfde artikel, hebben de gemeente- en provincieraden absolute bevoegdheid om alle aanvullende reglementen te nemen betreffende dezelfde politie.

Het artikel 7 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen geeft bevoegdheid aan de vergunninghoudende overheid om politiereglementen uit te vaardigen betreffende de uitbating der tramwegen.

Het artikel 8 van de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen geeft aan de Koning de politiemacht der buurtspoorwegen.

Anderzijds geven de decreten van 14 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten, van 24 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en administratieve colleges, van 16 en 24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie, een algemene politiemacht aan de gemeenten.

Deze teksten welke respectievelijk een algemene bevoegdheid in zake politie, aan de Regering, aan de provinciale en gemeentelijke overheden toekennen, hebben bij hun toepassing aanleiding tot interferenties gegeven.

Deze toestand heeft aarzelingen verwerkt zowel bij de bevoegde overheden wat de juridische grondslag van hun tussenkomsten betreft in zake wegverkeer, als bij de rechtspraak ten opzichte van de verantwoordelijkheidsproblemen.

Een der oogmerken door de makers van het ontwerp nagestreefd was aan deze verdeling der basiswetgeving te verhelpen en in de mate van het mogelijke door een enkele wettetekst de materie van de politie van het vervoer te regelen.

Het algemeen inzicht van het ontwerp zal dan ook maar nader kunnen verklaard worden na een uiteenzetting van hetgeen ingetrokken wordt, uiteenzetting die nodig is om de juiste draagwijdte van de uitgewerkte bepalingen in het licht te stellen.

Par rapport au texte actuellement en vigueur (art. 8) le présent projet (art. 5) abroge en tant qu'ils s'appliquent à la police de la circulation routière :

- 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;
- et partiellement les décrets de 1789 et 1790.

Il était en effet souhaitable, comme l'a d'ailleurs souligné le Conseil d'Etat, à plusieurs reprises, que soient unifiées les règles applicables aux moyens de transport par route, et celles relatives aux véhicules sur rails lorsque les voies ferrées sont établies sur une voie publique. Le Conseil d'Etat signale par exemple que « les usagers de la route doivent obtempérer aux signaux lumineux, alors que les conducteurs de la S.N.C.V. n'y sont pas tenus selon le règlement qui leur est applicable et que les conducteurs de voitures de tramways sont tenus d'observer ces signaux selon le règlement des tramways concédés par le Gouvernement.

» A Bruxelles-Midi ou à Bruxelles-Nord, trois règlements différents sont respectivement applicables dans la même artère aux véhicules qui circulent à cet endroit, sans qu'aucune catégorie n'ait à connaître les règlements applicables aux autres. » (L. Outers et E. Petit, *Le Code de la circulation routière expliqué*, 1955, pp. 1 et 2.)

Dans les avis L. 3119 et L. 4188 relatifs au projet qui est devenu l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, le Conseil d'Etat a souligné la confusion résultant de la coexistence de règlements différents s'appliquant respectivement aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et autres usagers de la voie publique.

Outre les inconvénients signalés plus haut, de grosses difficultés résultant de la diversité des lois qui sont à la base des règlements de police relatifs aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et à la circulation routière, ont surgi en matière de répression des infractions; en effet, la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage édicte des peines différentes de celles prévues par la législation relative à la police des chemins de fer vicinaux ou à celle des tramways.

Il en résulte que les infractions sont punies différemment selon que les règlements violés trouvent leur base légale dans la loi de 1899, de 1875 ou de 1885. L'infraction à une même disposition sera en outre punie différemment, suivant que les faits relèvent de la circulation routière ou ferroviaire.

Les mêmes difficultés surgissent également en ce qui concerne les agents qualifiés pour veiller à l'application des dispositions existantes et pour rechercher les infractions. Ces agents diffèrent selon le fondement légal sur lequel est basée la disposition envisagée.

L'abrogation partielle des décrets de 1789 et 1790 appelle certaines observations.

La nécessité d'une uniformisation en matière de réglementation de la circulation routière plaiderait certes en faveur d'une abrogation pure et simple des décrets, en tant qu'ils peuvent s'appliquer à la police de la circulation routière, matière où des impératifs de sécurité imposent que l'intérêt général des usagers prime sur certains intérêts locaux.

Toutefois, on ne pourrait concevoir que les décrets de 1789 et 1790 qui déterminent notamment la compétence des autorités communales en matière de police fussent

Met betrekking tot de thans in voege zijnde tekst (art. 8) schaft het huidige ontwerp (art. 5) voor zoverre zij van toepassing zijn op de politie van het wegverkeer, navolgende bepalingen af :

- het artikel 7 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen;
- het artikel 8 van de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen;
- en gedeeltelijk de decreten van 1789 en 1790.

Het was inderdaad wenselijk, zoals de Raad van State het reeds meermaals deed opmerken, eenheid te brengen in de regels toepasselijk op de verkeersmiddelen langs de weg en deze betreffende de voertuigen op rails wanneer de sporen op de openbare weg aangelegd zijn. De Raad van State vermeldt bij voorbeeld dat « de weggebruikers moeten acht geven op de lichtsignalen, terwijl de bestuurders van de buurtspoorwegen er volgens hun reglementen niet moeten op letten en de bestuurders van tramrijtuigen volgens het reglement van de door de Regering in concessie gegeven tramwegen wel op die signalen acht moeten geven.

» In de buurt van het Zuid- en Noordstation te Brussel zijn op dezelfde grote verkeersweg drie verschillende reglementen onderscheidenlijk van toepassing op de door de voorbijrijdende voertuigen, zonder dat de ene categorie zich hoeft te storen aan de reglementen die voor de andere gelden. » (L. Outers en E. Petit, *De Code van het wegverkeer nader toegelicht*, 1955, blz. 1.)

In de adviezen L. 3119 en L. 4188 betreffende het ontwerp dat het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer is geworden, heeft de Raad van State de verwarring onderlijnd voortvloeiende uit het samenbestaan van verscheidene reglementen die onderscheidenlijk op de buurtspoorwegen, op de tramwegen en andere gebruikers van de openbare weg van toepassing zijn.

Benevens de hogervermelde bezwaren, zijn er in zake beteugeling der inbreuken grote moeilijkheden opgerezen welke voortspruiten uit de verscheidenheid der wetten die tot grondslag dienen voor de politiereglementen op de buurtspoorwegen, op de tramwegen en op het wegverkeer; de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en reglementen op de politie van het vervoer voorziet inderdaad andere straffen dan deze in de wetgeving betreffende de politie op de buurtspoorwegen en deze op de tramwegen voorzien.

Daaruit volgt dat de inbreuken op verschillende wijze gestraft worden naar gelang de overtreden reglementen wettelijke basis in de wet van 1899, van 1875 of van 1885 vinden. De inbreuk op een zelfde bepaling zal bovendien verschillend gestraft worden, volgens de feiten tot het wegverkeer of het spoorverkeer behoren.

Dezelfde moeilijkheden rijzen eveneens op, wat betreft de agenten aangesteld om over de toepassing der bestaande bepalingen te waken en om de inbreuken op te sporen. Deze agenten verschillen volgens de wettelijke basis op dewelke de beoogde bepaling gegrond is.

De gedeeltelijke afschaffing van de decreten van 1789 en 1790 vergt enkele opmerkingen.

De noodzakelijkheid van een eenvormigheid inzake reglementering op het wegverkeer pleitte voorzeker in het voordeel van een eenvoudige afschaffing zonder meer der decreten voor zover zij kunnen toepasselijk zijn op de politie van het wegverkeer, materie waar de veiligheid gebiedt dat het algemeen belang voor zekere plaatselijke belangen gaat.

Het zou nochtans niet denkbaar zijn dat de decreten van 1789 en 1790 die namelijk de bevoegdheid van gemeentelijke overheden bepalen inzake politie, eenvoudig zouden

abrogés purement et simplement en tant qu'ils s'appliquent à l'organisation de la circulation routière. Celle-ci, dans certaines de ses manifestations, est trop liée à la mission de police générale des autorités communales.

C'est à l'occasion de rassemblements, de cortèges, par exemple, que des mesures sont prises pour régler la circulation, la canaliser ou la détourner. Il est évident que la surveillance de telles manifestations et les mesures prises pour régler la circulation en ces occasions sont trop intimement liées pour qu'on puisse les faire dépendre de règles légales différentes. Dans ce cas, les mesures de police spéciale de la circulation routière doivent céder le pas aux mesures de police générale des autorités communales.

La loi du 1^{er} août 1899 dans son texte actuel ne prononce aucune abrogation de ces décrets; mais elle limite implicitement leur application en organisant un régime spécial en matière de circulation routière.

Quel était, dès lors, le critère de distinction entre les règlements complémentaires de circulation routière et les règlements ordinaires de police. Les auteurs surtout ont tenté de tracer la frontière entre les deux et ont trouvé le critère de distinction dans le caractère de permanence des situations. « En effet, les règlements complémentaires de la circulation sont applicables en tous temps, d'une manière continue, du moins stable et régulière, tandis que les mesures de sécurité publique prises par les autorités locales en vertu de leur droit de police sont plutôt des mesures de circonstances, de caractère plus ou moins momentané, prises à raison d'une situation plus ou moins transitoire » (1). L'abrogatoire édicté par l'article 5 n'innove donc pas en cette matière et consacre cette distinction.

En d'autres mots, compte tenu du pouvoir de police générale des communes et de la nécessité de faire face à certaines situations momentanées et urgentes, les auteurs du projet ont conçu comme étant la formule la plus rationnelle, l'abrogation des décrets en tant que les matières se trouvent réglées par la loi de 1899 et pour autant qu'il s'agisse de situations permanentes ou périodiques, le pouvoir de police générale des communes étant maintenu pour régler les situations momentanées.

Dès lors, hormis cette compétence limitée des communes basée sur les décrets de 1789 et 1790, le présent projet constituera la seule base légale de la réglementation et de l'organisation en matière de circulation routière.

C'est dans cette optique que doivent être examinées les diverses dispositions élaborées.

L'article premier, §§ 1, 2, 3 et 4 comporte détermination des compétences en matière réglementaire.

Le § 1 reprenant les dispositions du même paragraphe de la loi actuelle consacre de plus la compétence du Roi de prendre, dans le cadre de la loi de 1899, des règlements généraux relatifs à la police de la circulation routière des moyens de transport par fer empruntant la voie publique, actuellement réglementée sur base des lois de 1875 et 1885.

Aux termes du § 1, le Roi peut par règlement général prévoir la perception de redevances dont il détermine le taux, en vue de couvrir 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, au stationnement des véhicules sur certaines parties des voies publiques ou de leurs dépendances.

afgeschaft worden voor zover zij van toepassing zijn op de organisatie van het wegverkeer. Deze is, in sommige van haar bepalingen, te nauw verbonden aan de opdracht van algemene politie der gemeentelijke overheden.

Bij gelegenheid van samenkomsten, van stoeten, worden bij voorbeeld maatregelen getroffen om het verkeer te regelen, te kanaliseren of om te leiden. Het is duidelijk dat het toezicht over dergelijke manifestaties en de genomen maatregelen om het verkeer te regelen bij deze gelegenheden, te nauw verbonden zijn om ze van verscheidene wettelijke normen te doen afhangen. In dat geval, moeten de speciale politiematregelen voor het wegverkeer aan de algemene politiematregelen van de gemeentelijke overheden ondergeschikt blijven.

De wet van 1 augustus 1899 spreekt in zijn huidige tekst geenszins van de afschaffing van deze decreten; maar zij beperkt impliciet hun toepassing door een bijzonder regime inzake wegverkeer te voorzien.

Welk was dan het criterium om onderscheid te kunnen maken tussen de aanvullende reglementen van het wegverkeer en de gewone politiereglementen. Vooral de schrijvers hebben getracht tussen de twee een grenslijn te trekken en hebben voor het onderscheid een criterium gevonden in het voortdurend karakter der toestanden. « En effet, les règlements complémentaires de la circulation sont applicables en tous temps, d'une manière continue, du moins stable et régulière, tandis que les mesures de sécurité publique prises par les autorités locales en vertu de leur droit de police sont plutôt des mesures de circonstances, de caractère plus ou moins momentané, prises à raison d'une situation plus ou moins transitoire » (1). De afgeschafte bepalingen van artikel 5 brengen dus niets nieuws in deze materie en bevestigen dit onderscheid.

In andere woorden, rekening houdend met de algemene politiemacht der gemeenten en met de noodzakelijkheid het hoofd te bieden aan zekere tijdelijke en spoedvereisende toestanden, hebben de makers van het ontwerp gemeend dat de meest rationele formule was, de afschaffing van de wet van 1899 wanneer het voortdurende en op geregelde tijden wederkerende toestanden betreft en het behoud van de algemene politiemacht der gemeenten voor het regelen van tijdelijke toestanden.

Derhalve zal, buiten de beperkte bevoegdheid der gemeenten op de decreten van 1789 en 1790 gebaseerd, het huidig ontwerp de enige wettelijke grondslag uitmaken van de reglementering en van de organisatie inzake wegverkeer.

Met dat oog moeten de verscheidene uitgewerkte bepalingen gezien worden.

Het eerste artikel, §§ 1, 2, 3 en 4 bepalen de bevoegdheden inzake reglementering.

De § 1 welke de bepalingen van dezelfde paragraaf van de huidige wet herneemt, bevestigt bovendien de bevoegdheid van de Koning om in het kader van de wet van 1899, algemene reglementen betreffende de politie van het wegverkeer, van de vervoermiddelen per spoor die de openbare weg gebruiken, te nemen, thans op grond van de wetten van 1875 en 1885 geregeld.

Volgens de termen van § 1 kan de Koning bij algemeen reglement de heffing van vergoedingen, waarvan Hij het bedrag bepaalt, voorschrijven tot dekking van de kosten van beheer, controle of toezicht voortvloeiend uit de reglements-bepalingen betreffende de inschrijving van de voertuigen met eigen beweegkracht niet zijnde rijwielen met hulpmotor, het stationeren van voertuigen op sommige gedeelten van de openbare wegen of dezer aanhorigheden.

(1) Goldstein et Van Roye. « Les Nouvelles, Code de la Route », n° 92.

(1) Goldstein et Van Roye. « Les Nouvelles, Code de la Route », n° 92.

En cette matière, les auteurs du projet ont considéré que le texte actuellement en vigueur (loi du 20 décembre 1957 relative notamment aux redevances à percevoir en application de la réglementation du roulage) permettrait l'établissement de redevances, dans de trop nombreuses situations, ces redevances pouvant finalement équivaloir à de nouvelles taxes de circulation et même dans certains cas, à rétablir un péage routier.

Ils ont estimé préférable de délimiter dans un texte plus restrictif les domaines précis où la perception de redevances doit être envisagée et, d'autre part, de prévoir explicitement non seulement le pouvoir du Roi de déterminer le taux des redevances à percevoir, mais également le pouvoir d'autoriser l'établissement de celles-ci.

Une étude approfondie du problème du parking dans les grandes agglomérations rend indéniable la nécessité de prévoir la possibilité d'une redevance pour le stationnement qui trouvera dès lors sa base légale dans la loi de 1899.

On se souviendra que la Cour de cassation a, par un arrêt du 14 novembre 1954 (*Pasicrisis*, 1955, I, p. 253), décidé que l'article 77, 5°, de la loi communale n'autorise pas une commune à établir avec l'approbation de la députation permanente, une taxe qui frappe le seul fait du stationnement occasionnel des véhicules à moteur sur la voie publique.

Concernant les règlements complémentaires relatifs à la circulation routière, les conseils provinciaux et communaux ont, dans l'état actuel de la législation, une compétence territoriale absolue.

Les problèmes de l'organisation de la circulation présentant une complexité de plus en plus marquée, les inconvénients de cet émiettement de la compétence réglementaire n'ont cessé de s'accuser depuis les dernières années et imposent dès lors une redistribution des compétences.

Le présent projet tient compte du fait qu'il est apparu dans la pratique que les conseils provinciaux n'usent pour ainsi dire jamais de la compétence qui leur est actuellement reconnue. Il était donc superflu de maintenir dans le texte nouveau un droit qui n'est pas exercé.

Par contre, les conseils communaux usent de plus en plus de leur compétence réglementaire. Or, compte tenu du développement de la circulation routière, il importe d'assurer sur les grands itinéraires de l'Etat une réglementation concrétisée par une signalisation uniforme et rationnelle et d'empêcher que leur rendement ne soit paralysé par des initiatives parfois peu souhaitables des communes (à titre d'exemple : sens interdit sur certains tronçons, détournements, etc.).

D'autre part, en dehors des grands itinéraires, l'homogénéité indispensable à une réglementation d'intérêt général impose une coordination et un contrôle du pouvoir central. Il est en effet à craindre que les communes jouissant d'une autonomie absolue, les problèmes de l'organisation de la circulation ne soient envisagés que d'un point de vue strictement local au détriment de l'intérêt général des usagers.

Sur base de ces considérations, la répartition des compétences dans sa conception nouvelle, qui fait l'objet de l'article premier, §§ 2, 3 et 4, s'inspire du souci d'assurer une primauté de l'intérêt général que les intérêts locaux, tout en limitant aux strictes nécessités les atteintes au principe traditionnel de l'autonomie communale; les intérêts régionaux ne peuvent certes être négligés.

L'article premier, § 2, maintient en principe le pouvoir réglementaire des conseils communaux sur le territoire de

Hier hebben de makers van het ontwerp gemeend dat de thans in voege zijnde tekst (wet van 20 december 1957 betreffende namelijk de te heffen retributies in toepassing van de reglementering op het vervoer) het vaststellen van vergoedingen in te veel gevallen zou toelaten, gezien deze vergoedingen ten slotte kunnen gelijkgesteld worden met nieuwe verkeerstaksen en zelfs in sommige gevallen met het invoeren van een wegenbelasting.

Zij hebben het verkieselijk geacht in een beperkende bepaling, het juiste domein af te bakenen waarin de heffing van vergoedingen moet voorzien worden en anderzijds hebben zij niet alleen uitdrukkelijk de macht van de Koning voorzien voor het bepalen van het bedrag der te heffen vergoedingen, maar ook de macht om het vaststellen ervan toe te laten.

Uit een doorgedreven onderzoek over het probleem der parkings in de grote steden blijkt ontegenzegglijk dat het nodig is de mogelijkheid om een vergoeding voor het stationeren te voorzien, die haar wettelijke basis zal vinden in de wet van 1899.

Men zal zich herinneren dat het Hof van verbreking bij arrest van 14 november 1954 (*Pasicrisis*, 1955, I, blz. 253), beslist heeft dat het artikel 77, 5°, van de gemeentewet de gemeente niet toelaat, met goedkeuring van de bestendige deputatie, een taks op het toevallig stationeren van motorvoertuigen op de openbare weg, vast te stellen.

Wat de aanvullende reglementen op het wegverkeer betreft hebben de provinciale- en gemeenteraden in de huidige stand van de wetgeving een absolute territoriale bevoegdheid.

Gezien de problemen van de organisatie van het verkeer hoe langer hoe ingewikkelder worden, zijn de bezwaren van deze verbrokkeling van reglementaire bevoegdheid sedert de laatste jaren merkbaarder geworden en vergen zij een herverdeling van bevoegdheden.

Het huidige ontwerp houdt rekening met het feit dat practisch de provinciale raden omzeggens nooit gebruik maken van de bevoegdheid hun op dit ogenblik toegekend. Het was dus overbodig in de nieuwe tekst een recht te behouden dat niet wordt uitgeoefend.

De gemeenteraden integendeel maken meer en meer van hun reglementaire bevoegdheid gebruik. Welnu, rekening houdend met de ontwikkeling van het wegverkeer is het van belang op de grote Staatswegen een in concrete vorm gegeven reglementering door eenvormige en rationele verkeerstekens te verzekeren en te beletten dat hun rendement niet worde lamgelegd door soms weinig wenselijke initiatieven van de gemeenten (ten titel van voorbeeld : verboden richting op zekere baanvakken, omleidingen, enz.).

Buiten de grote wegen, vergt de onmisbare eensgezindheid voor een reglementering van algemeen belang anderzijds een coördinatie en een controle van de centrale macht. Er valt inderdaad te vrezen dat de gemeenten, gezien zij absoluut autonoom zijn, de problemen van de organisatie van het verkeer slechts bezien uit een streng plaatselijk oogpunt ten nadele van het algemeen belang der weggebruikers.

Op grond van deze beschouwingen is de verdeling van bevoegdheden in de nieuwe opvatting, die het voorwerp uitmaakt van het eerste artikel, §§ 2, 3 en 4, ingegeven door de zorg een voorrang van het algemeen belang te verzekeren op de plaatselijke belangen terwijl de afbreuk aan het traditioneel principe van de gemeentelijke autonomie tot het strikt noodzakelijke is beperkt; de regionale belangen mogen voorzeker niet verwaarloosd worden.

Het eerste artikel, § 2, behoudt in principe de reglementaire macht der gemeenteraden op het grondgebied van hun

leurs communes et, dans un but de coordination, soumet les règlements arrêtés à l'Office de la circulation routière. Ce texte ne fait que consacrer et rendre obligatoire une pratique extra-légale qui s'est développée au cours des dernières années. Dans un souci d'uniformisation et en vue de délibérer en connaissance de tous éléments d'opportunité sur les dispositions qui leur sont soumises, les députations permanentes ont coutume depuis 1948, de soumettre à l'avis de l'Office de la circulation routière les règlements communaux qui leur sont transmis. Cette pratique s'est imposée en raison de la complexité toujours plus grande des problèmes de l'organisation de la circulation routière.

L'article premier, § 3, confie à l'administration centrale la réglementation de la circulation routière sur les routes de l'Etat, le pouvoir attribué au Roi étant cependant mitigé par une consultation des conseils communaux intéressés, et contrebalancé par l'intervention d'un tiers : l'Office de la circulation routière.

Un délai a été imposé aux communes pour parer une politique d'inertie.

Toutefois, même sur les itinéraires de l'Etat, le projet accorde aux communes un pouvoir d'initiative, en l'absence de règlements complémentaires pris par le Roi; les auteurs du projet ont pris en considération l'existence possible d'intérêts locaux qui, tout en étant compatibles avec l'intérêt général, auraient pu être négligés par le pouvoir central.

Parallèlement au délai imposé aux communes, un délai est prévu pour l'exercice, par le Roi, du pouvoir d'approbation.

L'article premier, § 4, répond à la nécessité d'une signalisation appropriée à la législation douanière et d'une détermination de la compétence en cette matière.

L'article premier, § 5, vise la publicité des règlements complémentaires pris, soit sur base de la loi de 1899 par les organes de délibération (conseils communaux), soit sur base de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

La dite loi donne compétence au Roi pour déterminer les conditions d'accès et de traversée des autoroutes, pour prendre, sans préjudice des dispositions de la loi de 1899, les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation.

Un article premier, § 6, a été inséré dans le projet, dans le but d'éviter toute discussion possible quant à la base juridique de l'article 7, 3°, du Règlement général sur la police de la circulation routière : « Les injonctions des agents qualifiés prévalent sur la signalisation ».

En effet, la question a été posée de savoir si la loi de 1899 étant attributive de compétence, le Roi a le pouvoir de décréter qu'une autorité qui n'est pas désignée dans la loi (agents qualifiés), peut déroger à son propre règlement ou à un règlement complémentaire. Sans doute doit-on admettre que ce pouvoir appartient au Roi en raison de son pouvoir général de police et du fait de la prééminence du règlement général sur le règlement complémentaire.

Toutefois, deux thèses sont en présence, les auteurs du projet ont estimé préférable de fixer le principe dans la loi elle-même, à l'occasion de sa révision.

L'article 2 du présent projet complète la loi actuelle en ce qui concerne la signalisation routière.

L'expérience a démontré à suffisance que le placement d'une signalisation adéquate présente pour la sécurité routière, une importance capitale.

gemeenten, en onderwerpt met het oog op de coördinatie de genomen besluiten aan de Dienst van het Wegverkeer. Deze tekst doet niets anders dan een buiten-wettelijke praktijk bevestigen en verplicht maken welke, in de loop der laatste jaren, is ontstaan. Met het oog op de eenvoudigheid en om met kennis van alle gepaste elementen over de bepalingen te kunnen beraadslagen die hun onderworpen worden, hebben de bestendige deputaties sedert 1948 de gewoonte de gemeentelijke reglementen die hun overgemaakt worden, voor advies aan de Dienst van het Wegverkeer te onderwerpen. Deze handelwijze is opgelegd om reden van de steeds grotere ingewikkeldheid van de problemen der organisatie van het wegverkeer.

Het eerste artikel, § 3, vertrouwt aan het Centraal bestuur de reglementering toe van het wegverkeer op de Rijkswegen, de macht aan de Koning verleend wordt nochtans gematigd door een advies van de belanghebbende gemeenteraden en door de tussenkomst van een derde, wordt een evenwicht gevormd.

Een termijn werd aan de gemeenten opgelegd om aan een politiek van traagheid te verhelpen.

Zelfs voor de grote Staatswegen, kent nochtans het ontwerp een macht van initiatief toe aan de gemeenten, bij gebrek aan aanvullende reglementen door de Koning te nemen; de makers van het ontwerp hebben het mogelijk bestaan in overweging genomen van plaatselijke belangen die, alhoewel verenigbaar met het algemeen belang, door de centrale macht zouden kunnen verwaarloosd worden.

Vergeleken met de termijn aan de gemeenten opgelegd, is er een termijn voor de uitoefening door de Koning van de macht van goedkeuring voorzien.

Het eerste artikel, § 4, beantwoordt aan de noodzakelijkheid van een signalisatie aangepast aan de wetgeving der douanen en van de omschrijving der bevoegdheid in deze materie.

Het eerste artikel, § 5, beoogt de bekendmaking der aanvullende reglementen genomen, hetzij op grond van de wet van 1899 door de beraadslagende organen (gemeenteraden), hetzij op grond van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autowegen.

Deze wet geeft de bevoegdheid aan de Koning om de voorwaarden van toegang of van overgang der autosnelwegen te bepalen, om, onverminderd de bepalingen van de wet van 1899, de reglementen vast te stellen om in de veiligheid en het gemak van het verkeer te voorzien.

Een eerste artikel, § 6, werd in het ontwerp ingelast om alle mogelijke betwisting te vermijden nopens de juridische grondslag van het artikel 7, 3°, van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer : « De bevelen van de bevoegde personen hebben de voorrang boven de verkeers-tekens ».

Inderdaad, de vraag werd gesteld om te weten of gezien de bevoegdheidstoekennende wet van 1899, de Koning de macht heeft te verordenen dat een overheid niet aangeduid in de wet (bevoegde agenten) van haar eigen reglement of van een aanvullend reglement, mag afwijken. Zonder twijfel moet men aannemen dat de Koning deze macht heeft omdat Hij een algemene politiemacht bezit en omdat het algemeen reglement een voorrang heeft op het aanvullend reglement.

Gezien voornoemde twee stellingen, hebben de makers van het ontwerp het verkieslijk geacht het principe in de wet zelf bij gelegenheid van de herziening ervan, vast te leggen.

Het artikel 2 van het huidig ontwerp vult de huidige wet aan wat de wegsignalisatie betreft.

De ondervinding heeft voldoende bewezen dat het plaatsen van een gelijkwaardige signalisatie voor de veiligheid op de weg van het grootste belang is.

Or, il règne en ce domaine une confusion qui a soulevé de nombreux problèmes tant au point de vue de la détermination des responsabilités, que de la prise en charge du placement.

La matière est réglée dans le présent projet de loi déterminant avec précision les autorités et personnes à qui incombe le placement et la prise en charge de la signalisation routière.

Une distinction s'impose en effet entre, d'une part, la signalisation d'obligation et d'interdiction, et, d'autre part, la signalisation d'indication.

La première faisant naître dans le chef de l'usager un effet de droit (naissance ou extinction d'un droit ou d'une obligation) nécessite un règlement complémentaire.

Son placement aux termes du projet incombe nécessairement à l'autorité qui a pris le règlement.

En effet, sur base de l'article premier, § 5, la force obligatoire du règlement arrêté est liée à sa publicité, réalisée soit par l'intervention des agents qualifiés, soit par le placement d'une signalisation appropriée.

Dès lors, ce placement ne peut donc normalement et logiquement incomber qu'à l'autorité qui a pris le règlement, seule compétente pour faire sortir ses effets à la réglementation qu'elle a édictée.

Restait à réglementer le placement de la signalisation d'indication qui sans faire naître dans le chef de l'usager une interdiction ou une obligation, lui donne certains renseignements de nature à assurer le maximum de sécurité routière.

La loi du 1^{er} août 1899 ne contient aucune disposition relative au placement de cette signalisation. Appelés pour des problèmes de responsabilité à se pencher sur cette question, les cours et tribunaux, notamment la Cour de cassation dans son arrêt du 20 décembre 1951 (*Pas.*, 1952, I, p. 204), ont estimé que ce placement incombait à la fois au gestionnaire de la voie publique et à l'autorité de police. Ils ont rendu l'un et l'autre responsables des dommages résultant du défaut ou du mauvais placement de cette signalisation.

Les articles 1bis, 1ter, 1quater, ont successivement pour objet de préciser les obligations respectives en ce qui concerne le placement des signaux d'indication en général (danger matériel, renseignements sur le réseau routier ou la topographie des lieux) et en particulier des signaux annonçant la présence d'obstacles, chantiers, passages à niveau et traversées de chemin de fer.

Le présent projet fixe les obligations et de là, les responsabilités dans le sens le plus favorable aux communes, compte tenu de l'abrogation partielle des décrets de 1789 et 1790, telle qu'elle a été exposée plus haut.

Ainsi, dans l'hypothèse où la voirie est gérée par l'Etat, le placement de la signalisation d'indication incombera au gestionnaire, pour toutes situations permanentes ou périodiques. Seule sa responsabilité sera, dans ce cas, susceptible d'être engagée.

Toutefois, les décrets de 1789 et 1790, base du pouvoir de police des communes, n'étant hors d'application que lorsqu'il s'agit de situations permanentes ou périodiques, le présent projet laisse subsister l'obligation supplétive des autorités communales de prendre des mesures d'exécution et de placer notamment des signaux de danger lorsque celui-ci provient d'une situation soudaine et momentanée.

Er heerst nu in dit domein een verwarring die, zowel voor de bepaling van de verantwoordelijkheden als voor het ten laste nemen van het plaatsen, talrijke problemen heeft doen ontstaan.

De kwestie wordt geregeld in het huidige ontwerp dat nauwkeurig de overheden en de personen die voor het plaatsen en het ten laste nemen der wegsignalisatie moeten zorgen aanduidt.

Een onderscheid dient inderdaad gemaakt tussen enerzijds het gebods- en verbodsteken en anderzijds het aanwijzingsteken.

Gezien het eerste in hoofd van de weggebruiker een rechtsuitwerking (ontstaan of uitdoving van een recht of van een verplichting), heeft, is een aanvullend reglement nodig.

Voor het plaatsen ervan moet, volgens de termen van het ontwerp, noodzakelijkerwijs de overheid zorgen die het reglement genomen heeft.

Op grond van het eerste artikel, § 5, is inderdaad het verplichtend karakter van het genomen reglement verbonden aan zijn bekendmaking die gedaan wordt hetzij door tussenkomst van bevoegde agenten, hetzij door het plaatsen van een passende signalisatie.

Derhalve kan het plaatsen normaal en logisch maar alleen gebeuren door de zorgen van de overheid die het reglement genomen heeft en die alleen bevoegd is om aan het uitgevaardigd reglement zijn uitwerking te geven.

Het plaatsen van het aanwijzingsteken bleef te regelen dat, zonder in hoofd van de weggebruiker een verbod of een verplichting te doen ontstaan, hen zekere inlichtingen geeft om de maximum veiligheid op de weg te verzekeren.

De wet van 1 augustus 1899 houdt geen enkele bepaling in, die betrekking heeft op deze signalisatie. De hoven en rechtbanken die zich met deze kwestie hebben bezig gehouden in verband met het verantwoordelijkheidsprobleem, namelijk het Hof van verbreking in zijn arrest van 20 december 1951 (*Pas.*, 1952, I, blz. 204), hebben gemeend dat de beheerder van de openbare weg en de politieoverheid samen voor het plaatsen moesten zorgen. Zij hebben de ene en de andere verantwoordelijk gesteld voor de schade voortvloeiend uit het gebrek aan plaatsing of uit de verkeerde plaatsing van deze signalisatie.

De artikelen 1bis, 1ter, 1quater, hebben achtereenvolgens tot voorwerp de onderscheidenlijke verplichtingen voor hetgeen het plaatsen van de aanwijzingstekens in het algemeen betreft (gevaar van stoffelijke aard, inlichtingen over het wegnet of plaatsbeschrijving der plaatsen) en in het bijzonder de verkeerstekens die de hindernissen, de in uitvoering zijnde werken, de overwegen en de kruisingen met de spoorwegen aanduiden.

Het huidige ontwerp stelt de verplichtingen vast en bijgevolg de verantwoordelijkheden in de meest gunstige zin voor de gemeenten, rekening houdend met de gedeeltelijke afschaffing van de decreten van 1789 en 1790 zoals hoger werd uiteengezet.

In de veronderstelling dat de weg is beheerd door de Staat, zal aldus de beheerder voor het plaatsen van het aanwijzingsteken zorgen voor alle voortdurende of op regelmatige tijdstippen terugkerende toestanden. Alleen zijn verantwoordelijkheid zal in dat geval op het spel staan.

Nochtans, gezien de decreten van 1789 en 1790, basis voor de politiemacht der gemeenten, buiten toepassing blijven wanneer het over voortdurende en op regelmatige tijdstippen terugkerende toestanden gaat, laat het huidige ontwerp de bijkomende verplichting der gemeentelijke overheden bestaan om uitvoeringsmaatregelen te nemen en namelijk om gevaartekens te plaatsen wanneer dit ontstaat uit een plotse en kortstondige toestand.

Ainsi le placement d'un signal indiquant un virage dangereux incombera au gestionnaire de la voie publique et à lui seul. Par contre, la signalisation d'un obstacle soudain, d'un affaissement de la chaussée incombera non seulement au gestionnaire, mais aussi à l'autorité de police, en cas de carence de la part du gestionnaire. On ne comprendrait pas, en effet, que l'autorité dont la mission est de veiller à la sécurité des voies publiques et qui possède souvent les services les mieux équipés pour détecter les situations dangereuses, soit déchargée de prendre les mesures immédiates pour assurer la sécurité des passants. Dans ce cas, les exigences de la sécurité doivent nécessairement prévaloir.

L'article 1^{quater} a été dicté par la nécessité de mettre fin aux controverses qui ont surgi quant au placement de la signalisation des passages à niveau et traversées de chemin de fer. Les auteurs du projet ont estimé opportun de régler explicitement, à l'occasion de la révision de la loi de 1899, les deux aspects de cette signalisation.

Le second alinéa met à charge du gestionnaire de la voie publique et notamment des communes, la signalisation à distance. Cette disposition pourrait faire supposer, à la lecture, que de lourdes charges seront, sur cette base, imposées aux finances communales.

Mais il est à noter que le premier établissement des signaux à distance est à l'heure actuelle, pratiquement réalisé sur l'ensemble du territoire et que dès lors, les conséquences budgétaires résultant de l'application du texte seront limitées aux frais d'entretien et de renouvellement.

Le présent projet établit en un article 1^{quinquies} une répartition logique des charges de la signalisation.

En vue d'assurer une stricte observance des dispositions légales l'article 1^{sexies} prévoit la création au sein du Département des Communications, d'un service d'inspection de la signalisation routière.

L'absolue nécessité d'une signalisation adéquate a été à maintes reprises soulignée par certaines publications spécialisées et mise en lumière par les tribunaux. Une signalisation non conforme aux dispositions du règlement général est cause d'un nombre considérable d'accidents et source d'erreur pour les usagers.

Un service d'inspection serait dès lors chargé de surveiller l'établissement, l'entretien de la signalisation et sa conformité aux conditions fixées par les règlements généraux.

En cas de carence des autorités auxquelles la signalisation incombe légalement, l'exécution d'office des travaux nécessaires pourrait être décrétée par le Roi, après avertissement.

L'article 3 du projet porte à huit jours le délai de quarante-huit heures fixé par l'article 4, deuxième alinéa, de la loi actuelle, pour la transmission des procès-verbaux aux contrevenants.

Cette prorogation remédie à l'impossibilité matérielle de respecter le délai légal dans de très nombreux cas d'infraction, c'est-à-dire dans tous les cas où pour identifier le contrevenant, des renseignements doivent être demandés à l'Office de la circulation routière, détenteur du répertoire des plaques d'immatriculation.

Les huit jours francs obvient aux difficultés d'application rencontrées dans la pratique, tout en permettant au contrevenant de se rappeler aisément les faits qui lui sont imputés.

Voor het plaatsen van een teken dat een gevaarlijke bocht aanduidt zal alleen de beheerder van de openbare weg moeten zorgen. Integendeel zal de signalisatie van een plotse hindernis, van een inzinking van de baan niet alleen door de beheerder moeten gedaan worden maar eveneens door de politieoverheid, in geval de beheerder hierin tekortschiet. Het zou inderdaad niet aan te nemen zijn dat de overheid wier opdracht erin bestaat te waken over de veiligheid van de openbare wegen en die dikwijls over de best uitgeruste diensten beschikt om de gevaarlijke toestanden op te sporen, ontlast worde van het nemen der spoedeisende maatregelen om de veiligheid der reizigers te verzekeren. In dit geval moet noodzakelijkerwijze eerst aan de veiligheidseisen voldaan worden.

Het artikel 1^{quater} werd ingegeven door de noodzakelijkheid een einde te stellen aan de betwistingen voor het plaatsen van de signalisatie aan de overwegen en de kruisingen met spoorwegen. De makers van het ontwerp hebben het gepast geoordeeld, bij gelegenheid van de herziening van de wet van 1899, de twee aspecten van deze signalisatie expliciet te regelen.

Het tweede lid legt de zorg voor de signalisatie op afstand ten laste van de beheerder van de openbare weg, namelijk de gemeenten. Deze bepaling zou, bij het lezen ervan, kunnen doen veronderstellen dat op deze basis, zware lasten aan de gemeentelijke financiën worden opgelegd.

Er valt evenwel aan te stipen dat de aanbrengingskosten van de signalen op afstand thans practisch op geheel het grondgebied gedaan zijn en dat de budgetaire gevolgen voortvloeiend uit de toepassing van de tekst derhalve tot de onderhoudskosten en de hernieuwingskosten zullen beperkt worden.

Het huidig ontwerp stelt in artikel 1^{quinquies} een logische verdeling van de lasten der signalisatie vast.

Ten einde een strenge naleving der wettelijke bepalingen te verzekeren, voorziet artikel 1^{sexies} de oprichting van een dienst voor het inspecteren van de wegsignalisatie, bij het Departement van Verkeerswezen.

De absolute noodzakelijkheid van een aangepaste signalisatie werd menigmaal door sommige gespecialiseerde publicaties onderstreept en door de rechtbanken in het licht gesteld. Een signalisatie die niet overeenstemt met de bepalingen van het algemeen reglement is een oorzaak van talrijke ongevallen en een bron van vergissingen voor de weggebruikers.

Een inspectiedienst zou dan ook belast worden het oog te houden op het aanbrengen, het onderhouden van de signalisatie en haar overeenstemming met de door de algemene reglementen vastgestelde voorwaarden.

In geval de overheden die wettelijk voor de signalisatie moeten zorgen tekortschieten, kan de uitvoering der nodige werken ambtshalve door de Koning bevolen worden.

Het artikel 3 van het ontwerp brengt de termijn van acht en veertig uren, vastgesteld door het artikel 4, tweede lid, van de huidige wet voor het overmaken van het proces-verbaal aan de overtredders, op acht dagen.

Deze termijnverlenging verhelpt aan de materiële onmogelijkheid om de wettelijke termijn in zeer vele gevallen van inbreuk te eerbiedigen, dit wil zeggen in alle gevallen waar inlichtingen moeten gevraagd worden aan de Dienst van het Wegverkeer, houder van het repertorium van de inschrijvingsplaten, om de overtredder te vereenzelvigen.

De acht vrije dagen ruimen de toepassingsmoeilijkheden uit de weg die men practisch tegenkomt, en de overtredder zal zich gemakkelijk de feiten die hem ten laste worden gelegd, herinneren.

Le présent projet pose ensuite en un article 4bis, le principe de la perception immédiate de la transaction, dans certains cas d'infraction à la police du roulage.

Cette procédure dénommée en doctrine « oblation volontaire » a été expérimentée avec succès à l'étranger (notamment en France, en Italie et dans le Grand-Duché de Luxembourg) (cfr. Donnedieu de Vabres, *Traité de Droit criminel et de législation pénale comparée*, 1947, n° 667, p. 386 et n° 1206bis, pp. 691, 692; Boitard, *La Transaction pénale en droit français*, Revue de sciences criminelles et de droit pénal comparé, 1941, pp. 141 et 163). Elle a été introduite par les auteurs du projet en raison du double avantage qu'elle présente : la perception immédiate de la transaction permet de décongestionner le rôle des cours et tribunaux et de rendre le système de répression plus efficace et plus rapide.

Le fait délictueux a, par ce procédé, sa sanction immédiate et la crainte d'être appelé à liquider sur-le-champ le montant de la transaction est de nature à inciter l'usager au respect des règles du roulage.

Le texte rédigé après consultation des procureurs généraux, a été approuvé par eux.

Il vise à garantir le contrevenant de l'arbitraire et à assurer une individualisation de la répression.

La procédure ne sera appliquée qu'avec l'accord du contrevenant.

Le texte charge le Roi de désigner les infractions qui pourront donner lieu à application de la procédure nouvelle; les infractions étant limitativement énumérées et adéquatement choisies, il sera moins à craindre et moins probable qu'il soit fait du procédé instauré, un usage peu judicieux.

Le Roi déterminera les catégories de fonctionnaires et agents qui seront habilités à proposer le paiement immédiat de la transaction. Ceux-ci seront de plus désignés individuellement par les procureurs généraux qui ont émis le vœu que soit renforcée, dans ce cas particulier, la discipline qu'ils exercent sur la police judiciaire.

Le texte maintient la possibilité pour le Ministère public d'exercer l'action publique, nonobstant le paiement, et notamment dans le cas où il estimerait le paiement indu. En tout état de cause, le paiement immédiat ne pourra être interprété par les tribunaux comme une reconnaissance indirecte de responsabilité.

Sur proposition de M. l'Auditeur général près la Cour militaire, le § 2 exclut de l'application du paragraphe précédent, les militaires ayant commis l'infraction pendant leur service.

En raison de la qualité de l'inculpé, le Ministère de la Justice a ajouté à ce cas d'exclusion, ceux où l'infraction a été commise par une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'instruction criminelle (magistrats) et l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation judiciaire (ex. : membres de la Cour de cassation, de la Cour des Comptes, membres du Conseil d'Etat, etc.).

Les auteurs du projet se sont penchés sur la question de savoir quelle serait la procédure en cas de grâce.

Le projet prévoit que la somme payée est automatiquement imputée sur l'amende prononcée. Dès lors, si le recours en grâce est introduit dans le délai de deux mois prévu par l'article 4 de la loi du 23 décembre 1907 (restitution des amendes de condamnations), la somme payée sera au même

Het huidige ontwerp legt vervolgens in artikel 4bis het principe vast van de onmiddellijke heffing van de transactie in sommige gevallen van inbreuk op de politie van het verkeer.

Deze rechtspleging die in de rechtsleer « oblation volontaire » wordt genoemd werd met succes in het buitenland beproefd (namelijk in Frankrijk, in Italië, in het Groot-Hertogdom Luxemburg) (cfr. Donnedieu de Vabres, « *Traité de Droit criminel et de législation pénale comparée* », 1947, n° 667, blz. 386 en n° 1206bis, blz. 691, 692; Boitard, « *La Transaction pénale en droit français* », « *Revue de sciences criminelles et de droit pénal comparé* », 1941, blz. 141 en 163). Zij werd door de makers van het ontwerp ingelast om reden van het dubbel voordeel dat zij aanbiedt : de onmiddellijke heffing van de minnelijke overeenkomst laat de ontlasting van de rol der hoven en rechtbanken, alsmede een doelmatiger en sneller beteugelingssysteem, toe.

Het strafbare feit krijgt hierdoor zijn onmiddellijke bestraffing en de vrees om dadelijk het bedrag der transactie te vereffenen is van aard om de weggebruiker tot eerbied voor de verkeersregels aan te zetten.

De opgestelde tekst werd na consultatie der procureurs-generaal door hen goedgekeurd.

Hij beoogt de overtreder tegen de willekeur te vrijwaren en de beteugeling persoonlijk te maken.

De procedure zal slechts met de instemming van de overtreder toegepast worden.

De tekst belast de Koning met het aanduiden der inbreuken die aanleiding tot de nieuwe procedure kunnen geven; gezien de inbreuken limitatief zijn opgesomd en overeenkomstig zijn gekozen, zal het minder te vrezen en minder waarschijnlijk zijn dat van de ingestelde behandelingswijze een weinig oordeelkundig gebruik worde gemaakt.

De Koning zal de categorieën van ambtenaren en agenten aanduiden die bevoegd zullen zijn om de onmiddellijke betaling van de transactie voor te stellen. Dezen zullen bovendien individueel aangeduid worden door de procureurs-generaal die de wens hebben uitgedrukt dat, in dit bijzonder geval, de tucht welke zij op de gerechtelijke politie uitoefenen, verscherpt worde.

De tekst behoudt de mogelijkheid voor het Openbaar Ministerie, niettegenstaande betaling, om de openbare vordering uit te oefenen, namelijk wanneer het meent dat de betaling onverschuldigd is. In ieder geval zal de onmiddellijke betaling door de rechtbanken niet kunnen geïnterpreteerd worden als een onrechtstreekse erkenning van verantwoordelijkheid.

Op voorstel van de heer Auditeur-generaal bij het Krijgshof worden de militairen die de inbreuk tijdens hun dienst hebben begaan, van de toepassing van de vorige paragraaf uitgesloten door § 2.

Om reden van de hoedanigheid van de betichte, heeft het Ministerie van Justitie bij dit uitsluitingsgeval de gevallen gevoegd waar de inbreuk werd begaan door een der personen bedoeld bij de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van strafvordering (magistraten) en bij artikel 10 van de wet van 20 april 1810 op de rechterlijke organisatie (b.v. : leden van het Hof van verbreking, van het Rekenhof, leden van de Raad van State, enz.).

De makers van het ontwerp hebben zich beziggehouden met de vraag te weten welke de procedure zou zijn in geval van vraag om genade.

Het ontwerp voorziet dat de betaalde som automatisch op de uitgesproken boete wordt aangerekend. Wanneer derhalve de vraag om gratie binnen de door artikel 4 van de wet van 23 december 1907 (teruggave der boeten bij veroordeling) voorziene termijn werd ingediend, zal de

titre que l'amende et sur base de ce même article, restituée. Si le recours en grâce n'a pas été introduit dans ce délai, la somme payée étant imputée sur l'amende, le texte exclut la possibilité de toute restitution.

Cette solution paraît d'ailleurs justifiée en fait, étant donné qu'il s'agit d'un paiement volontaire et que l'intéressé a laissé s'écouler deux mois avant d'introduire un recours en grâce.

A été examinée également l'incidence éventuelle du paiement immédiat de la transaction sur les dispositions de l'article 6 de la loi actuelle. L'article cité dispose en effet que les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et des frais, le sont également de l'amende. Il en est de même en ce qui concerne le mari pour les infractions commises par sa femme, le tuteur quant aux infractions commises par ses pupilles non mariés demeurant avec lui.

Cette disposition ne semble pas soulever de problème particulier vu que la somme est payée immédiatement et que par conséquent, il n'y a pas lieu à intervention de la personne civilement responsable.

Un autre point a été soulevé, celui de l'opportunité de prévoir dans le texte une limite d'âge excluant de l'application de l'article 4bis le contrevenant âgé de moins de 18 ans. Tel est le cas dans la législation luxembourgeoise.

Les auteurs du projet, rencontrant d'ailleurs les vœux émis par M. le Procureur général de Bruxelles, ont estimé préférable de n'introduire dans le texte aucune restriction, ce qui permettra au jeune contrevenant, dès le moment où il est justiciable des tribunaux ordinaires (16 ans), de ne pas être exposé aux conséquences désagréables d'un procès-verbal.

L'article 5 du projet remplaçant l'article 8 de la loi actuelle a été explicité plus haut en ce qui concerne les dispositions de ses §§ 1 et 2.

Un § 3 vise la publicité des mesures réglant des situations provisoires et résultant de l'application des décrets de 1789 et 1790.

On s'est demandé en effet si les mesures prises par les autorités communales en vertu des décrets de 1789 et 1790 sont soumises aux conditions spéciales de publicité prévues par la loi du 1^{er} août 1924 (article premier des lois coordonnées, dernier alinéa).

On eut pu admettre la négative, parce que les conditions spéciales prévues par la loi de 1924 ont été ajoutées au texte de la loi du 1^{er} août 1899 qui traite exclusivement de la publicité spéciale de la circulation routière. Néanmoins, la formule employée dans la loi de 1924 et légèrement modifiée par la loi de 1935, est très large et très générale.

Dans la pensée du législateur d'autre part, les règlements communaux de police générale, chaque fois qu'ils touchent au roulage, sont bien des mesures prises pour « suspendre, canaliser et régler la circulation ». Enfin, la Cour de cassation a décidé que ces mesures de police tombent sous l'application de la disposition de la loi de 1924 et sont assujetties à la condition de publicité spéciale qu'elle prévoit (notamment : Cassation, 24 novembre 1930, *Pasicrisie*, 1930, I, 367).

Étant données les revisions successives et fragmentaires de la loi de 1899, l'article 6 précise les pouvoirs reconnus au Roi pour la coordination des dispositions légales, avec

betalde som, zoals de boete en op basis van ditzelfde artikel, terugbetaald worden. Wanneer de vraag om gratie echter niet binnen deze termijn werd ingediend, sluit de tekst de mogelijkheid van iedere teruggave uit, gezien de betaalde som op de boete wordt aangerekend.

Deze oplossing blijkt in feite gerechtvaardigd, daar het over een vrijwillige betaling gaat en de belanghebbende twee maanden heeft laten verlopen alvorens een vraag om gratie in te dienen.

De eventuele weerslag van de onmiddellijke betaling van de transactie op de bepalingen van artikel 6 van de huidige wet werd eveneens onderzocht. Het voormeld artikel stelt inderdaad vast dat de personen die burgerlijk verantwoordelijk zijn, volgens de termen van het artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, voor de schadevergoedingen en de onkosten, insgelijks aansprakelijk zijn voor de boete. Hetzelfde wat betreft de echtgenoot voor de inbreuken door zijn vrouw gepleegd, de voogd wat betreft de inbreuken door zijn niet gehuwde, bij hem inwonende pleegkinderen, begaan.

Deze bepaling schijnt geen bijzonder probleem te doen oprijzen gelet op de onmiddellijke betaling van de som en bijgevolg is er geen reden tot tussenkomst van de burgerlijk verantwoordelijke persoon.

Een andere kwestie werd opgeworpen, namelijk de gepastheid om in de tekst een ouderdomsgrens te voorzien waardoor de overtreder van minder dan 18 jaar niet valt onder de toepassing van artikel 4bis. Dit is het geval in de Luxemburgse wetgeving.

De makers van het ontwerp hebben het verkieslijk geacht, gezien de uitgedrukte wens van de heer Procureur-generaal te Brussel, in de tekst geen enkele beperking in te lassen, hetgeen aan de jonge overtreder zal toelaten, van het ogenblik af dat hij aan de gewone rechtbanken is onderworpen, niet aan de onaangename gevolgen van een proces-verbaal blootgesteld te worden.

Het artikel 5 van het ontwerp dat artikel 8 van de huidige wet vervangt is hoger duidelijk uiteengezet voor hetgeen de bepalingen van §§ 1 en 2 aangaat.

Een § 3 beoogt de bekendmaking der maatregelen welke voorlopige toestanden regelen en voortvloeien uit de toepassing van de decreten van 1789 en 1790.

De vraag kan inderdaad gesteld worden of de door de gemeentelijke overheden genomen maatregelen krachtens de decreten van 1789 en 1790, aan de bijzondere voorwaarden van bekendmaking voorzien door de wet van 1 augustus 1924 (eerste artikel der gecoördineerde wetten, laatste lid) onderworpen zijn.

Men had hierop negatief kunnen antwoorden, omdat de bijzondere voorwaarden voorzien door de wet van 1924 werden toegevoegd aan de tekst van de wet van 1 augustus 1899 welke uitsluitend betrekking heeft op de speciale bekendmaking van het wegverkeer. Nochtans is de in de wet van 1924 gebruikte formule, licht gewijzigd door de wet van 1935, zeer breed en zeer algemeen.

In het gedacht van de wetgever zijn de gemeentelijke reglementen op de algemene politie, telkens zij betrekking hebben op het verkeer, maatregelen die genomen worden om « het verkeer te schorsen, te kanaliseren en te regelen ». Ten slotte heeft het Hof van verbreking besloten dat deze politiemaatregelen onder de toepassing van de wet van 1924 vallen en aan de voorwaarde van bijzondere bekendmaking die zij voorziet, onderworpen zijn (namelijk : Verbreking, 24 november 1930, *Pasicrisie*, 1930, I, 367).

Gelet nu op de achtereenvolgende en fragmentarische herzieningen van de wet van 1899, geeft het artikel 6 de juiste aan de Koning gegeven machten op voor de coördi-

les modifications expresses ou implicites que la loi a ou aura subie au moment de la coordination.

Compte tenu des modifications importantes introduites par le présent projet, il est apparu indispensable de postposer l'entrée en vigueur de la loi (art. 7) afin de permettre le passage du régime ancien au régime nouveau.

Tels sont exposés les motifs déterminant l'urgence d'une législation nouvelle en matière de police du roulage et l'économie générale des textes élaborés en fonction de ceux-ci.

Pareille réforme a été conçue en ordre principal dans le but d'assurer une réglementation uniforme, rationnelle et efficace, de réaliser un réseau routier offrant le maximum de sécurité par la signalisation appropriée dont il sera doté, d'inciter les usagers à un plus grand respect des dispositions réglementaires par l'instauration de la procédure d'« oblation volontaire ».

Le Ministre des Communications.

natie der wettelijke beschikkingen met de uitdrukkelijke en impliciete wijzigingen die de wet heeft of zal ondergaan op het ogenblik dat de coördinatie geschiedt.

Rekening houdend met de door het huidig ontwerp ingevoerde belangrijke wijzigingen is het onmisbaar gebleken de wet niet onmiddellijk in voege te doen treden (art. 7) om de overgang van het oude naar het nieuwe regime mogelijk te maken.

Aldus zijn de motieven toegelicht welke aanleiding hebben gegeven tot het dringend karakter van een nieuwe wetgeving in zake de politie van het verkeer en het algemeen doel der in verband daarmee uitgewerkte teksten.

Dergelijke hervorming werd in hoofdzaak opgevat om te voorzien in een eenvormige, rationele en doeltreffende reglementering, om een wegniet tot stand te brengen dat, met de gepaste signalisatie waarmee het zal uitgerust worden, een maximum van veiligheid biedt, om de weggebruikers door het invoeren van de procedure der zogenoemde « oblation volontaire » tot een grotere eerbied voor de reglementaire bepalingen aan te zetten.

De Minister van Verkeerswezen.

E. ANSEELE.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, notamment l'article 2, deuxième alinéa;

Vu l'urgence;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Finances, de la Justice, des Communications, des Travaux Publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

L'article premier de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924, 16 décembre 1935, 27 mai 1957 et 20 décembre 1957, est remplacé par la disposition suivante :

« Article premier. — § 1. 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.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, namelijk op artikel 2, tweede lid;

Gelet op de hoogdringendheid;

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Ministers van Financiën, van Justitie, van Verkeerswezen, van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel één.

Artikel één 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 1 augustus 1924, 16 december 1935, 27 mei 1957 en 20 december 1957, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel één. — § 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.

» 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;

» — au stationnement de véhicules sur certaines parties des voies publiques ou de leurs dépendances.

» § 2. Sous réserve des dispositions du § 3 du présent article, les conseils communaux arrêtent des règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Ces règlements sont soumis à l'approbation de la députation permanente du conseil provincial qui prend l'avis de l'Office de la circulation routière.

» § 3. Le Roi arrête les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat ainsi que ceux relatifs à la circulation aux carrefours dont une voie fait partie de la dite voirie. Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés et de l'Office de la circulation routière.

» L'avis des conseils communaux est transmis par le bourgmestre au gestionnaire de la voie publique. A défaut de réception de cet avis dans un délai de nonante jours à dater de la demande, le Roi peut, sur le seul avis de l'Office de la circulation routière, arrêter d'office le règlement.

» A défaut par le Roi de prendre des règlements complémentaires, ceux-ci peuvent être arrêtés par les conseils communaux. Ces règlements sont soumis à l'approbation du Roi qui statue après avis de l'Office de la circulation routière.

» Si le Roi ne s'est pas prononcé dans les nonante jours de la réception du règlement complémentaire par le gestionnaire, ce règlement peut être mis en vigueur par le conseil communal conformément au § 5 du présent article.

» § 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. Les mesures prises pour régler la circulation en vertu des §§ 2, 3 et 4 du présent article ou des articles 2 et 3 de la loi établissant le statut des autoroutes doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents munis des insignes de leurs fonctions et postés sur place, ou par une signalisation appropriée.

» § 6. 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 des règlements complémentaires. »

» 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 voertuigen met eigen beweegkracht niet zijnde rijwielen met hulpmotor;

» — het stationeren van voertuigen op sommige gedeelten van de openbare wegen of dezer aanhorigheden.

» § 2. Onder voorbehoud van het bepaalde in § 3 van dit artikel, stellen de gemeenteraden aanvullende reglementen vast betreffende de openbare wegen die op het grondgebied van hun gemeente gelegen zijn. Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de bestendige deputatie van de provinciale raad, die het advies van de Dienst van het Wegverkeer inwint.

» § 3. De Koning stelt de aanvullende reglementen vast betreffende de openbare wegen die deel uitmaken van de grote Rijkswegen, alsmede die betreffende het verkeer op de kruispunten waarvan één weg van die Rijkswegen deel uitmaakt. Die reglementen worden vastgesteld na advies van de betrokken gemeenteraden en van de Dienst van het Wegverkeer.

» Het advies van de gemeenteraden wordt door de burgemeester overgemaakt aan de beheerder van de openbare weg. Indien dat advies niet binnen een termijn van negentig dagen, te rekenen van de dag waarop het gevraagd werd, is toegekomen, kan de Koning, enkel en alleen op advies van de Dienst van het Wegverkeer het reglement ambtshalve vaststellen.

» Indien de Koning geen aanvullende reglementen neemt, kunnen zulke reglementen door de gemeenteraden worden vastgesteld. Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Koning, die beslist na advies van de Dienst van het Wegverkeer.

» Indien de Koning geen uitspraak heeft gedaan binnen negentig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement door de beheerder, kan dat reglement door de gemeenteraad in werking worden gesteld overeenkomstig § 5 van dit artikel.

» § 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 maatregelen tot regeling van het verkeer genomen krachtens de §§ 2, 3 en 4 van dit artikel of krachtens de artikelen 2 en 3 van de wet tot vaststelling van het statuut der autowegen moeten, om bindend te zijn, ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht door agenten die de kentekenen van hun functie dragen en ter plaatse geposteed zijn, of door een passende signalisatie.

» § 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. »

Art. 2.

Des articles *1bis*, *1ter*, *1quater*, *1quinquies*, *1sexies* rédigés comme suit, sont insérés dans la même loi :

« Art. *1bis*. — La signalisation prévue par le règlement général sur la police de la circulation routière, autre que celle visée à l'article premier, § 5, incombe au gestionnaire de la voie publique qu'elle concerne.

« Art. *1ter*. — Par dérogation à l'article *1bis*, la signalisation des obstacles incombe à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par le gestionnaire 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. *1quater*. — La signalisation au droit des passages à niveau et traversées de chemin de fer incombe à l'exploitant de la voie ferrée.

« La signalisation à distance incombe au gestionnaire de la voie publique.

« Art. *1quinquies*. — Les charges résultant de la publicité donnée aux règlements complémentaires, conformément au § 5 de l'article premier incombent aux autorités ayant arrêté ces règlements.

« Toutefois, les charges résultant de la signalisation placée en application de l'article premier, § 3, alinéas 3 et 4, peuvent être supportées, en tout ou en partie, par le gestionnaire de la grande voirie de l'Etat.

« Les charges résultant du placement de la signalisation visée aux articles *1bis*, *1ter*, *1quater*, incombent à celui qui a effectué ce placement.

« Art. *1sexies*. — § 1. Si la signalisation visée par la présente loi n'est pas établie ou entretenue par les autorités auxquelles elle incombe, le Roi peut, lorsque trois mois se sont écoulés après que ces autorités ont été invitées par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions à assurer leurs obligations, décréter, après enquête sur place, 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 défaillante.

« § 3. En vue de l'exécution des dispositions qui précèdent, le Roi est autorisé à créer 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. 3.

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

« Une copie de ces procès-verbaux est adressée aux con-

Art. 2.

In dezelfde wet worden artikelen *1bis*, *1ter*, *1quater*, *1quinquies*, *1sexies* ingevoegd, luidende als volgt :

« Art. *1bis*. — De signalisatie voorgeschreven bij het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, behalve die bedoeld in het eerste artikel, § 5, is ten laste van de beheerder van de openbare weg waarop zij betrekking heeft.

« Art. *1ter*. — In afwijking van artikel *1bis*, moeten de verkeersbelemmeringen gesignaleerd worden door diegene die de hindernis heeft doen ontstaan. Ingeval deze laatste hierin tekortschiet, neemt de beheerder van de openbare weg die verplichting op zich.

« Het signaleren van de op de openbare weg in uitvoering zijnde werken valt, onder de door de Koning te bepalen voorwaarden, ten laste van diegene die de werken uitvoert.

« Art. *1quater*. — Voor de signalisatie aan de overwegen en de kruisingen met spoorwegen moet gezorgd worden door de exploitant van de spoorweg.

« Voor de signalisatie op afstand zorgt de beheerder van de openbare weg.

« Art. *1quinquies*. — De lasten voortvloeiende uit de publiciteit die overeenkomstig § 5 van het eerste artikel aan de aanvullende reglementen wordt gegeven, worden gedragen door de overheden welke die reglementen vastgesteld hebben.

« De lasten voortvloeiende uit de signalisatie die bij toepassing van het eerste artikel, § 3, derde en vierde lid, wordt aangebracht, kunnen evenwel, geheel of gedeeltelijk gedragen worden door de beheerder van de grote Rijkswegen.

« De lasten voortvloeiende uit het plaatsen van de in de artikelen *1bis*, *1ter*, *1quater*, bedoelde signalisatie, worden gedragen door diegene die ze geplaatst heeft.

« Art. *1sexies*. — § 1. Indien de bij deze wet bedoelde signalisatie niet aangebracht of onderhouden wordt door de overheden op wie die verplichting rust, kan de Koning, drie maanden nadat die overheden door de Minister, tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, verzocht werden hun verplichtingen na te komen na onderzoek ter plaatse bevelen dat de nodige werken door een speciaal commissaris, die 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 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. 3.

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

« Een afschrift van die processen-verbaal wordt aan de

trevenants dans un délai de huit jours à compter de la date de la constatation des infractions. »

Art. 4.

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

« Art. 4bis. — § 1. Lorsqu'ils constatent une des infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi, qui sont spécialement désignées par le Roi, les fonctionnaires et agents 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 de la somme visée ci-dessus 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 paragraphe précédent ne sont pas applicables lorsque l'infraction a été commise par un militaire, pendant son service, ou par une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'instruction criminelle et par l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice. »

Art. 5.

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

« Art. 8. — § 1. 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, 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, la police de la circulation routière est soustraite aux dispositions des décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 29 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives, des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire.

overtreders gezonden binnen een termijn van acht dagen te rekenen van de datum van vaststelling van de overtredingen. »

Art. 4.

Een artikel 4bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« Art. 4bis. — § 1. Wanneer een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de ter uitvoering van deze wet genomen reglementen wordt vastgesteld door de ambtenaren, beambten en agenten, 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 de betaling van hogerbedoelde som vervalt de publieke vordering, behalve indien door de bevoegde ambtenaar van het openbaar ministerie, binnen één maand te rekenen van de dag der betaling, aan de belanghebbende wordt genotificeerd dat hij die vordering wil uitoefenen.

» Indien de uitoefening van die vordering de veroordeling van de belanghebbende ten gevolge heeft, wordt de betaalde som aangerekend op de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en op de uitgesproken boete; het eventueel overschot wordt terugbetaald.

» De betaalde som wordt teruggegeven in geval van voorwaardelijke veroordeling of vrijspraak.

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

» § 2. Het bepaalde in de vorige paragraaf vindt geen toepassing als de overtreding begaan werd door een militair, tijdens zijn dienst, of door een der personen bedoeld bij de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van strafvordering en bij artikel 10 van de wet van 20 april 1810 op de rechterlijke organisatie en de rechtsbedeling. »

Art. 5.

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

« Art. 8. — § 1. Worden ingetrokken 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 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 toestanden, valt zij niet onder de bepalingen van de decreten van 14 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten, van 29 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en de administratieve colleges, van 16 en 24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie.

» § 3. En tant qu'elles sont prises pour suspendre, canaliser ou régler la circulation, les mesures réglant des situations provisoires et résultant de l'application des décrets cités sub § 2 doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des usagers conformément aux dispositions de l'article premier, § 5, sauf dans les cas prévus par l'article 94 de la loi communale. »

Art. 6.

Le Roi est autorisé à coordonner les dispositions de la loi du 1^{er} août 1899 portant révision 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.

A cette fin, il peut : 1^o modifier l'ordre et la numérotation des articles et les grouper en sections et chapitres; 2^o modifier les références contenues dans les dispositions à coordonner en vue de les mettre en concordance avec la numérotation nouvelle; 3^o modifier la rédaction en vue d'assurer une terminologie uniforme.

La coordination portera l'intitulé : « Loi sur la police de la circulation routière ».

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur six mois après sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 23 avril 1958.

» § 3. Voor zover de maatregelen tot regeling van voorlopige toestanden en voortvloeiende uit de toepassing van de in § 2 vermelde decreten genomen worden om het verkeer te schorsen, te kanaliseren of te regelen, moeten zij, om verplichtend te zijn, ter kennis van de gebruikers gebracht worden overeenkomstig het bepaalde in het eerste artikel, § 5, behalve in de gevallen bedoeld in artikel 94 van de gemeentewet. »

Art. 6.

De Koning wordt ertoe gemachtigd de bepalingen van de wet van 1 augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, te coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen welke die wet heeft of zal hebben ondergaan op het ogenblik dat de coördinatie geschiedt.

Te dien einde mag hij : 1^o de volgorde en de nummering van de artikelen wijzigingen en ze in afdelingen en hoofdstukken groeperen; 2^o de in de te coördineren bepalingen voorkomende verwijzingen wijzigen ten einde ze in overeenstemming te brengen met de nieuwe nummering; 3^o de redactie wijzigen ten einde een eenvormige terminologie te bekomen.

De gecoördineerde teksten zullen geheten worden : « Wet op de politie van het wegverkeer ».

Art. 7.

Deze wet treedt in werking zes maanden na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 23 april 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

A. LILAR.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction,

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

O. VANAUDENHOVE.