

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

15 MEI 1963.

WETSVOORSTEL

betreffende de strafrechterlijke verantwoordelijkheid van professionele bestuurders van motorvoertuigen.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Onze strafwetgeving gaat uit van het principe dat ieder een persoonlijk verantwoordelijk is voor zijn daden. Van dit beginsel wordt afgeleid dat de straf eveneens persoonlijk is.

Dit beginsel is vastgelegd in het artikel 39 van het Strafwetboek, dat bepaalt dat de boeten tegen ieder van de veroordeelden, wegens één zelfde misdrijf, individueel worden uitgesproken.

Een van de gevolgen van het persoonlijk karakter der straf is, dat een rechtspersoon niet kan gestraft worden; alleen een natuurlijke persoon kan worden gestraft. Een rechtspersoon kan echter zoals een natuurlijke persoon burgerlijk verantwoordelijk zijn voor een aangestelde.

De burgerlijke verantwoordelijkheid wordt ingesteld door het artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek. Van al de daarin opgesomde vormen van burgerlijke verantwoordelijkheid komt alleen de burgerlijke verantwoordelijkheid van de meester voor zijn aangestelde in aanmerking voor onderhavig wetsvoorstel.

Deze verantwoordelijkheid, bepaald in artikel 1384, beoogt slechts de burgerlijke gevolgen van een fout en omvat niet de strafrechterlijke veroordelingen.

In beginsel is dus de werkgever niet burgerlijk verantwoordelijk voor de boeten, die de werknemer zou oplopen in de uitoefening van zijn dienst.

Aan dit beginsel werd echter een uitzondering gemaakt door de wet van 1 augustus 1899, waarbij bepaald wordt dat inzake de overtredingen aan de Wegcode, de werkgever wel verantwoordelijk is voor de boeten en de gerechtskosten.

Deze bepaling werd ingelast in de jongste versie van de Wegcode onder artikel 6 en luidt als volgt :

« De personen die, overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerlijk verantwoordelijk zijn voor

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

15 MAI 1963.

PROPOSITION DE LOI

relative à la responsabilité pénale des conducteurs professionnels de véhicules à moteur.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Notre législation pénale s'inspire du principe que chacun est personnellement responsable de ses actes. De ce principe il est déduit que la sanction a également un caractère individuel.

Le principe en question se trouve confirmé à l'article 39 du Code pénal, qui stipule que l'amende est prononcée individuellement contre chacun des condamnés à raison d'une même infraction.

L'une des conséquences du caractère individuel de la peine réside dans le fait qu'une personne morale n'est pas passible de sanctions; celles-ci ne s'appliquent qu'aux seules personnes physiques. Une personne morale peut, cependant, aussi bien qu'une personne physique, être civilement responsable pour un préposé.

L'article 1384 du Code civil a instauré la responsabilité civile. Des multiples formes de responsabilité civile qui y sont énumérées, seule la responsabilité civile du maître du fait de son préposé a été retenue dans la présente proposition de loi.

La responsabilité prévue à l'article 1384, ne vise que les conséquences civiles d'une faute; elle n'entraîne pas de condamnations pénales.

En principe, l'employeur n'est donc pas responsable des amendes que le travailleur pourrait encourir dans l'accomplissement de son service.

Une exception à ce principe a cependant été prévue par la loi du 1^{er} août 1899, qui stipule qu'en matière d'infractions du Code de la route, l'employeur est responsable des amendes et frais judiciaires.

Cette disposition a été insérée à l'article 6 de la dernière version du Code de la route dans la rédaction suivante :

« Les personnes civilement responsables, aux termes de l'article 1384 du Code civil, des dommages-intérêts et frais,

de schadevergoedingen en de onkosten, zijn insgelijks aansprakelijk voor de boete. Worden niet die personen gelijkgesteld: de echtgenoot, wat betreft de misdrijven door zijn vrouw gepleegd, de voogd, wat betreft de misdrijven begaan door zijn niet gehuwde, bij hem inwonende pleegkinderen. »

De situatie van de veroordeelde bestuurder kan ingevolge voornoemde wetsbepaling als volgt worden samengevat: Het Beheer van Registratie en Domeinen, dat met de inning van de boeten gelast is, kan zowel de boete vorderen van de bestuurder, die als betichte veroordeeld is, als van de werkgever, die als burgerlijk verantwoordelijk veroordeeld is.

De administratie heeft de keuze om zowel van de werkgever of van de werknemer, doch niet van beiden samen, het ganse bedrag van de boeten en gerechtskosten te eisen.

Wanneer echter de betichte werknemer de boete zou betalen, alsook de gerechtskosten, heeft hij geen verhaal tegen zijn patroon. In dit geval is de patroon ontlast van elke aansprakelijkheid voor de uitgesproken boeten en gerechtskosten.

Wanneer daarentegen de werkgever de boeten en de gerechtskosten zou betalen op verzoek van de administratie, dan heeft die werkgever het recht de aldus betaalde boeten en gerechtskosten terug te vorderen van de werknemer.

Eens dat men het beginsel aanvaardt van het persoonlijk karakter der straffen, voortvloeiend uit de persoonlijke verantwoordelijkheid, dan was deze regeling billijk, toen dit voorschrift in 1899 van kracht werd.

Inderdaad, te dien tijde bevatte de Wegcode bijna uitsluitend voorschriften, die het gedrag van de weggebruiker regelden. De overtredingen werden toen alleen gepleegd door de weggebruiker-werknemer, en wanneer de patroon moest betalen voor de gevolgen van de fout van zijn werknemer, was het billijk, bij toepassing van het beginsel dat de straf persoonlijk is, dat hij de uitgave, die hij aldus gedaan had, kon terugvorderen van zijn werknemer, die schuldig bevonden werd.

Sinds 1899 zijn er echter talrijke reglementeringen uitgevaardigd, waarbij gebiedende bepalingen worden opgelegd aan de werkgever zelf. Daar de bekeuring gewoonlijk geschiedt op de openbare weg, terwijl de professionele bestuurder met de wagen rijdt, wordt deze laatste ofwel alleen, ofwel samen met zijn patroon gestraft. Het rijden met een voertuig, dat niet in regel is, is immers steeds een overtreding.

De meeste bepalingen betreffende de boorddocumenten (behalve het bewijs van geneeskundige schifting en het rittenblad) zijn in feite verplichtingen, die opgelegd zijn aan de patroon.

Het is dikwijls nogal moeilijk voor een werkmans telkens vooraleer zijn dienst te beginnen, al de boorddocumenten na te zien en zich van hun geldigheid te vergewissen. Eens ter plaatse, wanneer hem reeds een taak wacht, kan hij bezwaarlijk zijn diensten weigeren zonder anderen in het gedrang te brengen.

De werknemer, die daarvoor zou weigeren te rijden, zou zich blootstellen aan een onmiddellijke doorzending en dit nadeel weegt ten slotte niet op tegen een gebeurlijke boete.

Uit de aard van de meeste van deze vervoerdocumenten blijkt dat alleen de uithater de aflevering ervan kan bekomen. Alleen het bewijs van geneeskundige schifting, moet worden aangevraagd door de professionele autobestuurder zelf, en het rittenblad moet door hem worden ingevuld.

le sont également de l'amende. Le mari leur est assimilé quant aux infractions commises par sa femme, le tuteur quant aux infractions commises par ses pupilles non mariés, demeurant avec lui. »

En vertu de la disposition légale précitée, la situation du chauffeur condamné peut se résumer comme suit: l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, qui est chargée du recouvrement des amendes, peut exiger le paiement de celles-ci aussi bien du chauffeur, condamné en tant qu'inculpé, que de l'employeur, condamné comme étant civilement responsable.

L'administration a la faculté de réclamer le montant intégral des amendes et des frais judiciaires, soit de l'employeur, soit du travailleur, mais non des deux ensemble.

Toutefois au cas où le travailleur inculpé payerait l'amende ainsi que les frais judiciaires, il ne disposerait d'aucun recours contre son employeur, ce dernier étant, en l'occurrence, déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne ces amendes et frais judiciaires.

Au contraire, si l'employeur devait s'acquitter des amendes et des frais judiciaires à la demande de l'administration, il aurait le droit de réclamer au travailleur les amendes et frais judiciaires ainsi payés.

Le principe du caractère individuel des sanctions, conséquence logique de l'individualisation de la responsabilité, ayant été admis une fois pour toutes, le régime se révélait équitable en 1899, époque à laquelle il fut instauré.

En ce temps-là, le Code de la route ne contenait guère que des dispositions appelées à régir le comportement des usagers de la route. Les infractions étaient alors commises par le seul travailleur, véritable usager de la route, et, lorsque l'employeur était amené à supporter les conséquences des fautes commises par le travailleur dont il utilisait les services, il était, en vertu du principe de l'individualisation des sanctions, équitable qu'il puisse réclamer ces sommes de son préposé, qui était reconnu coupable.

Depuis 1899, de nombreuses réglementations ont toutefois été promulguées, qui contenaient des dispositions impératives s'appliquant personnellement à l'employeur. La verbalisation ayant habituellement lieu sur la voie publique, alors que le chauffeur professionnel roule avec la voiture, celui-ci fera, soit seul, soit en même temps que son employeur, l'objet de sanctions. Conduire un véhicule non conforme aux prescriptions réglementaires constitue en effet toujours une infraction.

Les dispositions se rapportant aux documents de bord (le certificat médical et la feuille de route exceptés) concernent en fait des obligations imposées aux employeurs.

Avant de reprendre son service, il est souvent assez malaisé au travailleur de vérifier tous les documents de bord en vue de s'assurer de la validité de ceux-ci. Une fois sur place, alors qu'une tâche l'attend déjà, il pourra difficilement refuser ses services sans mettre d'autres personnes en difficultés.

Le travailleur qui refuserait de prendre le volant pour cette raison s'exposerait à un licenciement immédiat, et en fin de compte un tel préjudice l'emporte sur une amende éventuelle.

De par leur nature même, il se fait que seul l'exploitant peut obtenir la délivrance de la plupart de ces documents de transport. Seule l'attestation de sélection médicale doit être demandée par le conducteur professionnel même, et la feuille de route doit également être remplie par lui.

Daar de voertuigen in de meeste vervoerondernemingen door verschillende autobestuurders worden bestuurd is het eveneens billijk dat het verplichtend aanbrengen van uur-tabellen, prijstabellen, alsook van een exemplaar van het Politiereglement zou verzekerd worden door de uitbater van die voertuigen.

Wat de aanwezigheid van de boorddocumenten in een voertuig betreft, stellen wij voor dat in beginsel de verantwoordelijkheid zou berusten bij de burgerlijk verantwoordelijke.

Het kan nochtans voorkomen dat de uitbater het nodige heeft gedaan opdat alle boorddocumenten in zijn voertuig zouden aanwezig zijn, doch dat door de schuld van zijn werknemer deze boorddocumenten verdwenen zijn, omdat bijv. de werknemer ze verloren heeft. In dit geval is de werknemer strafrechtelijk verantwoordelijk voor zijn nalatigheid. De werknemer zal ook steeds verantwoordelijk blijven voor het invullen van zijn dagelijks ritblad, omdat dit een taak is, die altijd zal moeten vervuld worden door de werknemer zelf.

De burgerlijk verantwoordelijke zal eveneens rechtstreeks strafrechtelijk verantwoordelijk worden gesteld voor de overtredingen op de voorschriften betreffende de afmetingen der voertuigen (art. 57 en 58 van de Wegcode).

Men kan inderdaad bezwaarlijk beweren dat een werknemer verantwoordelijk is, wanneer een voertuig niet aan de voorschriften der artikels 57 en 58, 69 en 70 voldoet.

Hij heeft weliswaar met het voertuig, dat de foutieve afmetingen heeft, gereden, doch hij mocht erop betrouwen dat zijn werkgever geen voertuigen in het verkeer zou inschakelen, waarvan de afmetingen niet aan de wettelijke voorschriften beantwoorden.

Veel kieser is het probleem van de overtredingen op de voorschriften betreffende de lading der voertuigen. Wij moeten daarin onderscheid maken tussen de voorschriften om een voertuig zodanig te laden dat het geen gevaar oplevert en de voorschriften, die het gewicht van de lading beperken.

Om de verantwoordelijkheid van de betrokken partijen vast te stellen, moet eerst onderzocht worden door wie een voertuig in de meeste gevallen geladen wordt.

Een voertuig kan geladen worden door de bestuurder van het voertuig zelf, door zijn begeleider, door werklieden van dezelfde burgerlijk verantwoordelijke, door werklieden van een andere werkgever.

Men kan niet de werkgever van de werklieden, die foutief geladen hebben, strafrechtelijk verantwoordelijk stellen voor de daden van zijn aangestelden.

Immers de straf is persoonlijk, en het zou onbillijk zijn iemand strafrechtelijk verantwoordelijk te stellen voor de daden van iemand anders.

Men kan evenmin de werklieden, die de lading hebben aangebracht strafrechtelijk verantwoordelijk stellen voor de overtredingen, die zij gepleegd hebben bij het stuw en het laden der goederen.

Immers die werklieden zijn meestal niet vertrouwd met de bepalingen van de Wegcode betreffende het laden. Hun taak volstaat in het volbrengen van gewone handenarbeid.

De kennis van de voorschriften van de Wegcode betreffende de lading kan van deze werklieden niet worden vereist.

Alleen de bestuurder van het voertuig moet vertrouwd zijn met de eigenschappen van het voertuig, met de toegelaten gewichtsgrens en met al de voorschriften van de Wegcode betreffende het laden. In beginsel moet dus de bestuurder verantwoordelijk blijven, zelfs als het voertuig door anderen werd geladen.

Het kan nochtans gebeuren dat een lading foutief wordt aangebracht op uitdrukkelijk bevel van de patroon, onder

Les véhicules étant conduits, dans la plupart des entreprises de transports, par différents chauffeurs, il convient aussi que l'apposition obligatoire de tableaux horaires, de tarifs ainsi que d'un exemplaire du règlement de police soit assurée par l'exploitant de ces véhicules.

En ce qui concerne la présence des documents de bord dans un véhicule, nous proposons qu'en principe la responsabilité repose sur celui qui est civilement responsable.

Il peut cependant arriver que l'exploitant ayant fait le nécessaire pour assurer la présence dans son véhicule de tous les documents de bord, ceux-ci aient disparu par la faute du travailleur, du fait par exemple que ce dernier les a perdus. Dans ce cas, le travailleur est responsable de sa négligence devant le juge pénal. En outre, le travailleur restera toujours responsable de la tenue de sa feuille de route journalière, car cette tâche devra toujours être assurée par le travailleur même.

Quant aux infractions aux prescriptions relatives aux dimensions des véhicules (art. 57 et 58 du Code de la route), c'est également la responsabilité pénale de la personne civilement responsable qui sera directement engagée.

En effet, on pourrait difficilement prétendre que c'est le travailleur qui est responsable si un véhicule ne répond pas aux prescriptions des articles 57, 58, 69 et 70.

Certes, il a conduit le véhicule n'ayant pas les dimensions prescrites, mais il pouvait avoir confiance en son patron pour que celui-ci ne mette pas en circulation des véhicules dont les dimensions ne répondraient pas aux prescriptions légales.

En ce qui concerne les contraventions aux prescriptions relatives au chargement des véhicules, le problème est beaucoup plus délicat. A cet égard, il y a lieu de distinguer, d'une part, les prescriptions suivant lesquelles un véhicule doit être chargé de manière à éviter tout danger, et d'autre part, celles qui limitent le poids du chargement.

Pour établir la responsabilité des parties en cause, il convient d'examiner tout d'abord par qui les véhicules sont chargés le plus souvent.

Le chargement d'un véhicule peut être effectué par le conducteur même, par le convoyeur de celui-ci, par des ouvriers de la même personne civilement responsable, par des ouvriers d'un autre employeur.

L'employeur des ouvriers qui ont commis une faute de chargement ne peut être rendu responsable devant le juge pénal des actes de ses préposés.

En effet, la peine étant personnelle, il serait injuste d'imputer à quelqu'un la responsabilité pénale des actes d'autrui.

D'autre part, les ouvriers qui ont amené le chargement ne peuvent pas davantage être rendus responsables devant le juge pénal des contraventions commises par eux en chargeant et en arrimant les marchandises.

En effet, les dispositions du Code de la route relatives au chargement ne sont pas familières à la plupart de ces ouvriers, dont la tâche consiste à effectuer un simple travail manuel.

La connaissance des prescriptions du Code de la route en matière de chargement ne peut pas être exigée de ces ouvriers.

Seul le conducteur du véhicule doit être familiarisé avec les caractéristiques du véhicule, avec le poids-limite autorisé et avec les prescriptions du Code de la route relatives au chargement. En principe, c'est donc le conducteur qui doit rester responsable, même si le véhicule a été chargé par d'autres.

Il peut cependant arriver qu'un chargement ait été effectué d'une manière non conforme, sur ordre formel du patron,

voorwendsel dat hij de voorschriften beter kent, of dat hij de verantwoordelijkheid ervan op zich neemt.

Wanneer de burgerlijk verantwoordelijke zelf het bevel heeft gegeven om een voertuig foutief te laden, dan is het billijk dat hij alléén strafrechterlijk verantwoordelijk is zelfs wanneer de bestuurder met het foutief geladen voertuig heeft gereden. De werknemer zal echter moeten bewijzen dat op bevel van de patroon het voertuig foutief werd geladen.

Dezelfde oplossing als die betreffende de boord-documenten, de afmetingen en de foutieve lading wordt voorgesteld voor de sleepwagens.

Ook voor de sleepwagens bestaan er documenten, voorschriften betreffende de afmetingen en het toegelaten gewicht.

Aangaande deze voorschriften is het wenselijk de oplossing over te nemen die werd voorgesteld voor de eigenlijke voertuigen.

Er zijn bovendien nog talrijke voorschriften in de Wegcode, die betrekking hebben op de staat en de uitrusting van de voertuigen. Deze voorschriften werden meestal uitgevaardigd in het belang van de openbare veiligheid. Het betreft dwingende bepalingen aangaande de verlichting der voertuigen, de toestand der banden, de remmen, enz.

Er kunnen echter eveneens ongevallen ontstaan wegens gemis aan onderhoud en nazicht van het voertuig, waardoor bijv. een bestaand gebrek aan de remmen of aan de stuurinrichting niet wordt opgemerkt. De bestuurder, die dergelijke gebreken opmerkt is natuurlijk verplicht deze te melden aan zijn patroon. Heel dikwijls zal het echter moeilijk zijn te bewijzen dat die defekten werden gesignaleerd. De betwisting wordt alsdan een betwisting tussen patroon en werknemer. Er zijn trouwens gevallen waarin de bestuurder van een voertuig altijd verplicht is te weigeren met een wagen te rijden, bijv. wanneer het vooraf blijkt dat de remmen of de stuurinrichting zouden defect zijn.

Een defect kan ontstaan tijdens de reis zonder dat de bestuurder vooraf iets kon merken. De patroon had het kunnen merken, wanneer hij zijn wagens regelmatig had doen nazien.

De toestanden die aldus kunnen ontstaan zijn zodanig ingewikkeld dat zij moeilijk kunnen worden gereglementeerd in hun verscheidenheid. Daarom moet aan de Rechtbank de macht gegeven worden om op soevereine wijze te oordelen wie strafrechterlijk verantwoordelijk is voor dergelijk misdrijf: de burgerlijk verantwoordelijke, de bestuurder van het voertuig of beiden, mits dien verstande echter dat de rechter niet mag uitgaan van het beginsel dat de bestuurder altijd verantwoordelijk is, omdat hij met een voertuig heeft gereden, dat niet beantwoordt aan de dwingende voorschriften van de wet, of een gevaar oplevert voor de openbare veiligheid.

De persoon, die krachtens de nieuwe voorschriften in de plaats van de bestuurders of samen met deze laatste strafrechterlijk verantwoordelijk kan worden gesteld, is de burgerlijke verantwoordelijke.

De burgerlijk verantwoordelijke is niet noodzakelijk de eigenaar van het voertuig, waarmede de aangestelde rijdt. Weliswaar is de eigenaar van het voertuig zelf verplicht zich zekere boorddocumenten aan te schaffen, doch wanneer de eigenaar zijn voertuig heeft afgestaan om door het iemaand anders te laten uitbaten, zal deze laatste strafrechterlijk verantwoordelijk zijn in het kader van het huidige ontwerp, omdat hij de burgerlijk verantwoordelijke is. Zijn verantwoordelijkheid is gesteund op het feit dat hij een voertuig heeft in omloop gebracht dat niet beantwoordt aan de wettelijke voorschriften.

sous prétexte qu'il connaît mieux les prescriptions ou qu'il en assume la responsabilité.

Si l'ordre de chargement irrégulier d'un véhicule a été donné par la personne civilement responsable même, il n'est que juste que la responsabilité pénale en incombe uniquement à elle, même si le conducteur a conduit le véhicule dont le chargement n'est pas conforme au règlement. Mais il appartiendra au travailleur d'apporter la preuve que le véhicule a été chargé de la sorte sur ordre du patron.

Pour les remorques, est proposée la même solution en ce qui concerne les documents de bord, les dimensions et les fautes de chargement.

Pour les remorques aussi, il existe des documents et des prescriptions relatives aux dimensions et au poids autorisés.

En ce qui concerne ces prescriptions, il est souhaitable de reprendre la solution proposée pour les véhicules proprement dits.

Le Code de la route contient en outre de nombreuses dispositions relatives à l'état et à l'équipement des véhicules. La plupart de ces dispositions ont été prises dans l'intérêt de la sécurité publique. Il s'agit de dispositions impérieuses concernant l'éclairage des véhicules, l'état des bandages, les freins, etc.

Des accidents peuvent se produire également par défaut d'entretien et de contrôle du véhicule, avec la conséquence, par exemple, de laisser inaperçu un défaut existant dans le dispositif de freinage ou de direction. Le conducteur qui constate de tels défauts est évidemment obligé de les signaler à son employeur. Mais dans bien des cas, il sera difficile de prouver que ces défauts ont été signalés. La contestation va opposer alors le patron au travailleur. Il y a d'ailleurs des cas où le conducteur d'un véhicule est toujours obligé de refuser de conduire, par exemple lorsqu'il a été constaté au préalable que les freins ou le dispositif de direction sont défectueux.

Un défaut peut se produire en cours de voyage sans que le conducteur ait pu s'en apercevoir au préalable. Mais le patron aurait pu le constater s'il avait soumis ses véhicules à un contrôle régulier.

Les situations qui peuvent se produire ainsi sont d'une complexité telle qu'il est difficile de les réglementer dans leur diversité. C'est la raison pour laquelle il convient de donner au tribunal le pouvoir de décider souverainement de la question de savoir à qui incombe la responsabilité pénale d'une telle infraction: à la personne civilement responsable, au conducteur du véhicule ou à tous deux, étant entendu cependant que le juge ne pourra pas partir du principe que le conducteur est toujours responsable du fait qu'il a conduit un véhicule ne répondant pas aux prescriptions impérieuses de la loi ou présentant un danger pour la sécurité publique.

En vertu des nouvelles prescriptions, c'est la personne civilement responsable qui peut être rendue pénalement responsable au lieu du conducteur ou ensemble avec celui-ci.

La personne civilement responsable n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule conduit par le préposé. Certes, le propriétaire du véhicule même est obligé de se procurer certains documents de bord, mais s'il a cédé son véhicule en exploitation à autrui, c'est à ce dernier qu'incombera la responsabilité pénale dans le cadre de la présente proposition parce que c'est celui-ci qui est civilement responsable. Sa responsabilité découle du fait qu'il a mis en circulation un véhicule qui ne répond pas aux prescriptions légales.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

De bestuurders van motorvoertuigen, die de aangestelden zijn van een meester op de wijze zoals voorzien in artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, zijn in beginsel strafrechterlijk niet verantwoordelijk voor het ontbreken van de hiernavolgende boorddocumenten in hun voertuig :

I. — *Autobussen en Autocars.*

1°) Bewijs van deugdelijkheid (besluit van de Regent 31 maart 1947, art. 14; besluit van de Regent, 22 mei 1947, art. 94);

2°) Bewijs van schouwing (besluit van de Regent, 31 maart 1947, art. 14; besluit van de Regent, 22 mei 1947, art. 93);

3°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent, 31 maart 1947, art. 14; gewijzigd door koninklijk besluit van 14 december 1951, art. 1);

4°) Uurtabel en Prijs tabel (besluit van de Regent, 31 maart 1947, art. 16);

5°) Een exemplaar van het Politierglement (afdeling 2 van hoofdstuk II en hoofdstuk III (besluit van de Regent, 31 maart 1947, art. 16; voor Autocars ook nog afdeling 3 van hoofdstuk II volgens art. 22 van het besluit van de Regent, 31 maart 1947)).

II. — *Taxis.*

1°) Machtiging (besluit van de Regent van 20 augustus 1947, art. 9);

2°) Gedrukt exemplaar van het Politierglement op de taxis (idem);

3°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent van 20 augustus 1947, art. 9 — gewijzigd door koninklijk besluit van 14 december 1951, art. 3);

4°) Bewijs van schouwing (besluit van de Regent van 20 augustus 1947, art. 12; besluit van de Regent van 10 juni 1947, art. 33);

5°) Tarieven (besluit van de Regent van 20 augustus 1947, art. 3).

III. — *Voertuigen verhuurd
voor bijzondere omstandigheden
(reizen, huwelijken, begrafenissen, enz.).*

1°) Verzekeringsbewijs (art. 6. — besluit van de Regent van 15 juni 1947);

2°) Schouwingsbewijs (art. 2b en 33 van het besluit van de Regent van 10 juni 1947).

IV. — *Kosteloos vervoer van het personeel ingericht
door een werkgever.*

A. — met automobielen met ten minste negen plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder :

1°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent van 15 juni 1947, art. 6);

2°) Schouwingsbewijs (besluit van de Regent van 22 mei 1947, art. 93).

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Les conducteurs de véhicules à moteur qui sont les préposés d'un maître comme il est prévu à l'article 1384 du Code civil, ne sont en principe pas pénalement responsables de l'absence dans leur véhicule des documents de bord suivants :

I. — *Pour les autobus et autocars.*

1°) Permis de circulation (arrêté du Régent du 31 mars 1947, art. 14; arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 94);

2°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 31 mars art. 14; arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 93);

3°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 31 mars 1947, art. 14, modifié par l'arrêté royal du 14 décembre 1951, art. 1);

4°) Tableau horaire et tableau des tarifs (arrêté du Régent du 31 mars 1947, art. 16);

5°) Un exemplaire du Règlement de police (section 2 du chapitre II et chapitre III) (arrêté du Régent du 31 mars 1947, art. 16; pour les autocars, en outre, la section 3 du chapitre II en vertu de l'article 22 de l'arrêté du Régent du 31 mars 1947).

II. — *Taxis.*

1°) Autorisation (arrêté du Régent du 20 août 1947, art. 9);

2°) Copie imprimée du Règlement relatif aux taxis (idem);

3°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 20 août 1947, art. 9 — modifié par l'arrêté royal du 14 décembre 1951, art. 3);

4°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 20 août 1947, art. 12; arrêté du Régent du 10 juin 1947, art. 33);

5°) Tarifs (arrêté du Régent du 20 août 1947, art. 3).

III. — *Véhicules loués en vue de circonstances spéciales
(voyages, mariages, enterrements, etc.).*

1°) Certificat d'assurance (art. 6 de l'arrêté du Régent du 15 juin 1947);

2°) Certificat de visite (art. 2b et 33 de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947).

IV. — *Transport gratuit du personnel
organisé par un employeur.*

A. — au moyen de véhicules automobiles comportant au moins neuf places, en plus du siège du conducteur :

1°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 15 juin 1947, art. 6);

2°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 93).

B. — met automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder :

1°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent van 15 juni 1947, art. 6);

2°) Schouwingsbewijs (besluit van de Regent van 10 juni 1947, art. 33).

V. — *Vervoer van en naar stations door de hotels; van en naar de luchthavens, door de luchtvaartonderemingen, ambulantiendiensten der hospitalen en klinieken.*

A. — met automobielen met ten minste negen plaatsen zonder de zitplaats van de bestuurder:

1°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent van 15 juni 1947, art. 6);

2°) Schouwingsbewijs (besluit van de Regent van 22 mei 1947, art. 93).

B. — met automobielen met ten hoogste acht plaatsen zonder de zitplaats van de bestuurder:

1°) Verzekeringsbewijs (besluit van de Regent van 15 juni 1947, art. 6);

2°) Schouwingsbewijs (besluit van de Regent van 10 juni 1947, art. 33).

VI. — *Vervoer van zaken voor rekening van derden.*

1°) Vervoerbewijs (art. 6 van het koninklijk besluit van 9 mei 1936, gewijzigd door het koninklijk besluit van 12 mei, koninklijk besluit van 9 mei 1936, art. 24).

2°) Voorlopige machtiging (koninklijk besluit van 9 mei 1936, art. 12) ofwel bijzondere machtigingen (idem art. 14) ofwel een der drie machtigingen voorzien door artikel 11 van het koninklijk besluit van 9 mei 1936, gewijzigd door het koninklijk besluit van 12 mei 1951.

3°) Schouwingsbewijs voor :

a) automobielen gebruikt voor het vervoer van zaken en waarvan de totale druk op het rijvlak groter is dan 500 kg (besluit van de Regent van 22 mei 1947, art. 93);

b) automobielen met ten hoogste acht plaatsen zonder de zitplaats van de bestuurder, gebruikt als tractor of waarvan het fiscaal kenteken de vermelding « lichte vrachtauto » of « vervoer van zaken » draagt (besluit van de Regent van 10 juni 1947, art. 33).

VII. — *Vervoer van zaken voor eigen rekening van hun eigenaar.*

Schouwingsbewijs (besluit van de Regent van 22 mei 1947, art. 93 — of besluit van de Regent van 10 juni 1947, art. 33 zoals VI, 3).

De aangestelde bestuurder van een motorvoertuig is slechts strafrechtelijk verantwoordelijk voor het ontbreken of de ongeldigheid van de hiervoor vernoemde documenten, wanneer zij door de schuld van de aangestelde ontbreken of ongeldig zijn.

Art. 2.

De aangestelde bestuurder van motorvoertuigen is strafrechtelijk niet verantwoordelijk, wanneer hij een voertuig bestuurt dat niet beantwoordt aan de voorschriften gesteld

B. — au moyen de véhicules automobiles comportant au maximum huit places en plus du siège du conducteur :

1°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 15 juin 1947, art. 6);

2°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 10 juin 1947, art. 33).

V. — *Transports de et vers les gares assurés par les hôtels; transport de et vers les aéroports assurés par les entreprises de navigation aérienne; service d'ambulance des hôpitaux et cliniques.*

A. — au moyen de véhicules automobiles comportant au moins neuf places en plus du siège du conducteur :

1°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 15 juin 1947, art. 6);

2°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 93).

B. — au moyen de véhicules automobiles comportant au maximum huit places en plus du siège du conducteur :

1°) Certificat d'assurance (arrêté du Régent du 15 juin 1947, art. 6);

2°) Certificat de visite (arrêté du Régent du 10 juin 1947, art. 33).

VI. — *Transport de choses pour compte d'autrui.*

1°) Certificat de transport (art. 6 de l'arrêté royal du 9 mai 1936, modifié par l'arrêté royal du 12 mai — arrêté royal du 9 mai 1936, art. 24);

2°) Autorisation provisoire (arrêté royal du 9 mai 1936, art. 12) ou autorisations spéciales (idem, art. 14) ou une des trois autorisations prévues à l'article 11 de l'arrêté royal du 9 mai 1936, modifié par l'arrêté royal du 12 mai 1951.

3°) Certificat de visite pour :

a) les véhicules automobiles utilisés pour le transport de choses et dont la pression totale sur la chaussée est supérieure à 500 kg (arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 93);

b) les véhicules automobiles comportant au maximum huit places en plus du siège du conducteur, utilisés comme tracteurs ou dont le signe fiscal porte la mention « camionnette légère » ou « transport de choses » (arrêté du Régent du 10 juin 1947, art. 33).

VII — *Transport de choses pour le compte de leur propriétaire.*

Certificat de visite (arrêté du Régent du 22 mai 1947, art. 93 — ou arrêté du Régent du 10 juin 1947, art. 33 — comme au VI, 3).

Le conducteur préposé d'un véhicule à moteur n'est responsable pénalement de l'absence ou de la nullité des documents précités que si leur absence ou leur nullité est due à la faute du préposé.

Art. 2.

Le conducteur préposé de véhicules à moteur n'est pas responsable pénalement lorsque le véhicule qu'il conduit ne répond pas aux prescriptions prévues aux articles 57,

door artikelen 57, 58, 69, 70 van het algemeen reglement van 8 april 1954, bijgewerkt door koninklijk besluit van 10 december 1958.

Art. 3.

De aangestelde bestuurder van motorvoertuigen zal strafrechtelijk niet verantwoordelijk zijn voor de overtredingen aan de artikelen 60, 61, 62, 67, 68 van het algemeen reglement van 8 april 1954, bijgewerkt door het koninklijk besluit van 10 december 1958, wanneer er foutief geladen werd op bevel van de burgerlijk verantwoordelijke meester.

Art. 4.

Wanneer buiten de gevallen zoals hiervoor voorzien, een voertuig niet beantwoordt aan de voorschriften van het algemeen reglement van 8 april 1954, bijgewerkt door het koninklijk besluit van 10 december 1958, of wanneer er een ongeval te wijten is aan een gebrek van een voertuig, oordeelt de Rechtbank soeverein of de bestuurder van het motorvoertuig, ofwel de burgerlijk verantwoordelijke meester, of beiden verantwoordelijk zijn voor de overtredingen of het ongeval.

10 april 1963.

58, 69, 70 du règlement général du 8 avril 1954, complété par l'arrêté royal du 10 décembre 1958.

Art. 3.

Le conducteur préposé de véhicules à moteur ne sera pas responsable pénalement des contraventions aux articles 60, 61, 62, 67, 68 du règlement général du 8 avril 1954, complété par l'arrêté royal du 10 décembre 1958, en cas de chargement non conforme, fait sur l'ordre du maître civilement responsable.

Art. 4.

Lorsque, en dehors des cas prévus ci-dessus, un véhicule ne répond pas aux prescriptions du règlement général du 8 avril 1954, complété par l'arrêté royal du 10 décembre 1958, ou lorsqu'un accident est dû à une défectuosité d'un véhicule, le tribunal apprécie souverainement si le conducteur du véhicule à moteur ou le maître civilement responsable ou tous deux sont responsables des contraventions ou de l'accident.

10 avril 1963.

L. MAJOR.
