

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

7 NOVEMBER 1984

7 NOVEMBRE 1984

Ontwerp van wet tot wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de Internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg

Projet de loi modifiant l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BOSMANS**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. BOSMANS**

De Minister wijst in zijn inleiding op de wet van 29 februari 1984 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het verkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, die kort geleden door Kamer en Senaat gestemd werd.

Het huidige ontwerp is volledig gelijklopend maar behandelt meer de inhoud van de voertuigen, hetzij het personen-

Dans son exposé introductif, le Ministre fait référence à la loi récente du 29 février 1984 qui modifie la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Le projet à l'examen a un objet tout à fait parallèle, mais il s'attache davantage au contenu des véhicules, qu'il s'agisse

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De Bondt, voorzitter; Aubecq, Bock, Claeyss, De Seranno, Donnay, Elcher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborgh, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en Bosmans, verslaggever.
Plaatsvervangers : de heren Califice Gerits en Conrotte.

R. A 13059

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

737 (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : De Bondt, président; Aubecq, Bock, Claeyss, De Seranno, Donnay, Elcher, Jandrain, R. Maes, Op 't Eynde, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborgh, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et Bosmans, rapporteur.
Membres suppléants : MM. Califice, Gerits et Conrotte.

R. A 13059

Voir :

Document du Sénat :

737 (1984-1985) : N° 1 : Projet de loi.

vervoer, hetzij het goederenvervoer. Verkeersinbreuken worden door vorige wet geregeld.

Door dit wetsontwerp wordt ernaar gestreefd om de be- teugeling efficiënter te maken en wordt er tegemoetgekomen aan de wens van de Belgische vervoerondernemers om aan de feitelijke straffeloosheid waarvan de buitenlandse ver- voerders genieten, paal en perk te stellen.

Algemene bespreking

De Minister haalt in dit verband een reeks gegevens aan inzake de door de controleurs van het Bestuur van het Ver- voer vastgestelde overtredingen. De statistieken zijn vermeld in bijlage I.

Een lid vraagt of er iets voorzien is wat betreft de aan bederf onderhevige levensmiddelen.

De Minister antwoordt dat deze materie geregeld wordt door de Overeenkomst inzake het internationaal vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer (A.T.P.) en de Bij- lagen, opgemaakt te Genève op 1 september 1970 en goed- gekeurd bij de wet van 11 juli 1979. Gelet op dit verdrag en de bepalingen van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdra- gen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, inzonderheid op artikel I, werd er een koninklijk besluit genomen op 15 oktober 1982 (*Belgisch Staatsblad*, 11 november 1982) tot vaststelling van de voorwaarden voor het verkrijgen van het certificaat voor het internationaal vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen. Enkel de voertuigen die dit certificaat bezitten mogen voor dit soort vervoer worden ingezet.

Een lid vraagt naar het verschil tussen een autobus en een autocar.

De Minister verklaart dat een autobus voor het openbaar vervoer dient, terwijl een autocar alleen voor het privaat vervoer bestemd is (ongeregeld vervoer).

Een lid vestigt de aandacht, eens te meer, op het feit dat de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, dikwijls zonder het verplichte oranje bord rijden. Voorziet men nieuwe maatregelen om de controle aan de grenzen te verstrengen?

De Minister verwijst in zijn antwoord naar de bepalingen van de twee koninklijke besluiten van 25 november 1980 (zie bijlage II) en voor de statistieken naar bijlage I, waaruit blijkt dat er zeer weinig overtredingen werden vastgesteld in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen. Hij belooft de aandacht van de bevoegde diensten te vestigen op die controles.

Een lid vraagt nog wie die overtredingen controleert. Bij- voorbeeld : het vervoer van hout uit de Ardennen naar Duitsland, meestal met overladen voertuigen.

du transport de personnes ou du transport de marchandises. La répression des infractions en matière de circulation est réglée par la loi déjà adoptée.

Le projet actuel vise lui à rendre la répression plus efficace et répond au souhait des entrepreneurs belges de transport de voir mettre fin à l'impunité de fait dont jouissent les transporteurs étrangers.

Discussion générale

Le Ministre cite à cet égard une série de données concer- nant les infractions constatées par les contrôleurs de l'Admi- nistration des Transports. Les statistiques à ce propos figu- rent à l'annexe I.

Un membre demande si des mesures ont été prévues pour les denrées périssables.

Le Ministre répond que cette matière est régie par l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (A.T.P.), et des Annexes, faits à Genève le 1^{er} septembre 1970 et ap- prouvés par la loi du 11 juillet 1979. Compte tenu de cet Accord et des dispositions de la loi du 18 février 1969 rela- tive aux mesures d'exécution des traités et actes internatio- naux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, et notamment de l'article 1^{er}, un arrêté royal a été pris le 15 octobre 1982 (*Moniteur belge* du 11 novembre 1982), fixant les conditions de l'obtention de l'attestation relative au transport international de denrées périssables. Seuls les véhicules disposant de cette attesta- tion peuvent être affectés à ce type de transport.

Un membre demande quelle est la différence entre un auto- bus et un autocar.

Le Ministre déclare qu'un autobus sert au transport public, tandis qu'un autocar est réservé au transport privé (transport non régulier).

Un membre attire une fois de plus l'attention sur le fait que les véhicules transportant des produits dangereux cir- culent souvent sans le panneau orange obligatoire. Prévoit- on de nouvelles mesures pour rendre plus sévère le contrôle aux frontières?

Le Ministre se réfère dans sa réponse aux dispositions des deux arrêtés royaux du 25 novembre 1980 (*cf.* annexe II) et, pour ce qui est des statistiques, à l'annexe I, d'où il ressort que très peu d'infractions aux dispositions relatives au transport de produits dangereux ont été constatées. Il promet d'attirer l'attention des services compétents sur ces contrôles.

Un membre demande également qui relève ces infractions. Par exemple : le transport de bois en provenance de l'Ardenne vers l'Allemagne, par des véhicules souvent sur- chargés.

De Minister verwijst naar het bepaalde bij artikel 77 van het koninklijk besluit van 9 september 1967, houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (bijlage III). Ook het douanepersoneel in uniform kan dus deze voertuigen controleren op hun gewicht en hun lading. Hij verwijst eveneens naar de statistieken van de overtredingen waaruit blijkt dat overlast een van de meest voorkomende overtredingen is. Hier dient aan toegevoegd dat de overlast zich meestal situeert tussen 10 en 30 pct.

Een lid wijst op de noodzaak van een directe toepassing van de wet. Het lid vermeldt als voorbeeld de Duitsers, die drie reizen met twee vergunningen maken, en dringt aan op strenge sancties tegen buitenlanders.

De Minister bewijst aan de hand van de statistieken van bijlage I dat er in 1983 327 overtredingen werden vastgesteld, begaan met in de Duitse Bondsrepubliek ingeschreven voertuigen, inzake het rijden zonder vervoervergunning.

Anderzijds verklaart hij dat de betreffende controles gebeuren over ons hele wegennet. Ook verplaatsbare aswagens worden hiervoor aangewend. De bevoegde diensten doen hun best maar klaarblijkelijk komen ze middelen tekort. Dank zij het huidige ontwerp zullen de voertuigen onverplaatsbaar worden gemaakt, toestand die de vervoerders zal motiveren om zich aan de wetbepalingen te onderwerpen.

Een lid verklaart nog dat de bestuurders dikwijls meer dan het toegelaten aantal uren aan het stuur blijven.

De Minister bevestigt dat op dit gebied gemeenschappelijke bepalingen bestaan. Maar hij denkt dat die bepalingen niet realistisch zijn en dat dit stelsel versoepeld moet worden. In de E.G.-besprekingen ter zake verdedigt de Minister het stelsel van de gemiddelde dagelijkse rijtijd.

Een lid merkt op dat het vervoer van radioactieve stoffen dikwijls ontsnapt aan de reglementering.

De Minister antwoordt dat er een bijzondere procedure bestaat voor het vervoer van radioactief materiaal. Maar bij sluikvervoer is de controle uiteraard bijna onmogelijk.

Een lid geeft nog het voorbeeld van een voertuig van 20 ton dat uit het buitenland komt met vee en dat teruggaat met 32 ton hooi, wat hij zelfs aangeeft aan de grens.

Is er niemand die dit kan vaststellen en verbaliseren ?

De Minister belooft dit te onderzoeken. Hij zal het Bestuur der Douane verzoeken om passende richtlijnen aan het personeel te geven.

Een lid vraagt inlichtingen over de procedure van inbeslagname en vrijlating. Wat zijn de machten van de controlerende overheden ? Indien blijkt dat de overtreding niet te erg is, is het parket dan bevoegd om de vrijlating te beslissen ?

Le Ministre fait référence aux dispositions de l'article 77 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles (annexe III). Le personnel des douanes en uniforme peut donc lui aussi contrôler le poids et le chargement de ces véhicules. Le Ministre fait également référence aux statistiques des infractions qui montrent que la surcharge est l'une des infractions les plus fréquentes. Il y a lieu d'ajouter que cette surcharge se situe le plus souvent entre 10 et 30 p.c.

Un membre souligne la nécessité d'une application directe de la loi. Il cite en exemple le cas des Allemands, qui réalisent trois voyages avec deux autorisations et il insiste pour que l'on prévoie des sanctions sévères à l'égard des étrangers.

Le Ministre montre, à l'aide des statistiques figurant dans l'annexe I, que 327 infractions, consistant en l'absence d'autorisations de transport, commises par des véhicules immatriculés en République fédérale d'Allemagne, ont été constatées en 1983.

Il déclare d'autre part que les contrôles en question se font sur l'ensemble de notre réseau routier. Pour ces contrôles, il est fait usage de pese-essieux mobiles. Les services compétents font de leur mieux, mais ils manquent manifestement de moyens. Grâce au projet qui vous est soumis, les véhicules pourront être immobilisés, ce qui engagera les transporteurs à respecter les dispositions légales.

Un membre ajoute que les conducteurs restent souvent au volant plus longtemps que le nombre d'heures autorisé.

Le Ministre confirme qu'il existe en la matière des dispositions communautaires. Il estime toutefois que ces dispositions ne sont pas réalistes et qu'il faut assouplir la réglementation en question. Dans le cadre des négociations qui ont lieu en la matière au sein de la C.E., le Ministre plaide en faveur du système d'une durée de conduite moyenne journalière.

Un membre fait observer que le transport des matières radioactives échappe souvent à la réglementation.

Le Ministre répond qu'il existe une procédure spéciale pour le transport de ces matières. Toutefois, le contrôle est pratiquement impossible en cas de transport clandestin.

Un membre cite encore l'exemple d'un véhicule de 20 tonnes transportant du bétail en provenance de l'étranger et repartant avec 32 tonnes de foin que le transporteur déclare lui-même à la frontière.

N'y a-t-il personne qui puisse constater la chose et dresser procès-verbal ?

Le Ministre promet qu'il examinera la question. Il demandera à l'Administration des douanes de donner au personnel des directives adéquates.

Un membre demande des renseignements concernant la procédure de saisie et de levée de celle-ci. Quels sont les pouvoirs des autorités de contrôle ? Le parquet a-t-il le pouvoir, s'il apparaît que l'infraction n'est pas trop grave, de décider la levée ?

De Minister verwijst naar de procedure weergegeven in een tabel betreffende de onmiddellijke boete voor vreemdelingen (bijlage IV).

Een lid zou willen weten of een snellere vrijlating gebeuren kan.

De Minister antwoordt dat het inderdaad kan gebeuren, in geval van vergissing.

Twee leden komen terug op het belangrijke probleem van het vervoer van gevaarlijke goederen.

Is het niet mogelijk, bijvoorbeeld door E.E.G.-richtlijnen, een waarborg te eisen die het risico zou dekken?

De Minister denkt niet dat het probleem zorgwekkend is. De ladende firma, evenals de vervoerder, zijn immers verantwoordelijk. Bovendien werkt men aan een kaart van België met de wegen die bestemd zijn voor het gevaarlijk vervoer. In Antwerpen bijvoorbeeld zijn de tunnels verboden voor de meeste gevaarlijke stoffen.

Een lid voegt eraan toe dat ingenieurs van grote bedrijven kunnen bevestigen dat sommige ladingen zeer gevaarlijk zijn en met grote snelheid door soms vermoeide bestuurders door België vervoerd worden.

De Voorzitter beklemtoont dat deze discussie de noodzakelijkheid aantoonde om dit ontwerp te stemmen.

Een lid doet opmerken dat die controles in het buitenland reeds bestaan, bijvoorbeeld in Frankrijk, waar weinig inbeslagnameën gebeuren, daar de boetes vlug betaald worden. Deze wetgeving is bijgevolg volstrekt noodzakelijk voor onze vervoerders.

Een lid maakt uitdrukkelijk bezwaar tegen het feit dat tot de verkoping van het voertuig kan worden besloten vooraleer alle rechtsmiddelen zijn uitgeput en het vonnis in kracht van gewijsde is getreden.

Hij vraagt aan de Minister te willen bewijzen dat de wetgeving in de ons omringende landen op dat stuk analoog is met het voorliggend ontwerp.

De Minister verklaard dat uit recente inlichtingen, heel beknopt de situatie in de ons aangrenzende landen als volgt kan worden samengevat :

1. Duitsland

Keuze tussen :

— het klassiek P.V. :

a) bij niet-betaling wordt de zaak evenwel geregistreerd in een centrale computer, waarop ook de voornaamste douaneposten en de autowegenpolitie zijn aangesloten;

b) bij herhaling kan de toegang tot het Duitse grondgebied ontzegd worden;

— een dwangsom : meestal in de grootte-orde van 1 000 DM.

Le Ministre fait référence à une procédure qui ressort d'un tableau concernant les amendes avec perception immédiate pour les étrangers (annexe IV).

Un membre voudrait savoir si une levée plus rapide est possible.

Le Ministre répond que c'est effectivement possible en cas d'erreur.

Deux membres abordent une nouvelle fois le problème important du transport des produits dangereux.

N'est-il pas possible d'exiger, par exemple dans le cadre de directives C.E., une garantie couvrant le risque ?

Le Ministre ne croit pas que ce problème soit inquiétant. Ce sont, en effet, la société de chargement ainsi que le transporteur qui portent la responsabilité. De plus, on est en train de mettre au point une carte de Belgique sur laquelle figurent les routes réservées aux transports dangereux. A Anvers, par exemple, les tunnels sont interdits aux véhicules transportant la plupart des matières dangereuses.

Un membre ajoute que des ingénieurs d'entreprises importantes peuvent confirmer que certains chargements sont très dangereux et transportés à grande vitesse à travers la Belgique par des conducteurs parfois fatigués.

Le Président souligne que cette discussion fait ressortir la nécessité d'adopter le projet à l'examen.

Un membre fait observer que ces contrôles sont déjà pratiqués à l'étranger, par exemple en France, où peu de saisies sont opérées étant donné que les amendes sont payées rapidement. Cette législation est dès lors absolument nécessaire pour nos transporteurs.

Un membre critique ouvertement le fait que la vente du puisse être décidée avant que ne soient épuisées toutes les voies de droit et avant que le jugement ne soit coulé en force de chose jugée.

Il demande au Ministre de prouver que les législations des pays voisins sont semblables, en cette matière, aux dispositions du projet à l'examen.

Le Ministre déclare qu'il ressort d'informations récentes que dans les pays voisins la situation en la matière peut se résumer comme suit :

1. République fédérale d'Allemagne

Choix entre :

— le P.V. classique :

a) en cas de non-paiement, l'affaire est enregistrée sur un ordinateur central auquel sont également reliés les principaux postes de douane et la police des autoroutes;

b) en cas de récidive, l'accès au territoire allemand peut être interdit;

— une astreinte : le plus souvent de l'ordre de 1 000 DM.

Duitsland kent geen systeem van inbeslagname van het voertuig noch van gerechtelijke verkoop, doch schrijft de overtreders af door het sluitend controlesysteem via een centrale computer. Daarenboven schijnt er een goede coördinatie te bestaan tussen de verschillende controlediensten.

2. Frankrijk

Heeft een strenger systeem als dit voorzien in ons wetsontwerp. Er moet een schuldbekenenis ondertekend worden alvorens de dwangsom wordt ontvangen. De dwangsom is er niet meer terugvorderbaar. Zoniet is er inbeslagname van het voertuig en een procedure via de rechtbank.

3. Nederland

Heeft voor de lichte overtredingen een systeem van minnelijke schikking, te betalen via een accept girokaart. Wordt die niet betaald binnen de voorgestelde tijd, volgt er dagvaarding met alleszins een hogere boete.

Voor zware overtredingen kan het voertuig aan de ketting gelegd worden tot het onderzoek beëindigd is; daarop volgt de dagvaarding. Op basis van de verkeerswetgeving is er geen inbeslagname, wel op basis van douanewetgeving.

4. Luxemburg

Heeft nog geen speciaal systeem, doch werkt eveneens aan een dergelijk ontwerp.

Een lid vraagt zich af of het niet nuttig zou zijn het zeevaartvervoer bij deze wetgeving toe te voegen (bijvoorbeeld het geval van de *Mont-Louis*).

De Minister antwoordt dat dit hier niets te zien heeft. Het zeevaartvervoer wordt door internationale verdragen geregeld. De huidige wetgeving is uitsluitend van toepassing op ons grondgebied.

Een lid stelt volgende vragen :

— er bestaat een leemte in het ontwerp. De inbeslagname van het voertuig is voorzien, maar er zijn geen bepalingen betreffende de lading;

— quid wanneer de lading bestaat uit mensen ?

De Minister verklaart dat het niet de lading, maar slechts het voertuig is dat in beslag genomen wordt. De verantwoordelijkheid ligt bij de vervoerder.

Hij wijst nog op de internationale wetgeving, bijvoorbeeld voor bederfbare goederen, welke bijvoorbeeld in een ander voertuig kunnen worden overgeladen.

De Voorzitter bevestigt dat het hier over positief recht gaat. Men hoeft niets te zeggen over datgene dat niet bedoeld wordt door de wet.

La République fédérale d'Allemagne ne connaît aucun système de saisie du véhicule ni de vente judiciaire, mais il y existe un système de contrôle sans faille qui est relié à un ordinateur central et qui exerce un effet dissuasif sur les contrevenants. Il semble, en outre, qu'il existe une bonne coordination entre les divers systèmes de contrôle.

2. France

Le système appliqué dans ce pays est plus sévère que celui prévu par le projet de loi à l'examen. La perception de l'astreinte doit être précédée de la signature d'un titre de créance. L'astreinte n'y est plus récupérable. Sinon, il y a saisie du véhicule et une procédure en justice est engagée.

3. Pays-Bas

Dans ce pays, on applique, pour les infractions mineures, un système d'accord à l'amiable impliquant un paiement au moyen d'une formule de virement postal. Si le paiement n'a pas lieu dans le délai proposé, il y a assignation et en tout cas perception d'une amende plus élevée.

En cas d'infraction lourde, le véhicule peut être immobilisé jusqu'à l'issue de l'enquête; l'assignation vient ensuite. Il n'y a pas de saisie en vertu de la législation en matière de roulage mais en vertu de la législation douanière.

4. Luxembourg

Le Luxembourg ne dispose pas encore d'un système spécial, mais il est également en train d'élaborer un projet semblable.

Un commissaire demande s'il ne serait pas utile de régler également le transport maritime dans le cadre de cette législation (par exemple le cas du *Mont-Louis*).

Le Ministre répond qu'il s'agit là de deux matières tout à fait distinctes. Le transport maritime est régi par des accords internationaux, alors que la législation à l'examen s'applique exclusivement à notre territoire.

Un membre relève les points suivants :

— le projet présente une lacune. Il prévoit la saisie du véhicule, mais ne contient aucune disposition concernant le chargement;

— quid si celui-ci est constitué de personnes ?

Le Ministre déclare que ce n'est pas le chargement, mais uniquement le véhicule qui est saisi. C'est donc le transporteur qui porte la responsabilité.

Il attire encore l'attention sur la législation internationale, par exemple pour les denrées périssables, qui peuvent notamment être transbordées dans un autre véhicule.

Le Président confirme qu'il s'agit là de droit positif. Il n'est pas nécessaire de donner des précisions sur les matières non visées par la loi.

Artikelsgewijze bespreking**Artikel 1**

§ 1. Een lid vraagt waarom voorzien is « ... indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt ... ».

De Minister verklaart dat de normale procedure van de wegcode in dit geval van toepassing is.

§ 2. Een lid vraagt of het niet beter zou zijn dertig dagen te bepalen, in plaats van een maand.

De Minister wenst dezelfde tekst te behouden als die van de vorige wet van 29 februari 1984.

§ 3. Een lid vraagt zich af wat er gebeurt wanneer een autobus met buitenlandse toeristen in beslag genomen is.

De Minister bevestigt dat de vervoerder verantwoordelijk is. Het is dus enkel bij weigering van betaling dat het voertuig in beslag wordt genomen.

Een lid vraagt ook wie verantwoordelijk is voor de kosten en voor het risico gedurende de inbeslagneming.

Voor de Minister zijn de algemene rechtsprincipes van toepassing, d.w.z. dat kosten en risico ten laste van de dader van de overtreding zijn.

Een lid is het daarmee niet eens, ten minste voor het risico.

Een ander lid zou willen weten wat er met militaire voertuigen gebeurt.

De Minister doet opmerken dat hiervoor bijzondere regelingen bestaan.

Een lid zal dit paragraaf niet goedkeuren, daar hij wacht om van de buitenlandse wetgevingen kennis te nemen.

Hij haalt het geval aan van een buitenlandse ambulance met een zieke die in ons land rijdt.

De Minister verklaart dat dit niet door deze wetgeving geregeld wordt.

Artikel 3

Een lid vindt het vreemd dat dezelfde tekst voor het vervoer over de weg, de spoorweg en de waterweg van toepassing is.

De Minister leest als antwoord enkele paragrafen voor uit de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Het huidige ontwerp dient alleen om deze wet aan te vullen op het vlak van de procedure.

Discussion des articles**Article 1^{er}**

Au § 1^{er}, un membre aimerait connaître la portée des mots « ... si le fait n'a pas causé de dommage à autrui ... ».

Le Ministre déclare que la procédure normale du code de la route est d'application dans ce cas.

Au § 2, un membre aimerait savoir s'il ne serait pas préférable de remplacer les mots « dans le mois » par les mots « dans les trente jours ».

Le Ministre souhaite maintenir un texte identique à celui figurant dans la loi du 29 février 1984.

Au § 3, un membre se demande ce qu'il advient lorsqu'un autocar de touristes étrangers fait l'objet d'une saisie.

Le Ministre confirme que c'est le transporteur qui est responsable et que le véhicule ne sera saisi qu'en cas de refus de paiement.

Un membre aimerait également savoir qui supportera les frais et les risques de la saisie.

Le Ministre précise qu'il sera fait application des principes généraux du droit, c'est-à-dire que les frais et les risques seront à charge de l'auteur de l'infraction.

Un membre ne peut marquer son accord sur cette interprétation, du moins en ce qui concerne le risque.

Un autre membre aimerait savoir comment sera réglé le cas des véhicules militaires.

Le Ministre fait remarquer que ceux-ci sont soumis à une réglementation particulière.

Un membre déclare qu'il ne votera pas ce paragraphe, étant donné qu'il veut d'abord prendre connaissance des législations étrangères.

Il cite le cas d'une ambulance étrangère circulant dans notre pays avec un malade à bord.

Le Ministre déclare que cette matière n'est pas réglée par la législation à l'examen.

Article 3

Un membre trouve étrange que ce soit le même texte qui régle le transport par route, par chemin de fer et par voie navigable.

Le Ministre lit en guise de réponse quelques paragraphes de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable.

Le projet en discussion a uniquement pour objet de compléter cette loi sur le plan de la procédure.

Volgens artikel 3, § 3, van voornoemde wet van 18 februari 1969 mogen de bevoegde agenten reeds tot de inbeslagneming overgaan van het vervoermiddel waarmee de overtreding gepleegd werd, dit op kosten en risico's van de eigenaar.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 16 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 16 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 16 stemmen bij 2 onthoudingen.

STEMMING OVER HET GEHEEL

Het ontwerp wordt aangenomen met 16 stemmen bij 2 onthoudingen.

Het verslag is eenparig goedgekeurd door de 15 aanwezige leden.

De Verslaggever,
J. BOSMANS.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

Le § 3 de l'article 3 de la loi précitée prévoit que les agents qualifiés peuvent procéder, aux frais et aux risques du propriétaire, à la saisie du moyen de transport ayant servi à commettre l'infraction.

Votes

L'article 1^{er} est adopté par 16 voix et 2 abstentions.

L'article 2 est adopté par 16 voix et 2 abstentions.

L'article 3 est adopté par 16 voix et 2 abstentions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet a été adopté par 16 voix et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 15 membres présents.

Le Rapporteur,
J. BOSMANS.

Le Président,
F. DE BONDT.

BIJLAGE I

Overtredingen op de wetten en reglementen inzake het vervoer van personen en goederen over de weg 1982-1983 (1)

Statistisch overzicht van de door de controleurs van het Bestuur van het Vervoer vastgestelde en bekeurde overtredingen in 1982 en 1983 :

- volgens de aard van de vastgestelde overtredingen;
- volgens de nationaliteit (inschrijving) van de voertuigen;
- volgens het overbeladingspercentage van de voertuigen;
- volgens het aantal PV's ten laste van de Belgische en buitenlandse vervoerders en volgens de transportcategorieën;
- volgens het aantal vastgestelde overtredingen;
- diversen (en overige maatregelen ter beteugeling).

TABEL Nr. 1

Aard van de vastgestelde en bekeurde overtredingen

ANNEXE I

Infractions aux lois et aux règlements en matière de transport routier de personnes et de marchandises 1982-1983 (1)

Aperçu statistique des infractions constatées et sanctionnées en 1982 et 1983 par les contrôleurs de l'administration des transports :

- selon la nature des infractions constatées;
- selon la nationalité (immatriculation) des véhicules;
- selon le pourcentage de surcharge des véhicules;
- selon le nombre de procès verbaux à charge des transporteurs belges et étrangers et selon les catégories de transport;
- selon le nombre d'infractions constatées;
- divers (et autres mesures de répression prises).

TABLEAU N° 1

Nature des infractions constatées et sanctionnées

Aard van de overtredingen — Nature des infractions	Aantal overtredingen vastgesteld : voertuigen ingeschreven in — Nombre d'infractions commises avec des véhicules immatriculés :				Totalen — Totaux	
	België — Belgique		Buitenland — Etranger		1982	1983
	1982	1983	1982	1983		
I. Vervoer van goederen — Transport de marchandises :						
1. Zonder P of V. — Sans P ou V	986	1 138	—	—	986	1 138
— Buiten de kring van 25 km. — Hors rayon de 25 km	94	114	—	—	94	114
— Met een ander bedrijfsvoertuig. — Avec un autre véhicule	117	74	—	—	117	74
— Zonder algemene vergunning voor internationaal ver- voer. — Sans autorisation générale de transport inter- national	84	46	787	613	871	659
— Diversen : vermeldingen op de wagens, retributies, enz. Divers : mentions sur les véhicules, redevances, etc. .	1 230	671	—	—	1 230	671
2. Zonder vervoerdokument. — Sans document de transport	217	191	68	49	285	240
3. Diversen : geen eigendomsbewijs, verkeersbelasting, enz. — Divers : sans titre de propriété, taxe de circulation, etc. .	2 098	1 524	—	—	2 098	1 524
4. Technische reglementering — Réglementation technique :						
a) Belgische vervoerders — Transporteurs belges :						
— Overlast H.T.G. — Surcharge P.M.A.	1 869	1 365	—	—	1 869	1 365
— Overlast gewicht per as. — Surcharge poids par essieu	2 669	2 011	—	—	2 669	2 011
— Schouwingsbewijs. — Certificat de contrôle technique	730	485	—	—	730	485
— Andere overtredingen. — Autres infractions . . .	53	52	—	—	53	52
b) Buitenlandse vervoerders — Transporteurs étrangers :						
— Technische voorwaarden waaraan de in het buiten- land ingeschreven voertuigen moeten voldoen : overlast, enz. — Conditions techniques imposées aux véhicules immatriculés à l'étranger : surcharge, etc.	—	—	340	204	340	204

(1) Behalve de overtredingen van de tariefreglementering van het vervoer van goederen over de weg welke door een andere dienst worden gecontroleerd.

(1) Excepté les infractions à la réglementation tarifaire du transport routier de marchandises qui ont été contrôlées par un autre service.

Aard van de overtredingen — Nature des infractions	Aantal overtredingen vastgesteld : voertuigen ingeschreven in Nombre d'infractions commises avec des véhicules immatriculés :				Totalen — Totaux	
	België — Belgique		Buitenland — Etranger		1982	1983
	1982	1983	1982	1983		
— Idem de in de Benelux ingeschreven buitenlandse voertuigen : overlast, enz. — <i>Idem véhicules étrangers immatriculés dans le Benelux : surcharge, etc.</i>	—	—	740	582	740	582
— Technische documenten. — <i>Documents techniques</i>	—	—	3	1	3	1
— Allerlei en diversen. — <i>Autres et divers</i>	—	—	—	2	—	2
5. Verkeersreglement. — <i>Code de la route</i>	1 370	475	72	98	1 442	573
6. Rijbewijs. — <i>Permis de conduire</i>	42	128	3	—	45	128
7. Tachograaf — Sociale verordening EEG. — <i>Tachygraphe</i> — <i>Règlement social CEE</i>	169	76	31	11	200	87
8. A.D.R.-vervoer, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen. — <i>A.D.R. marchandises dangereuses, à l'exception des matières explosibles et radioactives</i>	45	37	5	—	50	37
Subtotalen. — <i>Sous-totaux</i>	1 773	8 387	2 049	1 560	13 822	9 947
II. Vervoer van personen — <i>Transport de personnes</i> :						
1. Reglementering betreffende openbare autobusdiensten. — <i>Réglementation services publics d'autobus</i>	—	—	—	—	—	—
2. Reglementering betreffende bijzondere autobusdiensten. — <i>Réglementation services spéciaux d'autobus</i>	113	146	—	—	113	146
3. Reglementering betreffende autocardiens. — <i>Réglementation services d'autocars</i>	200	129	8	25	208	154
4. Reglementering betreffende leerlingenvervoer. — <i>Réglementation transports scolaires</i>	42	27	—	—	42	27
5. Reglementering betreffende andere diensten van personenvervoer niet onderworpen aan bovengenoemde vergunningen. — <i>Réglementation relative à d'autres services de transports de personnes non soumis aux autorisations ci-dessus</i>	—	—	—	—	—	—
6. Reglementering betreffende taxidiensten — <i>Réglementation services de taxis</i>	180	211	—	—	180	211
7. Tachograaf — Sociale verordening EEG. — <i>Tachygraphe</i> — <i>Règlement social CEE</i>	55	38	45	36	100	74
8. Technische documenten. — <i>Documents techniques</i>	138	103	22	—	160	103
9. Rijbewijs. — <i>Permis de conduire</i>	47	72	7	—	57	72
10. Verkeersreglement. — <i>Code de la route</i>	172	305	15	2	187	307
11. Verkeersbelasting. — <i>Taxe de circulation</i>	83	53	—	—	83	53
12. Overbelading. — <i>Surcharge</i>	27	5	7	11	34	16
13. Andere. — <i>Autres</i>	24	9	4	—	28	9
Subtotalen. — <i>Sous-totaux</i>	1 081	1 098	108	74	1 189	1 172
Algemene totalen. — <i>Totaux généraux</i>	12 854	9 485	2 157	1 634	15 011	11 119

TABEL N° 2

Nombre d'infractions commises avec des véhicules immatriculés à l'étranger constatées sur le territoire belge

TABEL N° 2

Aantal op het Belgisch grondgebied vastgestelde overtredingen, begaan met in het buitenland ingeschreven voertuigen

Land van inschrijving — Pays	Aantal PV's Nombre de P.V.		Zonder vergunning Sans autorisation		Technische regl. Overlast Règl. technique Surcharge		Vervoer- documenten C.M.R. Documents de transport C.M.R.		Verkeers- reglementen Code de la route		Maat en gewicht Poids et dimensions		E.E.G.-Sociale verordening Règl. social C.E.E.		Technische documenten Documents techniques		Persoon- vervoer Transport de personnes		Diversen Divers		A.D.R. A.D.R.		Totaal Totaux	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Nederland. — Pays-Bas	849	715	298	192	300	174	55	38	72	90	651	519	16	10	2	1	4	3	8	1	4	—	1 410	1 028
Duitse Bondsrepubliek. — Rep. Féd. d'Allemagne	215	193	292	327	13	12	6	7	4	—	21	27	12	6	1	—	7	4	—	—	—	—	356	383
Frankrijk. — France	44	34	3	10	11	9	—	—	6	6	20	5	17	12	—	—	4	6	6	1	1	—	68	49
Italië. — Italie	30	14	11	4	—	6	—	—	—	—	—	—	20	14	—	—	9	7	—	—	—	—	40	31
G.H. Luxemburg. — G.D. Luxembourg	38	23	13	6	22	12	4	4	1	—	46	30	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	86	54
Spanje. — Espagne	23	11	29	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	—	—	—	29	12
Griekenland. — Grèce	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	3	—	—	—	—	—	7	—
Zwitserland. — Suisse	3	1	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Oostenrijk. — Autriche	61	24	111	42	1	2	1	—	2	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	45
Tsjechoslovakije. — Tchécoslovaquie	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Finland. — Finlande	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Noorwegen. — Norvège	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Hongarije. — Hongrie	2	6	4	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	12
Bulgarije. — Bulgarie	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Engeland. — Angleterre	10	5	6	4	—	—	—	—	2	3	—	—	5	—	—	—	2	—	—	—	—	—	15	7
Ierland. — Irlande	—	1	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Denemarken. — Danemark	8	2	14	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	15	4
Totaal. — Totaux	1 291	1 032	787	613	347	215	68	49	87	100	740	582	76	47	3	1	30	25	14	2	5	—	2 157	1 634

TABEL Nr. 3

Maandstatistieken van de vastgestelde overtredingen
begaan door Belgische vervoerders

TABLEAU N° 3

Statistiques mensuelles des infractions
commises par des transporteurs belges

Maanden — Mois	Goederenvervoer Zonder V/P — Transport de marchandises sans V/P		A.D.R.		E.E.G.-Sociale Verordening — Règl. social C.E.E.		Vervoerdokumenten C.M.R. — Documents de transport C.M.R.		Andere — Autres		Regl. Personenvervoer — Règl. transport de personnes		Totalen — Totaux	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Januari. — Janvier . . .	50	119	1	—	3	3	16	5	364	410	37	38	471	575
Februari. — Février . . .	84	105	2	2	14	7	14	14	772	502	24	37	910	667
Maart. — Mars . . .	75	66	2	4	9	6	14	15	903	783	51	62	1 054	936
April. — Avril . . .	105	93	6	6	14	14	26	15	1 163	747	70	55	1 384	930
Mei. — Mai . . .	106	82	8	1	28	8	20	14	1 073	604	72	32	1 307	741
Juni. — Juin . . .	117	156	6	2	26	23	21	21	1 294	941	52	68	1 516	1 211
Juli. — Juillet . . .	101	62	5	5	18	14	13	20	628	383	52	36	817	520
Augustus. — Août . . .	60	131	4	2	10	19	12	19	566	630	31	48	683	849
September. — Septembre . .	101	85	6	1	36	6	33	15	1 109	606	30	38	1 315	751
Oktober. — Octobre . . .	155	101	—	9	23	10	25	18	1 095	611	32	38	1 330	787
November. — Novembre . .	69	98	4	1	36	2	15	15	1 050	667	41	30	1 215	813
December. — Décembre . .	47	86	1	4	7	2	8	20	746	562	43	31	852	705
Totalen. — Totaux . . .	1 070	1 184	45	37	224	114	217	191	10 763	7 446	535	513	12 854	9 485

TABLEAU N° 4

TABEL Nr. 4

Statistiques mensuelles des infractions
commises par des transporteurs étrangers

Maandstatistieken van de vastgestelde overtredingen
begaan door buitenlandse vervoerders

Maanden — Mois	Goederenvervoer Zonder vergunning — Transport de marchandises sans autorisation		A.D.R.		E.E.G.-Sociale Verordening Règl. social C.E.E.		Vervoerdokumenten C.M.R. — Documents de transport C.M.R.		Andere — Autres		Regl. Prisonsvervoer — Règl. transport de personnes		Totaal — Total		Algemeen totaal — Total général	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Januari. — Janvier . . .	21	34	—	—	5	3	4	5	50	76	—	—	80	118	551	693
Februari. — Février . . .	49	30	—	—	2	1	7	2	118	43	—	—	176	76	1 086	743
Maart. — Mars . . .	53	32	—	—	3	1	4	4	94	95	1	1	155	133	1 209	1 069
April. — Avril . . .	116	55	—	—	6	4	8	5	142	98	3	3	275	165	1 659	1 095
Mai. — Mai . . .	47	50	—	—	9	4	9	—	128	87	2	1	195	142	1 502	883
Juni. — Juin . . .	126	105	—	—	9	5	5	12	178	124	2	2	320	248	1 836	1 459
Juli. — Juillet . . .	67	47	5	—	7	5	5	1	88	52	10	7	182	112	999	632
Augustus. — Août . . .	43	46	—	—	12	10	1	4	47	70	11	10	114	140	797	989
September. — Septem.	46	64	—	—	9	6	2	5	83	84	1	1	141	160	1 456	911
Oktober. — Octobre . . .	51	31	—	—	5	2	7	4	75	66	—	—	138	103	1 468	890
November. — Novem.	82	84	—	—	6	4	8	4	78	54	—	—	174	146	1 389	959
December. — Décembre	86	35	—	—	3	2	8	3	110	51	—	—	207	91	1 059	796
Totaal. — Total . . .	787	613	5	—	76	47	68	49	1 191	900	30	25	2 157	1 634	15 011	11 119

TABEL Nr. 5

Percentage van gewichtsoverschrijding der voertuigen

TABLEAU N° 5

Pourcentage de surcharge des véhicules

Percentage van gewichtsoverschrijding — Pourcentage des surcharges	Aantal bedrijfsvoertuigen ingeschreven — Nombre de camions immatriculés			
	In België — En Belgique		In buitenland — A l'étranger	
	1982	1983	1982	1983
1. Minder dan 10 pct. overlast. — Moins de 10 p.c. de surcharge . . .	183	134	28	14
2. Tussen 11 en 20 pct. overlast. — Entre 11 et 20 p.c. de surcharge . . .	1 020	720	157	119
3. Tussen 21 en 30 pct. overlast. — Entre 21 et 30 p.c. de surcharge . . .	362	293	75	33
4. Tussen 31 en 40 pct. overlast. — Entre 31 et 40 p.c. de surcharge . . .	171	116	35	15
5. Tussen 41 en 50 pct. overlast. — Entre 41 et 50 p.c. de surcharge . . .	59	52	15	6
6. Tussen 51 en 60 pct. overlast. — Entre 51 et 60 p.c. de surcharge . . .	33	20	10	4
7. Tussen 61 en 70 pct. overlast. — Entre 61 et 70 p.c. de surcharge . . .	26	10	8	2
8. Tussen 71 en 80 pct. overlast. — Entre 71 et 80 p.c. de surcharge . . .	10	12	2	3
9. Tussen 81 en 90 pct. overlast. — Entre 81 et 90 p.c. de surcharge . . .	1	3	2	0
10. Tussen 91 en 100 pct. overlast. — Entre 91 et 100 p.c. de surcharge . . .	2	0	2	4
11. Meer dan 100 pct. overlast. — Plus de 100 p.c. de surcharge . . .	2	5	6	4
Totaal. — Totaux . . .	1 869	1 365	340	204

Totaal aantal in 1982 : 2 209

Totaal aantal in 1983 : 1 569

Nombre total en 1982 : 2 209

Nombre total en 1983 : 1 569

TABEL Nr. 6

Aantal processen-verbaal ten laste van Belgische en buitenlandse vervoerders

	1982	1983
Aantal processen-verbaal :		
Belgische vervoerders	6 028	4 514
Buitenlandse vervoerders	1 291	1 032
Totaal	7 319	5 546

TABLEAU N° 6

Nombre de procès-verbaux à charge des transporteurs belges et étrangers

	1982	1983
Nombre de procès-verbaux :		
Transporteurs belges	6 028	4 514
Transporteurs étrangers	1 291	1 032
Totaux	7 319	5 546

TABEL Nr. 7

Aantal processen-verbaal volgens de vervoercategorieën

Vervoercategorieën — Catégorie de transport	Aantal P.V.'s opgesteld voor overtredingen begaan met motorvoertuigen, ingeschreven in — Nombre de P.V. établis pour des infractions commises avec des véhicules immatriculés				Totaal — Totaux	
	België — Belgique		Buitenland — Etranger			
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
1. Vervoer van goederen, — <i>Transport de marchandises</i>	5 172	3 766	1 209	982	6 381	4 748
2. Vervoer van personen, — <i>Transport de personnes</i>	856	748	82	50	928	798
Totaal, — <i>Totaux</i>	6 028	4 514	1 291	1 032	7 319	5 546

TABLEAU N° 7

Nombre de procès-verbaux selon les catégories de transports

TABEL Nr. 8		TABLEAU N° 8					
Totaal aantal vastgestelde overtredingen		Nombre global d'infractions constatées					
Vervoer van — Transport de		Overtredingen begaan met motorvoertuigen ingeschreven in — Nombre d'infractions commises avec des véhicules immatriculés				Totaal — Totaux	
		België — Belgique		Buitenland — Etranger			
		1982	1983	1982	1983	1982	1983
		Goederen. — <i>Marchandises</i>	11 773	8 387	2 049	1 560	13 822
Personen. — <i>Personnes</i>	1 081	1 098	108	74	1 189	1 172	
Totaal. — <i>Totaux</i>		12 854	9 485	2 157	1 634	15 011	11 119

TABEL Nr. 9		TABLEAU N° 9	
Diversen (en andere maatregelen ter beteugeling)		Divers (et autres mesures de répression prises)	
		1982	1983
1. Aantal onderzoeken. — <i>Nombre d'enquêtes</i>		972	803
2. Aantal behandelde schriftelijke klachten. — <i>Nombre de plaintes écrites traitées</i>		109	98
3. Aantal behandelde kanttekeningen bij P.V.'s. — <i>Nombre d'apostilles sur P.V. traitées</i>		23	30
4. Aantal ingetrokken internationale vergunningen. — <i>Nombre de retraits d'autorisations internationales</i>		275	195
5. Goederenvervoer. — <i>Transports de choses</i> :			
a) Doen afladen. — <i>Injonction de déchargement</i> :			
— Belgische voertuigen. — <i>Véhicules belges</i>		195	96
— Buitenlandse voertuigen. — <i>Véhicules étrangers</i>		109	49
b) Teruggestuurd naar grensovergang of plaats van lading. — <i>Véhicules refoulés à la frontière ou au lieu de chargement</i> :			
— Belgische transporten. — <i>Transporteurs belges</i>		88	38
— Buitenlandse transporten. — <i>Transporteurs étrangers</i>		87	19
c) Verbod tot verder rijden (geïmmobiliseerd ter plaatse). — <i>Immobilisation du véhicule sur place</i> :			
— Belgische transporten. — <i>Transporteurs belges</i>		29	10
— Buitenlandse transporten. — <i>Transporteurs étrangers</i>		27	4
d) Intrekking vergunning buitenlandse voertuigen. — <i>Retrait d'autorisations couvrant les véhicules immatriculés à l'étranger</i>		235	195
e) Intrekking schouwingsbewijzen (Belg.). — <i>Retrait de certificat de contrôle techn. (belg.)</i>		237	154
f) Intrekking registreerbladen tachograaf. — <i>Retrait disques tachygraphe</i> :			
— Belgen. — <i>Belges</i>		21	14
— Buitenlanders — <i>Etrangers</i>		7	0
6. Personenvervoer. — <i>Transports de personnes</i> :			
a) Doen uitstappen. — <i>Injonction de débarquement aux voyageurs</i> :			
— Belgische voertuigen. — <i>Véhicules immatriculés en Belgique</i>		24	5
— Buitenlandse voertuigen. — <i>Véhicules immatriculés à l'étranger</i>		17	5
b) Ingetrokken registreerbladen tachograaf. — <i>Retrait disques tachygraphe</i> :			
— Belgen. — <i>Belges</i>		12	6
— Buitenlanders — <i>Etrangers</i>		9	0
c) Teruggestuurd naar plaats van lading. — <i>Véhicules refoulés au lieu de chargement</i> :			
— Belgen. — <i>Transporteurs belges</i>		0	4
— Buitenlanders — <i>Transporteurs étrangers</i>		0	0

BIJLAGE II

25 november 1980. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 23 juni 1978, 8 juni 1979, 14 december 1979 en 15 april 1980;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1976 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 1 juni 1977, 7 april 1978 en 25 september 1978;

Gelet op de wet van 28 mei 1956 betreffende ontplofbare en voor de deflagratie vatbare stoffen en mengsels en daarmede geladen tuigen, evenals de besluiten genomen in uitvoering van deze wet;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

ARTIKEL 1

Een artikel 48bis, luidend als volgt, wordt in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ingevoegd :

« Artikel 48bis. — Vervoer van gevaarlijke goederen.

48bis 1. Verplichting de autosnelwegen te volgen.

Voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren in de zin van het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960, en die krachtens dat Verdrag of krachtens verordeningbepalingen van intern recht voorzien moeten zijn van een oranje bord, moeten, behalve in geval van noodzaak, de autosnelwegen volgen. »

« 48bis 2. Verboden toegang.

De toegang tot de openbare wegen of delen van openbare wegen, voorzien van het verkeersbord C24 is verboden aan de bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke goederen vervoeren welke door de Minister van Verkeerswezen en door de Minister van Economische Zaken zijn bepaald. »

ANNEXE II

25 novembre 1980. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R.) et ses annexes, signé à Genève le 30 septembre 1957 et approuvé par la loi du 10 août 1960;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979 et 15 avril 1980;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1976 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosibles ou radioactives, modifié par les arrêtés royaux des 1^{er} juin 1977, 7 avril 1978 et 25 septembre 1978;

Vu la loi du 28 mai 1956 relative aux substances et mélanges explosibles ou susceptibles de déflager et aux engins qui en sont chargés ainsi que les arrêtés pris en exécution de cette loi;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE 1^{er}

Un article 48bis, rédigé comme suit, est inséré dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière :

« Article 48bis. — Transport des marchandises dangereuses.

48bis 1. Obligation d'emprunter les autoroutes.

Doivent, sauf en cas de nécessité, emprunter les autoroutes, les véhicules transportant des marchandises dangereuses au sens de l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R.) et ses annexes, signé à Genève le 30 septembre 1957 et approuvé par la loi du 10 août 1960 et qui, en vertu de cet Accord ou de dispositions réglementaires de droit interne, doivent être munis d'un panneau orange. »

« 48bis 2. Interdiction d'accès.

L'accès aux voies publiques ou parties de voies publiques pourvues du signal C24 est interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par le Ministre des Communications et par le Ministre des Affaires économiques. »

ART. 2

Artikel 68.3 van het zelfde besluit wordt aangevuld door het verkeersbord C24.

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke goederen, bepaald door de Minister van Verkeerswezen en door de Minister van Economische Zaken, vervoeren.

ART. 3

Dit besluit treedt in werking op 1 februari 1981.

ART. 4

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Economische Zaken zijn ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 25 november 1980.

25 november 1980. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 29, gewijzigd bij de wet van 9 juni 1975;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op de artikelen 5, 48bis, 2 en 68.3, gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 november 1980;

Gelet op het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Justitie en Institutionele Hervormingen.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

ARTIKEL 1

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld met een 14°, luidend als volgt :

« 14° Het verkeersbord C24 niet in acht genomen. »

ART. 2

Dit besluit treedt in werking op 1 februari 1981.

ART. 3

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Justitie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 25 november 1980.

ART. 2

L'article 68.3 du même arrêté est complété par le signal C24.

Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par le Ministre des Communications et par le Ministre des Affaires économiques.

ART. 3

Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 1981.

ART. 4

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 novembre 1980.

25 novembre 1980. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 29, modifié par la loi du 9 juin 1975;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment les articles 5, 48bis, 2 et 68.3, modifié par l'arrêté royal du 25 novembre 1980;

Vu l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE 1^{er}

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière, est complété par un 14°, rédigé comme suit :

« 14° Ne pas avoir respecté le signal C24. »

ART. 2

Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 1981.

ART. 3

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 novembre 1980.

BIJLAGE III**C. Vervoer langs de weg****C1. GOEDEREN****ART. 75**

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen wordt gelijkgesteld met een vervoerder die voldoet aan de voorwaarden gesteld door dit algemeen reglement en de uitvoeringsbesluiten ervan voor het verkrijgen van enigerlei algemene vergunningen voor nationaal of internationaal vervoer.

ART. 76

Wanneer de intrekking van een nummerplaat is bevolen, moet de houder van de plaat ze aan de Dienst van het Wegverkeer terugbezorgen binnen drie dagen na de dag waarop de rechterlijke beslissing die de intrekking beveelt in kracht van gewijsde is gegaan.

ART. 77

Worden aangesteld om toezicht te houden op de uitvoering van de wet van 1 augustus 1980 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding en van de ter uitvoering ervan genomen besluiten :

1. het personeel van de Rijkswacht;
 2. de ambtenaren en agenten van de plaatselijke politie;
 3. de ambtenaren en beambten van het Bestuur van het Vervoer, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;
 4. de ambtenaren en beambten van het Hoog Comité van Toezicht, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;
 5. de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en de ambtenaren en beambten in actieve dienst der provinciale wegdiensten, behalve het kantoorpersoneel;
 6. de kantonniers en ander voor het toezicht op de openbare weg aangesteld personeel;
 7. het douanepersoneel in uniform, bij de uitoefening van zijn dienst;
 8. de sociale inspecteurs en controleurs van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, wat betreft de bepalingen van artikel 61.
- (Alinea ingetrokken met ingang van 1 oktober 1969 en van 1 oktober 1970, voor het vervoer bedoeld in § 2, respectievelijk § 3 van het artikel 19 van Verordening (EEG) nr. 543/69 - koninklijk besluit 23 maart 1970, art. 6.)

ANNEXE III**C. Transport par la route****C1. MARCHANDISES****ART. 75**

La Société nationale des chemins de fer belges est assimilée à un transporteur réunissant les conditions requises par le présent règlement général et par ses arrêtés d'exécution pour obtenir toute autorisation générale de transport national ou international.

ART. 76

Si le retrait d'une marque d'immatriculation a été ordonné, le titulaire de cette marque est tenu de la restituer à l'Office de la circulation routière dans les trois jours de la date où la décision judiciaire qui ordonne le retrait a acquis force de chose jugée.

ART. 77

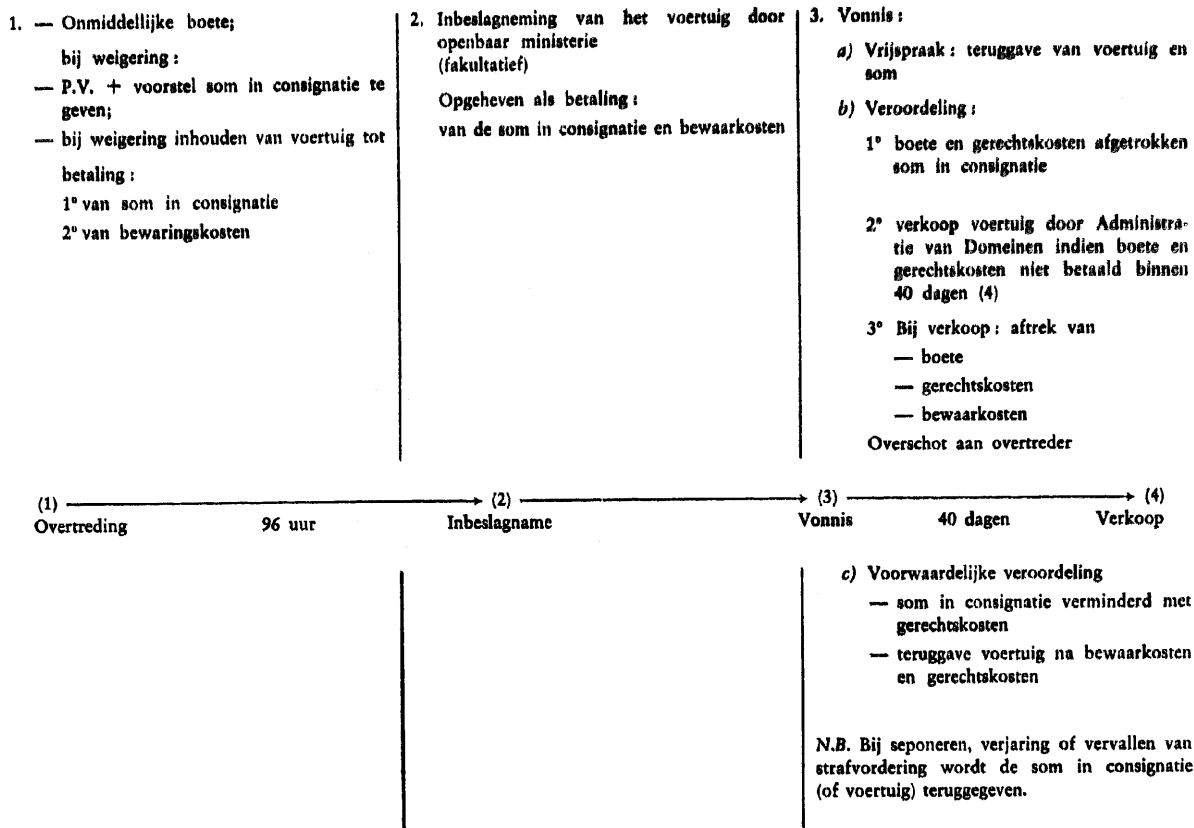
Sont qualifiés pour veiller à l'exécution de la loi du 1^{er} août 1980 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, ainsi que des arrêtés pris en exécution de celle-ci :

1. le personnel du corps de la gendarmerie;
 2. les fonctionnaires et agents de la police locale;
 3. les fonctionnaires et agents de l'Administration des transports investis d'un mandat de police judiciaire;
 4. les fonctionnaires et agents du Comité supérieur de contrôle investis d'un mandat de police judiciaire;
 5. les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux en service actif, autres que les employés de bureau;
 6. les cantonniers et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique;
 7. les agents des douanes, en uniforme, dans l'exercice de leurs fonctions;
 8. les inspecteurs et contrôleurs sociaux du Ministère de l'Emploi et du Travail, en ce qui concerne les dispositions de l'article 61.
- (Alinea abrogé à partir du 1^{er} octobre 1969 et du 1^{er} octobre 1970, pour les transports visés respectivement au § 2 et au § 3 de l'article 19 du Règlement (CEE) n° 543/69 - arrêté royal du 23 mars 1970, art. 6.)

BIJLAGE IV

Onmiddellijke boete voor vreemdelingen

Procedure in « cascade »



ANNEXE IV

Amende immédiate pour les étrangers

Procédure en « cascade »

