

**BELGISCHE SENAAAT**


---

 ZITTING 1962-1963.
 

---



---

 16 MEI 1963.
 

---

**Ontwerp van wet betreffende het rijbewijs voor bestuurders van motorrijtuigen en tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, de besluitwet van 14 november 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap en de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR DE JUSTITIE EN HET VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1) UITGEBRACHT DOOR DE HH. **DEKEYZER EN RENQUIN.**

---

 DAMES EN HEREN,

Alvorens een aanvang te maken met het onderzoek van het ontwerp van wet dat ertoe strekt in België een rijbewijs in te voeren, heeft de Minister van Verkeerswezen gesproken over het probleem dat in alle landen aan de orde van de dag is, namelijk dat van de veiligheid op de weg.

**Uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen.****A. Algemene beschouwingen.**

1. Op de weg worden de meeste ongevallen veroorzaakt. Men kan het aantal doden en zwaargewonden

---

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Rolin en Goossens, voorzitters; Camby, Claeys, Coppens, Cuvellier, De Baeck, De Block, Demarneffe, Dulac, Feron, Gilson, Hambye, Henckaerts, Jennard, Lagae, Merchiers, Nihoul, Oblin, Pontus, Stubbe, Trappeniens, Uselding, Vandenbusche, Vandeputte, Van Bogaert, Vandekerckhove, Van den Storme, Van Hoeylandt, Van Laeys en Dekeyzer en Renquin, verslaggevers.

**R. A 6425.**

*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

68 (Zitting 1962-1963) : Ontwerp van wet.

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

 SESSION DE 1962-1963.
 

---



---

 16 MAI 1963.
 

---

**Projet de loi relatif au permis de conduire des conducteurs de véhicules automoteurs, et modifiant la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse et la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES DE LA JUSTICE ET DES COMMUNICATIONS ET P.T.T. (1) PAR MM. **DEKEYZER ET RENQUIN.**

---

 MESDAMES, MESSIEURS,

Avant d'aborder l'examen du projet de loi tendant à instaurer un permis de conduire en Belgique, le Ministre des Communications a traité d'un problème qui est à l'ordre du jour dans tous les pays : la sécurité routière.

**Exposé du Ministre des Communications.****A. Généralités.**

1. C'est sur la route que se produisent la plupart des accidents. Le nombre des morts et des blessés graves

---

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Rolin et Goossens, présidents; Camby, Claeys, Coppens, Cuvellier, De Baeck, De Block, Demarneffe, Dulac, Feron, Gilson, Hambye, Henckaerts, Jennard, Lagae, Merchiers, Nihoul, Oblin, Pontus, Stubbe, Trappeniens, Uselding, Vandenbusche, Vandeputte, Van Bogaert, Vandekerckhove, Van den Storme, Van Hoeylandt, Van Laeys et Dekeyzer et Renquin, rapporteurs.

**R. A 6425.**

*Voir :*

Document du Sénat :

68 (Session de 1962-1963) : Projet de loi.

op hetzelfde niveau plaatsen als het aantal doden van kanker en hartziekten die de meeste slachtoffers maken.

In 1961 heeft men 1.079 doden ter plaatse en 15.114 zwaargekwetsen genoteerd. De cijfers voor 1962 zijn nog niet beschikbaar, maar alles wijst op een gelijklopende verhoging met het aantal voertuigen in het verkeer.

Het probleem der veiligheid maakt een geheel uit, zelfs indien het verschillende bijzondere aspecten vertoont, waarvan de ene trouwens zo belangrijk zijn als de andere.

Indien dus alleen *een gezamenlijke politiek* de veiligheid op de weg kan doen verbeteren en het hoofd bieden aan de plaag der ongevallen op de weg, moet *ieder aspect* grondig en met de gewenste energie behandeld worden.

2. Het eerste aspect is natuurlijk *de infrastructuur*. Dit ontsnapt nochtans aan de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen. De Minister wijst nochtans op de belangrijke inspanning die de Regering op dit gebied doet, en hij drukt de wens uit dat België weldra niet alleen over een groot en schoon, maar ook veilig wegennet zal kunnen beschikken.

Het tweede punt betreft *het voertuig* zelf en hier is het duidelijk dat de bouwers pogingen gedaan hebben om de veiligheid van hun voertuigen te verbeteren en om de mogelijkheid van kwetsuren door schokken te verminderen.

De Regering zelf is tussengekomen om het gebruik van gevaarlijke versieringen te verbieden. Anderzijds doet zij inspanningen om de technische controle verder uit te breiden welke bijzonder slaat op de directieorganen en de remmen. Niet alleen de voertuigen voor beroepsgebruik, maar ook de toeristenvoertuigen zijn onderworpen aan een dergelijke controle van het ogenblik dat deze laatste ouder dan 5 jaar zijn of bij gelegenheid van verandering van eigenaar.

De Minister bestudeert de kwestie of deze controle nog verder moet uitgebreid worden, rekening houdend met het feit dat gebleken is dat na een jaar gebruik vele nieuwe voertuigen niet meer aan de voorschriften van veiligheid beantwoorden.

Een ander domein dat niet alleen sterk de aandacht gaande houdt der specialisten maar eveneens der weggebruikers, is dit van *de reglementering* en *de signalisatie*.

Klare en eenvoudige regels, een samenhangende signalisatie, zijn voorzeker van aard om aarzelingen te vermijden die fataal kunnen zijn.

Een eerste maatregel ter vereenvoudiging bestond in het veralgemenen van de *voorrang van rechts*. De aanpassingsperiode van dit principe loopt naar haar einde en dit met bevredigende uitslagen indien men rekening houdt enerzijds met het feit dat deze voorrang geen absoluut recht uitmaakt waarvan te allen prijze dient gebruik gemaakt, en anderzijds met de vaststelling dat de grote toegangswegen een duidelijk aangeduide voorrang moeten genieten.

Het principe van de voorrang van rechts dat zijn hoofddoel reeds heeft bereikt (namelijk de lichame-

peut être comparé à celui des décès dus au cancer et aux affections cardiaques, maladies qui font le plus de victimes.

Pour 1961, on a enregistré 1.079 tués sur la place et 15.114 blessés graves. On ne dispose pas encore des chiffres de l'année 1962, mais tout indique que le nombre de victimes s'accroît parallèlement à celui des véhicules en circulation.

Le problème de la sécurité constitue un ensemble, encore qu'il comporte divers aspects particuliers, d'ailleurs aussi importants les uns que les autres.

S'il est donc vrai que seule une *politique d'ensemble* serait capable d'améliorer la sécurité routière et d'enrayer le fléau des accidents de la circulation, *chaque aspect* du problème doit être examiné à fond et avec toute l'énergie requise.

2. Le premier aspect à envisager est évidemment *l'infrastructure*. Celle-ci échappe à la compétence du Ministre des Communications, mais celui-ci rappelle cependant l'important effort accompli par le Gouvernement dans ce domaine et il émet le vœu que la Belgique puisse disposer bientôt d'un réseau routier, non seulement étendu et adéquat, mais encore suffisamment sûr.

Un deuxième point concerne les *véhicules* eux-mêmes: il n'est pas douteux que les constructeurs se sont attachés à en accroître la sécurité et à réduire les possibilités de blessures dues aux chocs.

Le Gouvernement est intervenu lui-même pour interdire les garnitures dangereuses. D'autre part, il s'efforce d'étendre encore le contrôle technique, qui porte principalement sur les organes de direction et les freins. Aussi bien les véhicules utilisés à des fins professionnelles que les véhicules de tourisme y sont soumis, dès lors que leur âge dépasse 5 ans ou en cas de changement de propriétaire.

Le Ministre examine la question de savoir s'il y a lieu de développer encore le contrôle technique, car il est apparu qu'après un an d'usage, beaucoup de véhicules neufs ne répondent plus aux prescriptions de sécurité.

Un autre domaine qui retient l'attention toute particulière, non seulement des spécialistes, mais aussi des usagers est celui de la *réglementation* et de la *signalisation*.

Des règles claires et simples, ainsi qu'une signalisation cohérente sont certainement de nature à éviter aux usagers des hésitations qui peuvent être fatales.

Une première mesure de simplification a été la généralisation de la *priorité de droite*. La période d'adaptation de ce principe touche à sa fin; elle a eu des résultats satisfaisants, si l'on tient compte, d'une part, du fait que la priorité de droite ne constitue pas un droit absolu dont on doit faire usage à tout prix et, d'autre part, de ce que l'on a constaté la nécessité de donner aux grandes voies d'accès un caractère prioritaire clairement signalé.

Le principe de la priorité de droite, qui a déjà atteint son but principal, c'est-à-dire de diminuer les lésions

lijke letsels te verminderen), zal ons nog meer voldoening geven zonder de verkeersstroming te verhinderen.

*De reglementering* zal weldra in overeenstemming gebracht worden met de wegcodes van het merendeel der Europese landen, wat terzelfder tijd een vereenvoudiging zal uitmaken zowel voor de vreemdelingen die zich naar België begeven, als voor de Belgen die zich naar het buitenland verplaatsen.

Betreffende hetzelfde voorwerp deelt de Minister mede dat hij thans pogingen aanwendt om de wetgeving op het verkeer te herzien en dit in de eerste plaats om tot een meer samenhangende en meer doeltreffende *signalisatie* te komen.

Dit doel kan slechts bereikt worden wanneer verandering wordt gebracht in de bevoegdheid om bijzondere voorschriften vast te stellen inzake verkeer en om verkeerstekens te plaatsen die deze voorschriften ter kennis van de weggebruikers zullen brengen.

In dit opzicht is een wijziging van de wet van 1 augustus 1899 op de politie op het vervoer onontbeerlijk en de studie daaromtrent is bijna beëindigd. Van nu af aan kan de Minister reeds zeggen dat hij op dat gebied de gemeentelijke autonomie wil behouden, terwijl nochtans de nodige inrichtingen zullen voorzien worden om de ongeordende toestand, die wij thans kennen op dat gebied, uit te schakelen.

Er blijft een laatste beschouwing, *het menselijk aspect*. Wat ook de toestand van de wegen, de technische vooruitgang en de verbetering van de reglementering wezen, zal geen enkel resultaat bereikt worden indien men er niet toe komt de gedragingen te verbeteren van de mens die deze wegen moet gebruiken, die een voertuig moet besturen en die rekening moet houden met de reglementering.

Het is inderdaad een feit : in de meeste ongevallen speelt de menselijke factor een rol, en dat bewijzen niet alleen de statistieken (187.326 verkeersongevallen in 1961, waarvan meer dan 90 % te wijten aan fouten begaan door de autovoerders), maar ook de politie, de rijkswacht en zelfs de weggebruikers geven dit eensgezind toe.

Men staat verbaasd over de antwoorden die de autovoerders soms geven aan diegenen die belast zijn met het verbaliseren der inbreuken. Men mag in ieder geval zeggen dat de onwetendheid nopens de beredeneerde voorschriften van de wegcode zeer algemeen is.

Anderzijds blijkt uit de gedragingen van de mens op de weg dat weinig autobestuurders een voldoende gevoelsrijpheid bezitten. Talrijk zijn diegenen die zich niet willen laten voorbijsteken, die niet in rij willen blijven, die voorbijsteken dan wanneer de veiligheidsmarge onvoldoende is, die verstrooid zijn of die het bewijs leveren van een te grote roekeloosheid.

Het is deze menselijke factor die het huidig ontwerp van wet meer in het bijzonder in overweging neemt.

3. Het ontwerp beoogt te trachten de weggebruikers, in de mate van het mogelijke, verantwoordelijkheidsgevoel bij te brengen.

Weliswaar is het gedrag van de autovoerders in een zekere mate onvoorzienbaar en niet controleerbaar, maar de Minister kan zich niet verenigen met de mening, soms uitgedrukt, volgens welke de invoering

corporelles, nous rendra plus de services encore, sans pour autant entraver l'écoulement de la circulation routière.

*La réglementation* va bientôt être mise en concordance avec les codes de la route de la plupart des pays européens, ce qui constituera une simplification, tant pour les étrangers se déplaçant en Belgique que pour les Belges se rendant à l'étranger.

Dans le même ordre d'idées, le Ministre communique qu'il s'applique actuellement à revoir la législation sur le roulage, surtout afin de rendre la *signalisation* plus cohérente et plus efficace.

Cet objectif ne pourra être atteint qu'en modifiant la compétence d'édicter des règles particulières en matière de roulage et de placer des signaux routiers portant ces règles à la connaissance des usagers.

A cet égard, il est indispensable de réadapter la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 sur la police du roulage; l'étude préparatoire est presque terminée. Dès à présent, le Ministre est en mesure de déclarer qu'il entend maintenir l'autonomie communale dans ce domaine, tout en prévoyant les aménagements nécessaires qui permettront de remédier à la situation désordonnée que nous connaissons actuellement.

Il reste encore à examiner *l'aspect humain*. Quel que soit l'état des routes, quel que soit le progrès technique réalisé et si importante que puisse être l'amélioration des règlements, l'on n'arrivera à aucun résultat si l'on ne parvient pas à corriger le comportement de l'homme qui doit utiliser ces routes, conduire un véhicule et observer les règlements en vigueur.

Que le facteur humain intervienne dans la plupart des accidents, c'est un fait qui non seulement est établi par les statistiques (187.326 accidents de la circulation en 1961, dont plus de 90 % dus à des fautes commises par les automobilistes), mais qui est encore reconnu unanimement par la police, la gendarmerie et les usagers eux-mêmes.

On est parfois stupéfait des réponses que font les automobilistes à ceux qui sont chargés de dresser procès-verbal des infractions. En tout cas, on peut dire que l'ignorance des prescriptions rationnelles du Code de la route est quasi générale.

D'autre part, le comportement habituel de l'usager de la route démontre que peu d'automobilistes ont une maîtrise suffisante de leurs impulsions. Beaucoup refusent de se laisser dépasser, ne veulent pas rester dans la file, dépassent alors que la marge de sécurité est insuffisante, sont distraits ou trop téméraires.

C'est sur ce facteur humain que le présent projet de loi entend particulièrement agir.

3. Le projet vise à développer autant que possible, chez les usagers, le sens des responsabilités.

S'il est vrai que les réactions des automobilistes sont, dans une certaine mesure, imprévisibles et incontrôlables, le Ministre ne partage pas une opinion que l'on entend parfois exprimer et selon laquelle l'instauration

van een rijbewijs in dit domein een slag in het water zou zijn en een nutteloze en nog meer kostelijke fantasie zou uitmaken.

Bovendien, het rijbewijs is geenszins een algemene remedie alhoewel het universeel verspreid is en, om ons slechts bij Europa te houden, België is het enige land dat zich onderscheidt van de andere landen welke lid zijn van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (waarbij 18 staten aangesloten zijn) omdat dit bewijs er niet bekend is.

Hierop wordt geantwoord dat, proportioneel, het aantal ongevallen en slachtoffers niet groter is dan elders. Dit argument schijnt niet beslissend. Eerst en vooral roept men statistieken in die niet alle op dezelfde basis gegrond zijn en daarom uiterst moeilijk te interpreteren. Indien het bij voorbeeld gaat om het aantal doden bij de verkeersongevallen te bepalen, dan stelt men vast dat in bepaalde landen (waaronder het onze) slechts rekening wordt gehouden met de doden ter plaatse, dan wanneer andere rekening houden met de slachtoffers die binnen de drie dagen overlijden, zelfs binnen de 30 dagen na het ongeval. Het aantal voertuigen in het verkeer zelf is niet altijd met zekerheid bepaald.

Vervolgens is het niet de vraag of er bij ons meer ongevallen gebeuren dan elders, maar integendeel of de invoering van het rijbewijs invloed zal hebben op het menselijk gedrag zodat het aantal ongevallen in ons land kan verminderd worden.

In dit opzicht is de Minister er zeker van dat zijn mening zal gedeeld worden indien hij van oordeel is dat de invoering van het rijbewijs voorzeker een nuttige maatregel is indien het alleen bijdroeg jaarlijks enkele mensenlevens te sparen.

De Minister verklaart dat hij de gelegenheid zal hebben aan te tonen dat het rijbewijs geen plagerige en kostelijke maatregel zal zijn voor de weggebruikers. Hij komt terug op de leidende gedachte bij het opstellen van het huidig ontwerp, namelijk, bij iedere autovoerder het verantwoordelijkheidsgevoel vermeerderen dat zo dikwijls ontbreekt bij hen die voertuigen bezigen waarvan zij ten slotte het gevaarlijk karakter niet kennen.

#### B. Economie van het ontwerp van wet.

1. Om het rijbewijs te bekomen, zullen de kandidaat-autovoerders moeten verklaren dat zij de nodige kennis bezitten om een rijtuig te besturen. Een praktisch examen zal dus niet vereist worden behoudens voor het bezoldigd vervoer van personen en voor het besturen van zware of hinderlijke voertuigen. Volgens de Minister is inderdaad in de meeste gevallen dergelijke proef niet beslissend. Alleen de ondervinding vormt goede autobestuurders en het is vergeefse moeite te willen oordelen over hun behendigheid binnen een beperkte tijd van hetzij 10, 15 of 20 minuten, wat het geval is in de meeste landen. Het essentiële bestaat hierin de autovoerders voor hun verantwoordelijkheden te stellen en van hen te eisen op hun eer te verklaren dat hun behendigheid voldoende is om hen toe te laten te sturen zonder gevaar voor de anderen. Men zal zich eveneens tevreden stellen met een verkla-

du permis de conduire serait un coup d'épée dans l'eau et une fantaisie aussi inutile que coûteuse.

Au surplus, le permis de conduire n'est nullement une panacée, encore qu'il soit partout obligatoire; pour nous en tenir à l'Europe, disons d'ailleurs que la Belgique est le seul pays qui se distingue à cet égard des autres Etats membres de la Conférence européenne des Ministres des transports (qui groupe 18 Etats).

A quoi l'on répond que le nombre d'accidents et de victimes n'est, proportionnellement, pas plus élevé en Belgique qu'ailleurs. Cet argument ne paraît pas pertinent. D'abord, on invoque des statistiques qui ne sont pas établies sur les mêmes bases et dont, par conséquent, l'interprétation est fort délicate. S'il s'agit, par exemple, de connaître le nombre de décès dus aux accidents de la route, on constate que, dans certains pays (dont le nôtre), il n'est tenu compte que des tués sur place, alors que d'autres pays incluent dans leurs statistiques les victimes qui succombent dans les trois jours, voire dans les trente jours. On ne connaît même pas toujours avec certitude le nombre des véhicules en circulation.

Ensuite, la question n'est pas de savoir s'il y a plus d'accidents en Belgique qu'à l'étranger, mais au contraire si l'instauration du permis de conduire influencera le comportement des usagers de manière à réduire le nombre des accidents.

Le Ministre est certain que les membres de la Commission seront d'accord avec lui pour estimer que, si l'instauration du permis de conduire pouvait contribuer à sauver chaque année ne fût-ce que quelques vies humaines, cette mesure aurait prouvé son utilité.

Il déclare qu'il aura encore l'occasion de démontrer que le permis de conduire ne constituera pas pour les usagers une mesure tracassière et onéreuse. Il rappelle la grande idée qui a présidé à l'élaboration du présent projet et qui est de développer le sens des responsabilités chez tous les automobilistes, car c'est ce qui manque trop souvent à ceux qui conduisent des véhicules sans avoir une conscience suffisante des dangers que ceux-ci présentent.

#### B. Economie du projet.

1. Pour obtenir le permis de conduire, les candidats-automobilistes devront souscrire une déclaration certifiant qu'ils possèdent les connaissances nécessaires à la conduite d'un véhicule. Un examen pratique ne sera donc pas exigé, sauf pour le transport rémunéré de personnes ou la conduite de véhicules lourds ou encombrants. Le Ministre estime qu'en effet, pareil examen ne serait pas concluant dans la plupart des cas. Seule l'expérience forme de bons automobilistes et il serait vain de vouloir juger leurs capacités après une épreuve de 10, 15 ou 20 minutes, comme cela se pratique dans la plupart des pays. L'essentiel, c'est de placer les automobilistes devant leurs responsabilités et d'exiger d'eux une déclaration attestant sur l'honneur qu'ils sont capables de conduire sans danger pour autrui. De même, on se contentera d'une déclaration du requérant en ce qui concerne ses

ring van de verzoeker wat betreft zijn *lichamelijke geschiktheid*. Zonder hier over de waarde te spreken die soms zou moeten toegekend worden aan medische getuigschriften, afgeleverd voor de gelegenheid, mag men de belangrijke uitgaven niet uit het oog verliezen die systematisch georganiseerde medische onderzoeken, hetzij voor de Staat, hetzij voor de ziekteverzekering, zouden medebrengen.

Het ontwerp laat aan de Koning toe de lichaamsgebreken en kwalen te bepalen die onverenigbaar worden geacht met het sturen van een rijtuig.

Het gaat hier vooral over vallende ziekte en andere kwalen die plotse verdoovingen en bezwijmingen kunnen veroorzaken, over alcoholisme, verslaafdheid aan vergiften, verminderde gezichts- of oorscherpte.

Kortom, de meeste verzoekers zullen slechts aan een *theoretisch examen over de wegcode* onderworpen worden, waarbij men zich gemakkelijk rekenschap kan geven in welke mate de verzoeker de regels van het verkeer kent.

Dit examen, zoals de praktische examens voor beroepsautobestuurders, zal niet vereist worden van de personen die 21 jaar oud geworden zijn en die geen verval hebben opgelopen tijdens de vijf jaar welke het van kracht worden der wet voorafgaan. Inderdaad, op 1 augustus 1962 werd ons automobielpark geschat als volgt :

Toeristenvoertuigen	: 935.638
Autobussen en autocars	: 6.124
Camions	: 192.833
Moto's	: 200.595
Rijwielen met hulpmotor	: 435.438

Indien men rekening houdt met het feit dat er dikwijls twee bestuurders per voertuig zijn, is het niet overdreven in België het aantal autovoerders op 2,5 tot 3 miljoen te schatten. Het is niet mogelijk in de nabije toekomst het afleveren van een rijbewijs aan het afleggen van een proef te onderwerpen zonder deze operatie over verschillende jaren te doen lopen waarbij de oprichting van een overladen en kostelijk administratief kader nodig is.

Het rijbewijs zal dus wel afgeleverd worden met een minimum van formaliteiten en kosten, en de bewerkingen voor de aflevering pogen hoofdzakelijk de aandacht van de kandidaat-bestuurders te vestigen op de essentiële vereiste hoedanigheden ter verbetering van de wegveiligheid.

2. In dit opzicht heeft de invoering van het rijbewijs vooral een *preventief doel*. Het is te voorzien dat dit preventief doel versterkt zal worden door het feit dat de autobestuurders, eenmaal in het bezit van het document, des te minder zullen wensen dat het bezit van het rijbewijs hun ontnomen wordt of het verval van het recht om te sturen, dat zij opgelopen hebben, er wordt op ingeschreven, nu het rijbewijs de controle van dit verval gemakkelijker zal maken.

Zoals men weet wordt het verval thans vermeld op de identiteitskaart die, lokaal uitgereikt, bedrog toelaat.

*capacités physiques*. Nous n'examinerons pas ici la valeur relative de certains certificats médicaux, délivrés pour la circonstance, mais il ne faut pas perdre de vue les dépenses considérables qu'entraînerait l'organisation systématique d'examens médicaux, soit pour l'Etat, soit pour l'assurance-maladie.

Le projet permet au Roi de déterminer les défauts physiques et les affections à considérer comme incompatibles avec la conduite d'un véhicule.

Il s'agit surtout de l'épilepsie et d'autres affections pouvant causer des syncopes ou des étourdissements, de l'alcoolisme, de la toxicomanie, de la diminution de l'acuité visuelle ou auditive.

En bref, la plupart des requérants ne seront soumis qu'à un *examen théorique sur le code de la route*, qui permettra facilement de voir dans quelle mesure ils connaissent les règles de la circulation routière.

Seront exemptées de cet examen ainsi que des examens pratiques pour conducteurs professionnels, les personnes âgées de plus de 21 ans qui n'auront pas été déchues du droit de conduire dans les cinq années précédant l'entrée en vigueur de la loi. En effet, au 1<sup>er</sup> août 1962, l'importance de notre parc automobile était estimée comme suit :

Véhicules de tourisme	: 935.638
Autobus et autocars	: 6.124
Camions	: 192.833
Motos	: 200.595
Cycles pourvus de moteurs auxiliaires	: 435.438

Compte tenu du fait qu'il y a souvent deux conducteurs par véhicule, il n'est pas exagéré d'évaluer à 2,5 à 3 millions le nombre des conducteurs en Belgique. Il n'est pas possible de subordonner, dans le proche avenir, la délivrance d'un permis de conduire à la réussite d'un examen, sans échelonner cette opération sur plusieurs années, ce qui nécessiterait la création d'un appareil administratif lourd et coûteux.

Le permis de conduire sera donc délivré moyennant un minimum de formalités et de frais et la procédure prévue vise principalement à attirer l'attention des candidats-conducteurs sur les qualités essentielles dont ils devront faire preuve si l'on veut améliorer la sécurité routière.

2. A cet égard, l'instauration du permis de conduire a surtout un *but préventif*. Il est à prévoir que cette action préventive sera renforcée par le fait qu'une fois en possession du document, les conducteurs redouteront d'autant plus que celui-ci ne leur soit retiré ou que la déchéance du droit de conduire qu'ils auraient encourue n'y soit mentionnée, puisque, désormais, le permis de conduire facilitera le contrôle de cette déchéance.

Comme on le sait, la déchéance est actuellement inscrite sur la carte d'identité; celle-ci étant délivrée par les autorités locales, c'est là un système qui se prête à la fraude.

3. Wat de *beteugelende rol* van het rijbewijs betreft, dit bewijs zal voortaan alle verval van het recht tot sturen vermelden, en het zal eventueel zelfs ingetrokken worden. Verder zal ieder verval van het recht tot sturen de veroordeelde, behoudens gerechtelijke uitzondering, automatisch aan een serie zeer volledige examens onderwerpen zowel uit het theoretisch en praktisch oogpunt als uit medisch en psychotechnisch.

Bovendien zal in de ergste gevallen de autobestuurder zijn rijbewijs onmiddellijk kunnen ontnomen worden door het parket en ten titel van bewarende maatregel in afwachting van de beslissing der rechtbanken.

Men heeft wel eens voorgesteld verder te gaan en in plaats van een rijbewijs een « individuele kaart » in te voeren waarop niet alleen al de door de autobestuurder begane inbreuken zouden vermeld staan, maar ook de opmerkingen die hem door de politie of de rijkswacht gemaakt werden.

Dit procédé kan verbeterd worden wanneer men een systeem van « slechte punten » aanneemt, waarbij iedere inbreuk het voorwerp van een barema uitmaakt en een zeker aantal punten aanleiding geeft tot het voorlopig of definitief intrekken van het bewijs.

In werkelijkheid zijn deze verschillende voorstellen te ingewikkeld om verwezenlijkt te worden en zelfs onaanvaardbaar.

Zonder rekening te houden met de overvloed van werk die daaruit zou voortvloeien voor de verschillende controlediensten, dan wanneer onze politie en rijksmacht reeds overlast zijn door de verkeersproblemen, kan men zich gemakkelijk de eindeloze discussies inbeelden die zouden ontstaan tussen de overheden en de weggebruikers omtrent de vraag te weten of er inbreuk is, ofwel of een opmerking gegrond is.

Gelet op de tradities van ons land die een onbetwistbare voorrang van de rechterlijke macht op de uitvoerende macht verlenen, schijnt het enige mogelijk systeem erin te bestaan de rechters vrij te laten appreciëren of het al dan niet past een verval van het recht tot sturen uit tespreken met aanduiding van de duur van dit verval alsook van de modaliteiten ervan. Derhalve moet het rijbewijs slechts de rechterlijke beslissingen weergeven.

#### Algemene bespreking.

1. Een lid stelt de volgende vragen :

a) overweegt de Regering sommige maatregelen niet tegenover motorvoertuigen die voorwerp geweest zijn van zware ongevallen en die terug in het verkeer worden gebracht ?

b) kan de Regering geen maatregelen nemen tegenover het plaatsen van gekleurde lichtpalen en reclameborden langsheen de wegen en dit dikwijls in groene en rode kleuren, wat zeer misleidend is voor de auto-geleiders ?

c) in verschillende landen zouden de veiligheids gordels opgelegd zijn. Wanneer gebeurt dit in België ?

3. Pour ce qui est du *rôle répressif* du permis de conduire, il est à noter que ce document fera dorénavant mention de toute déchéance du droit de conduire et qu'il sera même éventuellement retiré. Au surplus, toute déchéance du droit de conduire soumettra automatiquement le condamné, sauf exception décidée par la voie judiciaire, à une série d'examens très complets aussi bien théoriques et pratiques que médicaux et psychotechniques.

De plus, dans les cas les plus graves, le conducteur pourra se voir enlever immédiatement son permis de conduire par le parquet et à titre de mesure conservatoire, en attendant la décision des tribunaux.

On a parfois proposé d'aller plus loin et d'instaurer, au lieu du permis de conduire, une « carte individuelle » sur laquelle il serait fait mention non seulement de toutes les infractions commises par le conducteur, mais même des observations qui lui ont été faites par la police ou par la gendarmerie.

C'est là un procédé que l'on pourrait perfectionner en adoptant un système de « mauvais points », dans lequel toute infraction serait classée dans un barème, un certain nombre de points donnant lieu au retrait provisoire ou définitif du permis.

En fait, ces diverses propositions sont trop compliquées pour être mises en pratique, voire inacceptables.

Même si l'on fait abstraction du surcroît de travail qui en résulterait pour les différents services de contrôle, alors que la police et la gendarmerie sont déjà surchargées à cause des problèmes de la circulation, il est aisé d'imaginer les discussions sans fin qui s'engageraient entre les autorités et les usagers de la route sur la question de savoir s'il y a infraction ou bien si une observation est fondée.

Eu égard à nos traditions nationales, qui donnent indiscutablement le pas au pouvoir judiciaire sur l'exécutif, le seul système praticable paraît consister à permettre aux juges d'apprécier librement s'il convient ou non de prononcer une déchéance du droit de conduire, en indiquant la durée de cette déchéance ainsi que ses modalités. Le permis de conduire ne doit donc mentionner que les décisions judiciaires.

#### Discussion générale.

1. Un membre pose les questions suivantes :

a) le Gouvernement n'envisage-t-il pas certaines mesures concernant les véhicules à moteur remis en circulation après avoir subi des accidents graves ?

b) le Gouvernement ne pourrait-il pas prendre des mesures en vue de réglementer le placement, au long des routes, de bornes lumineuses et de panneaux publicitaires de couleur et ce souvent en rouge et en vert, ce qui est de nature à induire en erreur les conducteurs ?

c) dans plusieurs pays, l'emploi de ceintures de sécurité serait rendu obligatoire. Quand en sera-t-il de même en Belgique ?

2. Een ander commissielid is het eens met de algemene beschouwingen die de Minister heeft naar voren gebracht in verband met het eenvormig gemaakte verkeersreglement, de verkeerstekens en de reglementering.

Volgens hem is de kennis van het verkeersreglement vrij voldoende bij de bestuurders en het theoretisch examen waarin het ontwerp voorziet zal daaraan niets wijzigen.

Men moet ertoe komen rijverbod op te leggen aan die bestuurders die een werkelijk gevaar zijn, ofwel wegens lichamelijke ongeschiktheid ofwel wegens morele ongeschiktheid (onvoorzichtigheid, roekeloosheid) of wegens hun algemeen gedrag (drank, ...).

In dit opzicht brengt het ontwerp weinig verbetering: het rijbewijs wordt van ambtswege uitgereikt gedurende de overgangperiode en daarna zullen noch het theoretisch examen noch de geëiste verklaringen (die zonder gewetensbezwaar zullen worden ondertekend) de toestand verhelpen.

Volgens dit commissielid heeft het ontwerp alleen ten doel:

a) de politieagenten en de rijkswachters in staat te stellen beter de vervallenverklaringen te controleren die door de rechtbanken worden toegepast en het medisch onderzoek alsmede andere onderzoeken mogelijk te maken alvorens een nieuw rijbewijs wordt verkregen;

b) de voorlopige intrekking van het rijbewijs door het Parket, onder voorbehoud van bekrachtiging door de rechter.

Om dit doel te bereiken moet men niet heel dit stelsel met moeite ineenzetten.

De enige doeltreffende middelen zijn volgens dit commissielid: de verscherping van het toezicht op de weg (schrik voor de rijkswachter) en de onmiddellijke betaling van de geldboeten.

3. Een derde commissaris is voorstander van het ontwerp; hij zou wensen verder te gaan en een praktisch examen opleggen voor wat de definitieve periode betreft. Is het b.v. niet kenschetsend dat 6 % van de ongevallen te wijten zijn aan het achteruitrijden? Dit ontwerp is slechts een begin.

Hij vraagt de Minister aan uw Commissie kennis te geven van de inhoud van de mogelijke koninklijke besluiten die genomen moeten worden krachtens dit ontwerp.

Is er anderzijds een periodiciteit voorzien voor het rijbewijs? Dit zou maar voor een beperkte periode mogen gelden.

Zal er een centraal rijbewijsregister zijn, zodat bedrog uitgesloten is (verlies ten einde een nieuw rijbewijs te bekomen)?

4. Een volgende spreker gaat akkoord met de Minister om een verandering te brengen in het huidige hybride stelsel van signalisatie en om de signalisatie toe te vertrouwen aan de autoriteit van wie de weg is. Hij vestigt de aandacht op het decreet van 1789 (de burgemeester heeft op het grondgebied van de

2. Un autre commissaire se rallie aux considérations générales émises par le Ministre en ce qui concerne le code uniformisé de la route, la signalisation et la réglementation.

D'après lui, la connaissance du code de roulage est plutôt suffisante chez les conducteurs et l'examen théorique prévu par le projet n'y changera rien.

Il faut arriver à écarter de la route les conducteurs qui, soit par inaptitude physique, soit par inaptitude morale (imprudence, goût du risque), soit par leur comportement général (boisson, ...) sont un véritable danger.

Dans ces domaines, le projet apporte très peu de choses: le permis de conduire est délivré d'office pendant la période transitoire et, pour la période définitive, ni l'examen théorique, ni les déclarations exigées (qui seront souscrites sans scrupule) n'apporteront remède.

D'après l'intervenant, les seuls buts du projet sont:

a) de permettre aux agents de police et à la gendarmerie de mieux contrôler les échéances appliquées par les tribunaux et de permettre l'examen médical et d'autres examens avant d'obtenir un nouveau permis de conduire;

b) d'autoriser les parquets à retirer provisoirement le permis de conduire, sous réserve de confirmation par le juge.

Pour atteindre ce but il ne faut pas échafauder tout ce système.

Les seuls moyens efficaces sont, d'après l'intervenant, l'augmentation du contrôle sur la route (la peur du gendarme) et le paiement immédiat des amendes.

3. Un troisième commissaire est partisan du projet; il souhaiterait même aller plus loin en imposant un examen pratique pour la période définitive. Ainsi, n'est-il pas significatif que 6 % des accidents soient dus à la marche-arrière? Le présent projet ne constitue qu'un début.

L'intervenant demande au Ministre de communiquer à votre Commission la teneur des arrêtés royaux éventuels à prendre en vertu du projet.

D'autre part, a-t-on prévu une durée de validité pour le permis de conduire? Celui-ci ne devrait être valable que pour une période limitée.

Y aura-t-il un registre central du permis de conduire, ce qui empêcherait toute fraude (perte du document dans le but d'en obtenir un nouveau)?

4. Un autre commissaire est d'accord avec le Ministre pour modifier le système actuel de signalisation, qui a un caractère hybride, et pour confier la signalisation à l'autorité de qui relève la route. Il rappelle le décret de 1789 (le bourgmestre a, sur le territoire de sa commune, tous les pouvoirs de police, avec, comme

gemeente volledige politiemachten met als corollarium de burgerlijke verantwoordelijkheid). Hij vraagt dat in elk geval de politiecommissaris van de gemeenten zou geraadpleegd worden ook voor wat de Staats- en provinciewegen betreft.

Hij legt de nadruk op het psychologische aspect van het wetsontwerp : de geleider zal er aan houden zijn rijbewijs te behouden.

5. Een ander lid is voorstander van het principe doch niet van de tekst zoals hij is neergelegd, die alleen een psychologisch aspect kan hebben. Na een overgangsperiode, die zo kort mogelijk gehouden moet worden, moet de kandidaat-geleider niet alleen een theoretisch examen ondergaan en verklaringen onderschrijven doch aan een praktisch examen onderworpen worden niet alleen van physische aard (opgelet om sommige gehandicapten niet te treffen — voertuigen kunnen aangepast worden), maar ook voor het testen van de technische bekwaamheid en kennis van de wegcode.

6. Een zesde commissielid deelt de mening van het tweede commissielid. Het rijbewijs zal heel wat papierrommel meebrengen, een logge administratie eisen en grote last berokkenen aan de burgers. De nadelen zijn veel groter dan de voordelen en dan de doeltreffendheid van de voorgestelde maatregelen.

Zal het ontwerp tot resultaat hebben de kennis van het verkeersreglement te verbeteren ? Deze kennis is in elk geval zeer betrekkelijk cf. de zeer uiteenlopende rechtspraak. Wat betreft de lichamelijke ongeschiktheid, daar ligt niet de oorzaak van de talrijke ongevallen. Zij zijn eerder te wijten aan verstrooidheid en aan een kortstondige vermoeidheid. Het rijbewijs zal niets wijzigen aan deze oorzaken van ongevallen.

Hij wijst erop dat België, in vergelijking met de naburige landen, het minste ongevallen heeft en nochtans zijn er in ons land, per kilometer weg, het meeste wagens. Dat bewijst dat het rijbewijs geen rechtstreekse invloed heeft op het aantal ongevallen.

7. Volgens een laatste commissielid zijn de jonge bestuurders het handigst maar ook het gevaarlijkst (roekeloosheid). Zou men niet moeten bepalen dat de rechtbanken bij dodelijk ongeval de jongeren het rijbewijs moeten ontnemen tot op de leeftijd van 21 jaren ?

De landen die reeds het stelsel van het rijbewijs toepassen lijken niet geneigd het af te schaffen; Het is onmogelijk dat België gelijk heeft en alle anderen ongelijk.

Dit commissielid is van oordeel dat de nieuwe kandidaatbestuurders zeer binnenkort aan de examens moeten worden onderworpen en dat men strengere eisen zou moeten stellen voor snelle wagens dan voor andere.

#### Antwoorden van de Minister van Verkeerswezen.

1. De Minister antwoordt dat telkens een auto van eigenaar verandert, hij de technische controle moet ondergaan. Hij zal onderzoeken of er voor de geaccidenteerde wagens niet meer moet gedaan worden. In dat verband zegt hij dat de stations voor technische controle zeer goed geoutilleerd en georganiseerd zijn.

corollaire, la responsabilité civile). Il demande qu'en tout cas, les commissaires de police des communes soient consultés, même en ce qui concerne les routes de l'Etat et les routes provinciales.

Il souligne l'aspect psychologique du projet de loi : le conducteur tiendra à conserver son permis.

5. Un autre membre admet le principe, mais non le texte tel qu'il a été déposé, parce que celui-ci ne peut avoir qu'une portée psychologique. Après une période transitoire, à prévoir aussi brève que possible, il faut que le candidat-conducteur subisse un examen théorique et qu'il signe certaines déclarations, mais aussi qu'il soit soumis à un examen pratique, non seulement au point de vue physique (l'on veillera à ne pas léser certains handicapés, les véhicules pouvant être adaptés) mais également en vue de contrôler les capacités techniques et la connaissance du code de la route.

6. Un sixième intervenant partage l'avis du deuxième intervenant. Le permis de conduire entraînera beaucoup de paperasserie, exigera une lourde administration et apportera beaucoup d'ennuis pour les citoyens. Les inconvénients sont de loin supérieurs à l'utilité et à l'efficacité des mesures préconisées.

Le résultat du projet sera-t-il de promouvoir la connaissance du code de la route ? Cette connaissance est en tout cas très relative, cf. la jurisprudence très divergente. En ce qui concerne l'incapacité physique, ce n'est pas là la cause des nombreux accidents. Ceux-ci sont plutôt dus à la distraction, à une fatigue momentanée. Le permis de conduire ne changera rien à ces causes d'accidents.

Il signale que la Belgique, en comparaison des pays environnants, a le moins d'accidents et pourtant il y a, au kilomètre de route, le plus de voitures. Cela prouve que le permis de conduire n'a pas d'effet direct sur le nombre d'accidents.

7. D'après un dernier intervenant, ce sont les jeunes conducteurs qui sont les plus habiles mais aussi les plus dangereux (goût du risque). Ne faudrait-il pas prévoir que les tribunaux doivent retirer aux jeunes, en cas d'accident mortel, le permis de conduire jusqu'à l'âge de 21 ans ?

Les pays qui connaissent déjà le système des permis de conduire ne semblent pas disposés à vouloir le supprimer; la Belgique ne peut pas avoir raison contre tout le monde.

Ce commissaire estime que les nouveaux candidats-chauffeurs devront, dans un délai très rapproché, être soumis aux examens, et qu'il faudrait imposer d'exigences plus sévères pour les voitures à grande vitesse que pour les autres.

#### Réponses du Ministre des Communications.

1. Le Ministre répond que, chaque fois qu'une auto change de propriétaire, elle est obligatoirement soumise à un contrôle technique. Il examinera la question de savoir s'il n'y a pas lieu de faire davantage pour les voitures accidentées. A ce propos, il déclare que les stations de contrôle technique sont très bien outillées



Er bestaat echter betwisting over hun wettelijkheid (privéorganismen waaraan iedere burger onderworpen is); verder is men bezig aan het opstellen van een officieel statuut voor die technici.

Wat de publiciteitslichten langs de weg betreft, zal de Minister onderzoeken tot wiens bevoegdheid dit behoort (er is al het artikel 119 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 — algemeen politiereglement van de weg).

De veiligheidsgordels zijn wel aanbevolen doch nog niet verplichtend in andere landen. De diensten onderzoeken dit probleem met de nodige voorzichtigheid.

2. Specialisten beweren dat de meeste zware ongevallen door de beste chauffeurs worden veroorzaakt. Dit ontwerp van wet is ver van volmaakt doch wij moeten in ons land met dit probleem een aanvang maken om meer waakzaamheid bij de autogeleders te verkrijgen. In Frankrijk overweegt men nog veel strengere maatregelen, inzake het rijbewijs. Dit ontwerp kan geamendeerd worden.

Het middel dat erin bestaat het aantal rijkswachters te verhogen, is in praktijk niet te verwezenlijken. Het ander voorgesteld middel, de onmiddellijke betaling der boeten, wordt in het aangekondigde ontwerp tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 gepreconiseerd.

3. Technici zullen de basisprincipes van de toekomstige koninklijke besluiten in commissie komen uiteenzetten.

4. Wat de overdreven « paperasserie » betreft, aangeklaagd onder 6, doet de Minister opmerken dat men voor de overgangperiode alleen drie verklaringen voorziet voor het afleveren van het rijbewijs. De Minister legt ook de nadruk op het feit dat luidens artikel 2, § 5, de Koning de bevoegdheid heeft om de geldigheid, de vernieuwing... van het rijbewijs te regelen. Het is dus mogelijk dat al de rijbewijzen die tijdens de overgangperiode afgeleverd worden, slechts voor vijf of tien jaar geldig zouden zijn en dat er dan nieuwe ver-eisten zouden gesteld worden om een nieuw rijbewijs te bekomen.

#### Artikelsgewijze bespreking.

Eerste artikel.

Een commissielid vroeg welke de begripsbepaling is van de termen « motorrijtuig » en « categorie ».

De term « motorrijtuig » heeft in het ontwerp van wet zijn gewone betekenis en wijst op ieder middel van vervoer te land, voorzien van een motor, met uitzondering van spoorvoertuigen.

Deze term omvat dus de motorvoertuigen met inbegrip van de trolleybussen, de rijwielen met hulpmotor, de motordriewielers en motorvierwielers.

Dit is juist dezelfde betekenis als die welke gegeven wordt in het Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer (art. 2, 13°, waar de Nederlandse tekst luidt: « Elk voertuig met eigen beweegkracht »).

et organisées. Il y a toutefois contestation sur leur légalité (organismes privés auxquels tout citoyen est soumis); de plus, un statut officiel des techniciens qui y travaillent est en cours d'élaboration.

Pour ce qui est des lumières publicitaires au long des routes, le Ministre examinera le point de savoir quelle autorité a cette question dans ses attributions (nous avons déjà l'article 119 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 — règlement général sur la police de la circulation routière).

Dans certains pays, l'emploi de ceintures de sécurité est recommandé, mais il n'est pas encore obligatoire. Les services étudient ce problème avec toute la circonspection requise.

2. Certains spécialistes affirment que la plupart des accidents graves sont causés par les meilleurs chauffeurs. Le présent projet est loin d'être parfait, mais il est nécessaire de donner, dans notre pays, un début de solution à ce problème afin d'obtenir des conducteurs qu'ils soient plus vigilants. En France, on envisage des mesures beaucoup plus rigoureuses encore en matière de permis de conduire. Le projet est susceptible d'amendements.

La solution consistant à augmenter les effectifs de gendarmerie est irréalisable dans la pratique. Quant à l'autre moyen proposé, c'est-à-dire le paiement immédiat des amendes, il est préconisé dans le projet annoncé, portant modification de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899.

3. Des techniciens viendront exposer devant la Commission les principes de base des futurs arrêtés royaux.

4. Au sujet de la « paperasserie » excessive, dénoncée sous le n° 6, le Ministre fait observer que, pour la période transitoire, il n'est prévu que trois déclarations en vue de la délivrance du permis de conduire. D'autre part, il souligne qu'aux termes du § 5 de l'article 2, le Roi a le pouvoir de fixer les prescriptions relatives à la validité, au renouvellement, etc. du permis de conduire. Il est donc possible que tous les permis de conduire délivrés pendant la période transitoire ne soient valables que pour cinq ou dix ans et que, passé le délai, de nouvelles conditions soient requises pour obtenir un nouveau permis de conduire.

#### Discussion des articles.

Article premier.

Un commissaire a demandé quelle est la définition des termes « véhicules automoteur » et « catégorie ».

Le terme « véhicule automoteur » possède dans le projet de loi son sens usuel et désigne tout moyen de transport par terre pourvu d'un moteur, à l'exception des véhicules sur rails.

Il englobe donc les véhicules automobiles, y compris les trolleybus, les cyclomoteurs, les tricycles et quadricycles à moteur.

C'est exactement le même sens qui lui est donné dans le Règlement général sur la Police de la Circulation routière (article 2, 13°, où il est traduit par « Elk voertuig met eigen beweegkracht »).

De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering is eveneens van toepassing op de « motorrijtuigen » in dezelfde betekenis als het huidige ontwerp van wet.

Om tot een eenvormige terminologie te komen is het dus verkieslijk de term « véhicule automoteur » in de Franse tekst te handhaven met uitsluiting van de term « véhicule automobile » gebruikt in het Internationaal Verdrag van 1949 en die dreigt aanleiding te geven tot verwarring.

Het woord « categorie » heeft dezelfde betekenis als in artikel 24 van het verdrag nopens het wegverkeer ondertekend op 19 september 1949 te Genève.

In de bijlagen 9 en 10 van dit verdrag worden de volgende categorieën vermeld :

A. Motorrijwielen met of zonder zijspanwagen, invalide-wagens en motorrijtuigen, op drie wielen, waarvan het ledig gewicht niet meer bedraagt dan 400 kg.

B. Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder en motorrijtuigen, bestemd voor goederenvervoer, waarvan het maximum toegestane gewicht niet meer bedraagt dan 3.500 kg. De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.

C. Motorrijtuigen, voor het vervoer van goederen bestemd en waarvan het maximum toegestane gewicht meer bedraagt dan 3.500 kg. De motorrijtuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.

D. Motorrijtuigen, bestemd voor het vervoer van personen, met meer dan 8 zitplaatsen buiten die van de bestuurder. De voertuigen van deze categorie mogen een lichte aanhangwagen voortbewegen.

E. Motorrijtuigen van die der categorieën B, C en D, waarvoor de bestuurder een rijbewijs heeft, met een aanhangwagen anders dan een lichte aanhangwagen.

Krachtens de Europese overeenkomst houdende aanvulling van het verdrag nopens het wegverkeer, vormen de aan invaliden uitgereikte rijbewijzen waarop een beding voorkomt dat ze slechts geldig zijn om rekening te houden met de invaliditeit, een categorie rijbewijzen in de zin van paragraaf 1 van bovengenoemd artikel 24. Dit beding moet, in rode inkt, het woord « BEPERKT » omvatten, alsmede het inschrijvingsnummer van het voertuig dat speciaal is uitgerust om rekening te houden met de invaliditeit van de bestuurder.

## Artikel 2.

1. Op een vraag of er een verplichte rijproef in andere landen bestaat, antwoordde de Minister van Verkeerswezen dat inderdaad in andere landen het rijbewijs afgeleverd wordt na een proef over de rijvaardigheid. De Minister is nochtans van oordeel dat een proef van 10 minuten weinig waarborgen biedt. Dergelijke proeven zijn zo kostelijk dat gemeend werd dat ze niet moesten voorzien worden. Door het

La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile s'applique également aux « véhicules automoteurs » dans le même sens que l'actuel projet de loi.

Pour arriver à une terminologie uniforme, il est donc préférable de maintenir le terme « véhicule automoteur », à l'exclusion du terme « véhicule automobile », employé dans la Convention internationale de 1949 et qui risque de donner lieu à confusion.

Le mot « catégorie » a la même signification qu'à l'article 24 de la convention sur la circulation routière, signée à Genève le 19 septembre 1949.

Les annexes 9 et 10 de cette convention énumèrent les catégories suivantes :

A. Motocycles avec ou sans side-car, voitures d'infirmités et automobiles à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg.

B. Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ou affectées au transport des marchandises et ayant un poids maximum autorisé qui n'excède pas 3.500 kg. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.

C. Automobiles affectées au transport des marchandises et dont le poids maximum autorisé excède 3.500 kg. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.

D. Automobiles affectées au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque légère.

E. Automobiles de celle des catégories B, C ou D pour laquelle le conducteur est habilité, avec remorques autres qu'une remorque légère.

En vertu de l'accord européen complétant la convention sur la circulation routière, les permis de conduire délivrés aux invalides et qui comportent une mention précisant qu'ils ne sont valables que pour des véhicules spécialement aménagés pour tenir compte de l'invalidité, constituent une catégorie de permis au sens du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 24 précité. Cette mention devra comporter, à l'encre rouge, le mot « RESTREINT », ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule aménagé pour l'invalidité du conducteur.

## Article 2.

1. Un commissaire ayant demandé si une épreuve de conduite était obligatoire dans d'autres pays, le Ministre des Communications a répondu qu'effectivement, dans certains pays, le permis de conduire n'est délivré qu'après une épreuve d'aptitude. Toutefois, le Ministre estime qu'une épreuve de dix minutes ne donne guère de garanties sérieuses. L'organisation de pareilles épreuves est tellement onéreuse que l'on a préféré y

ontwerp worden de formaliteiten zo eenvoudig mogelijk gehouden, alhoewel er een praktisch examen ingericht wordt indien het rijbewijs wordt aangevraagd met het oog op het besturen van rijtuigen bedoeld in *a)* en *b)* van 5° van paragraaf 1. Verder voorziet het ontwerp van wet een schriftelijk examen over de kennis van de wet betreffende de politie over het wegverkeer; van dit examen is nochtans vrijgesteld de verzoeker die een getuigschrift overlegt, afgegeven door een onder door de Koning te bepalen voorwaarden erkende rijsschool of een door hem aan te wijzen overheidsorgaan, waarin wordt bevestigd dat de betrokkene geslaagd is voor een examen over die stof.

2. In de Commissie werd door een lid opgemerkt dat paragraaf 7 zou moeten geschrapt worden in artikel 2 en zou moeten worden verwezen naar een overgangsbepaling in fine van het ontwerp. De Commissie heeft ingevolge deze opmerking, paragraaf 7 geschrapt en aan de tekst van het ontwerp een nieuw artikel 12 toegevoegd.

3. Daar er toch een praktisch examen ingericht wordt voor de twee gevallen bedoeld in 5° van paragraaf 1, werd door sommige leden voorgesteld in 5° een littera *c)* te voorzien om het praktisch examen aan bepaalde personen op te leggen die nog niet bedoeld zijn in 5°.

Dit voorstel werd niet aanvaard.

4. In verband met het 3° van paragraaf 1 vroeg een lid dat het geval der gehandicapten zou worden behandeld mits rekening te houden met het feit dat deze gehandicapten volledig in de maatschappij moeten geïntegreerd worden.

Volgens hetzelfde lid zou geen geneeskundig onderzoek mogen voorzien worden indien het motorrijtuig speciaal gebouwd is om rekening te houden met de invaliditeit van betrokkene.

5. Welk is het nut van het derde lid van 3° van paragraaf 1 ? Zou het niet wenselijk zijn de besluitwet van 30 december 1946 en de tekst van het ontwerp volledig gescheiden te houden ?

Deze zienswijze werd door Uw Commissie niet gedeeld.

6. Een lid twijfelde aan de efficiency van een schriftelijk examen (sommige gehandicapten en sommige goede technici hebben soms moeilijkheden om zich schriftelijk uit te drukken). Hierop antwoordde de Minister dat de vragen zo eenvoudig mogelijk zullen opgesteld worden. In dit verband verwees een lid naar de vragen die verschijnen in het Bulletin van Wegenhulp.

Tenslotte werd beslist het woord « schriftelijk » te schrappen om er de nadruk op te leggen dat het bedoelde examen niet noodzakelijkerwijze op een schriftelijke manier moet afgelegd worden.

7. Een lid vroeg of de juridische diensten van het departement niet van oordeel zijn dat 6° van paragraaf 1 mag worden geschrapt. Tenslotte werd beslist de beschikkingen van 6° te voegen bij de beschikkin-

renconcer. Le projet simplifie à l'extrême les formalités à remplir, encore qu'un examen pratique soit prévu lorsque le permis est sollicité pour la conduite d'un des véhicules visés aux litt. *a* et *b* du 5° du § 1<sup>er</sup>. De plus, le projet prévoit un examen écrit portant sur la connaissance de la loi relative à la police de la circulation routière; en est cependant exempté le requérant qui produit un certificat délivré par une école de conduite agréée dans les conditions déterminées par le Roi ou par une autorité publique désignée par lui et attestant que l'intéressé a réussi un examen portant sur cette matière.

2. Un commissaire a fait observer qu'il y aurait lieu de supprimer le § 7 de l'article 2 et d'en reprendre la substance dans une disposition transitoire à insérer in fine du projet. A la suite de cette observation, la Commission a supprimé le § 7 et ajouté un article 12 (nouveau) au texte du projet.

3. Comme le projet organise néanmoins un examen pratique dans les deux cas visés au 5° du § 1<sup>er</sup>, plusieurs membres ont proposé de prévoir dans le 5° un littéra *c* imposant l'épreuve pratique à certaines personnes qui ne sont pas encore visées dans ledit 5°.

Cette proposition n'a pas été adoptée.

4. Au 3° du § 1<sup>er</sup>, un membre a demandé que le cas des handicapés soit réglé de façon à permettre leur parfaite intégration dans la société.

D'après le même membre, on ne devrait pas prévoir d'examen médical lorsque le véhicule automoteur est spécialement conçu de manière à tenir compte de l'invalidité de l'intéressé.

5. Quelle est l'utilité de l'alinéa 3 du 3° du § 1<sup>er</sup> ? Ne serait-il pas souhaitable de maintenir une séparation complète entre l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et le texte du projet ?

Votre Commission n'a pas partagé ce point de vue.

6. Un membre a exprimé des doutes quant à l'efficacité d'un examen écrit (certains handicapés et d'excellents techniciens éprouvent parfois des difficultés à s'exprimer par écrit). Le Ministre a répondu que les questions seront rédigées de la manière la plus simple possible. A ce propos, un membre a cité les questions publiées dans le Bulletin de Touring-Secours.

Enfin, il a été décidé de supprimer le mot « écrit » pour souligner que l'examen visé ne doit pas nécessairement être subi par écrit.

7. Un membre a demandé si les services juridiques du Département n'estiment pas que l'on pourrait supprimer le 6° du § 1<sup>er</sup>. En conclusion, il a été décidé de joindre les dispositions du 6° à celles du 2° du § 1<sup>er</sup> (et

gen van 2° van paragraaf 1 (verder werden de beschikkingen van 5° gevoegd bij de beschikkingen van 1° van paragraaf 1 van het ontwerp).

8. Een lid vreesde dat paragraaf 3 tot gevolg heeft dat het rijbewijs moet teruggegeven worden alhoewel de houder gerechtigd is onmiddellijk een nieuw rijbewijs te bekomen (bv. taxichauffeurs, bestuurders van autocars, enz.) Is 2° van paragraaf 3 onontbeerlijk?

Ingevolge deze opmerking werd het eerste lid van paragraaf 3 aangepast zoals blijkt uit de tekst der geamendeerde artikelen die voorgedragen worden door Uw Commissie.

9. Een commissaris was van oordeel dat de uitvoerende macht niet bevoegd is om de geldigheidsduur der rijbewijzen te regelen.

Nadat de geamendeerde paragraaf 1 aangenomen werd met 5 tegen 1 stem bij 1 onthouding en nadat de geamendeerde paragraaf 2 aangenomen werd bij eenparigheid der aanwezige leden min 2 onthoudingen werd het geamendeerd artikel 2, op 1 onthouding na, eenparig aangenomen.

#### Artikel 3.

Ter gelegenheid van de wijziging van de wet van 1 augustus 1899 wordt de overeenstemming hersteld tussen de Nederlandse en de Franse tekst van het artikel 2-2, zoals het gewijzigd werd bij de wet van 15 april 1958.

Uw Commissie heeft gemeend een komma te moeten inlassen tussen de woorden « van » en « dan ».

#### Artikel 4.

In de Commissie werd gevraagd wat er gebeurt indien het verval van het recht tot sturen opgelopen werd vóór de inwerkingtreding der thans behandelde wet.

Ingevolge deze opmerking heeft de Minister van Verkeerswezen voorgesteld, na het woord « opgelopen » de woorden « na de inwerkingtreding van deze wet » in te lassen.

Evenals in artikel 2, werden in artikel 4 de woorden « of de daartoe gemachtigde Minister die bevoegd is inzake wegverkeer » geschrapt.

Het geamendeerd artikel werd eenparig aangenomen.

#### Artikel 5.

In de Commissie werd voorgesteld vóór het woord « rechterlijke » de woorden « met redenen omklede » in te lassen. Dit voorstel werd verworpen enerzijds omdat de motivering niet dienstig is voor de verbaliserende agent, en anderzijds omdat men te lange vermeldingen zou moeten overschrijven. Het *amendement werd ingetrokken* ingevolge deze opmerkingen.

Verder werd in de Commissie nog gevraagd hoe de houder van een buitenlands rijbewijs zal bewijzen dat hij het grondgebied verlaat, en of het niet normaler zou zijn op het rijbewijs een vermelding aan te brengen. Er werd ook nog in twijfel getrokken of het 2° van § 6 een praktische waarde heeft, tenzij men in alle grensposten een register van veroordelingen bijhoudt. Volgens het departement zal het 2° van § 6 slechts zin

les dispositions du 5° ont été jointes à celles du 1° du § 1<sup>er</sup> du projet).

8. Un membre craint que le § 3 n'ait pour effet d'imposer la restitution du permis de conduire, même si le titulaire a le droit d'obtenir immédiatement un nouveau permis (s'il est, par exemple, chauffeur de taxi, conducteur d'autocar, etc.). Le 2° du § 3 est-il bien indispensable ?

A la suite de cette observation, l'alinéa 1<sup>er</sup> du § 3 a été adapté comme il appert du texte des articles amendés présentés par votre Commission.

9. Un commissaire considère que l'Exécutif n'a pas le pouvoir de fixer la durée de validité des permis.

Après que le § 1<sup>er</sup> amendé eut été adopté par 5 voix contre 1 et 1 abstention et que le § 2 amendé eut été adopté à l'unanimité des membres présents moins 2 abstentions, l'article 2 amendé a été adopté à l'unanimité moins une abstention.

#### Article 3.

L'occasion d'une modification de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 est mise à profit pour rétablir la concordance entre les textes néerlandais et français de son article 2-2, tel qu'il a été modifié par la loi du 15 avril 1958.

Votre Commission a cru devoir insérer, dans le texte néerlandais, une virgule entre les mots « van » et « dan ».

#### Article 4.

Un commissaire a demandé ce qui se passerait si la déchéance du droit de conduire était encourue avant l'entrée en vigueur de la loi en discussion.

A la suite de cette observation, le Ministre des Communications a proposé d'insérer, après le mot « Qui-conque », les mots « après l'entrée en vigueur de la présente loi ».

Comme à l'article 2, les mots « ou le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, délégué à cette fin » ont été supprimés à l'article 4.

L'article amendé a été adopté à l'unanimité.

#### Article 5.

Un commissaire a proposé d'insérer, après le mot « judiciaire », le mot « motivée ». Cette proposition a été rejetée, d'une part, parce que la motivation ne présente aucune utilité pour l'agent verbalisant et, d'autre part, parce que l'on serait obligé de recopier des indications trop longues. A la suite de ces observations, *l'amendement est retiré*.

Un commissaire a encore demandé par quel moyen le titulaire d'un permis étranger pourra prouver qu'il quitte le territoire, et s'il ne serait pas plus normal d'apposer à cet effet une mention sur le permis de conduire. En outre, des doutes ont été émis quant à la portée pratique du 2° du § 6, à moins que tous les postes-frontière ne tiennent un registre des condamnations. D'après le Département, le 2° du § 6 n'aura de sens que lorsqu'une

hebben indien er internationale samenwerking op dit terrein tot stand komt (thans wordt te Straatsburg een internationale conventie voorbereid). In de Commissie werd dan ook voorgesteld dat het verslag uitdrukkelijk zou vermelden dat het wenselijk is dat op dit gebied een internationale conventie zou tot stand komen.

In verband met § 7 werd gevraagd of een speciaal register voor straffen inzake verkeer zal bijgehouden worden (in dit geval zullen 300 agenten moeten worden aangeworven) en op basis van welke wettelijke bepaling de griffiers de nodige inlichtingen zullen verstrekken. Volgens het departement kan deze laatste aangelegenheid bij circulaire geregeld worden.

Artikel 5 werd eenparig aangenomen.

Artikel 6.

1. In de Commissie werd gevraagd of in 2° door « de vaststellingen » « deze vaststellingen » bedoeld worden. Volgens de Minister gaat het om alle nuttige vaststellingen. Het woord « nuttige » wordt derhalve aan de tekst van 2° toegevoegd.

2. Verder werd nog gevraagd naar een bepaling der termen « kennelijk dronken » en « duidelijke tekenen van intoxicatie door alcohol ». In dit verband verwees het departement naar artikel 2-6 van de wet van 1 augustus 1899 gewijzigd door artikel 3 van de wet van 15 april 1958.

3. In de Commissie werd ook de mening geuit dat de parketten over een te ruime macht beschikken (ze kunnen het rijbewijs houden tot op de dag van het vonnis) en dat een verhaalprocedure zou moeten worden georganiseerd. Volgens de Minister van Justitie kan later een verhaalprocedure voorzien worden indien het zou blijken dat er misbruiken voorkomen.

Artikelen 7 en 8.

1. In de Commissie werd door sommigen betreurd dat het tijdelijk verval beperkt is tot ten hoogste twee jaar.

2. Een commissielid stelde de vraag of de straffen bepaald in het nieuwe artikel 2-17, § 1, niet te hoog zijn.

In dit verband zij opgemerkt dat het deze straffen zijn die krachtens het huidige artikel 2-15 van de wet van 1899 worden toegepast op degene die een voertuig bestuurt ondanks het tegen hem uitgesproken verval.

Artikel 2-17, nieuw, § 1, neemt dit geval op in zijn 1° en vermeldt in de nummers 2 tot 7 soortgelijke situaties als die welke erin bestaat een voertuig te besturen ondanks vervallenverklaring. Daarom worden dezelfde straffen gesteld.

3. Aan een lid die vroeg naar de bepaling van het woord « herhaling », werd door het Departement geantwoord dat hier slechts vonnissen in verkeerszaken bedoeld worden.

coopération internationale se sera établie dans ce domaine (une convention internationale est en cours d'élaboration à Strasbourg). Il a donc été proposé en commission que le rapport mentionne expressément qu'il est souhaitable que cette matière fasse l'objet d'une convention internationale.

Au sujet du § 7, un membre demande s'il sera tenu un registre spécial des peines prononcées en matière de roulage (dans ce cas, on devra recruter 300 agents) et sur quelles bases légales les greffiers fourniront les renseignements requis. D'après le Département, cette dernière question pourrait être réglée par la voie d'une circulaire.

L'article 5 a été adopté à l'unanimité.

Article 6.

1. Au 2°, un commissaire demande si, par les mots « aux constatations », on entend « les constatations susvisées ». D'après le Ministre, il s'agit de toutes les constatations utiles. Le mot « utiles » est donc ajouté au texte du 2°.

2. D'autre part, un commissaire demande une définition des termes « manifestement ivre » et « signes apparents d'intoxication alcoolique ». A ce sujet, le Département renvoie à l'article 2-6 de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899, modifié par l'article 3 de la loi du 15 avril 1958.

3. Un commissaire a estimé que les parquets disposaient de pouvoirs trop étendus (ils peuvent garder le permis de conduire jusqu'au jour du jugement) et qu'une procédure de recours devrait être instituée. D'après le Ministre de la Justice, on pourra prévoir ultérieurement une procédure de recours s'il était établi qu'il y a des abus.

Articles 7 et 8.

1. Certains commissaires regrettent que la durée de la déchéance temporaire soit limitée à deux ans.

2. Un commissaire a posé la question de savoir si les peines prévues par le § 1<sup>er</sup> de l'article 2-17 nouveau n'étaient pas trop élevées.

A cet égard il faut remarquer que ce sont ces peines qui, en vertu de l'article 2-15 actuel de la loi de 1899, punissent celui qui conduit un véhicule en dépit de la déchéance prononcée contre lui.

L'article 2-17 nouveau, § 1<sup>er</sup>, reprend ce cas en son 1° et prévoit dans ses 2° à 7° des situations analogues à celle qui consiste à conduire un véhicule tout en étant déchu. C'est pourquoi les peines prévues sont les mêmes.

3. Un membre ayant demandé une définition du terme « récidive », le Département répond qu'il ne s'agit ici que des jugements en matière de roulage.

4. In artikel 7 werd door Uw Commissie een materiële vergissing hersteld : in fine van § 1 wordt het woord « teruggeven » vervangen door « teruggegeven ».

Artikel 9.

Op een vraag of het rijbewijs kan ingetrokken worden bij een veroordeling die geen verband houdt met het verkeer, werd bevestigend geantwoord.

Artikelen 10 en 11.

Geen opmerkingen.

\*\*

Het ontwerp is, op twee tegenstemmen na, eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggevers,*

R. DEKEYZER,

P. RENQUIN.

*De Voorzitters,*

H. ROLIN.

G. GOOSSENS, a.i.

\*\*

#### ARTIKELS GEAMENDEERD DOOR UW COMMISSIE.

##### ART. 2.

In dezelfde wet wordt een artikel *1ter* ingevoegd, luidend als volgt :

« *Artikel 1ter.* — § 1. Het Belgisch rijbewijs wordt afgegeven indien de verzoeker aan volgende voorwaarden voldoet :

1° een verklaring ondertekenen, waarin bevestigd wordt dat hij niet vervallen is van het recht om de rijtuigen te besturen van de categorie waarvoor het rijbewijs wordt aangevraagd; de verzoeker moet nochtans met gunstig gevolg het onderzoek ondergaan hebben, hem eventueel opgelegd krachtens artikel 2-14 voor het besturen van een rijtuig van de categorie waarvoor het rijbewijs wordt aangevraagd;

2° een verklaring ondertekenen, waarin bevestigd wordt dat hij de kennis en vaardigheid bezit die nodig zijn voor het besturen van rijtuigen van elke categorie, waarvoor het rijbewijs wordt aangevraagd; deze verklaring wordt vervangen door een door de Koning in te richten praktisch examen, indien het rijbewijs wordt aangevraagd met het oog op het besturen van :

a) rijtuigen welke gebruikt worden voor de diensten bedoeld in voornoemde besluitwet van 30 december 1916, daarin begrepen de vervoerdiensten bepaald onder artikel 2, tweede lid, 1° en 2°, en het huren van auto's bedoeld in artikel 23, tweede lid, van dezelfde besluitwet;

b) zware of hinderlijke rijtuigen of slepen, waarvan de kenmerken door de Koning bepaald worden;

3° een verklaring ondertekenen, waarin bevestigd wordt dat hij niet lijdt aan een van de door de Koning bepaalde lichaamsgebreken en kwalen.

In de door de Koning bepaalde gevallen echter wordt deze verklaring vervangen door een getuigschrift, waarin bevestigd wordt dat de betrokkene met gunstig gevolg een door hem in te richten onderzoek heeft ondergaan.

4. A l'article 7, votre Commission a rétabli une erreur matérielle : in fine du § 1<sup>er</sup>, dans le texte néerlandais, le mot « teruggeven » a été remplacé par le mot « teruggegeven ».

Article 9.

Un membre ayant demandé si le permis de conduire peut être retiré lorsque la condamnation prononcée ne concerne pas la circulation routière, le Ministre répond par l'affirmative.

Articles 10 et 11.

Pas d'observations.

\*\*

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité moins 2 voix.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Les Rapporteurs,*

R. DEKEYZER,

P. RENQUIN.

*Le Présidents,*

H. ROLIN.

G. GOOSSENS, a.i.

\*\*

#### ARTICLES AMENDES PAR VOTRE COMMISSION.

##### ART. 2.

Un article *1<sup>erter</sup>*, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« *Article 1<sup>erter</sup>.* — § 1<sup>er</sup>. Le permis de conduire belge est délivré lorsque le requérant satisfait aux conditions suivantes :

1° avoir souscrit une déclaration certifiant qu'il n'est pas frappé d'une déchéance du droit de conduire les véhicules de la catégorie pour laquelle le permis de conduire est demandé; le requérant doit cependant avoir satisfait à l'examen à subir éventuellement en vertu de l'article 2-14, pour la conduite d'un véhicule de la catégorie pour laquelle le permis de conduire est demandé;

2° avoir souscrit une déclaration certifiant qu'il possède les connaissances et l'habileté nécessaires à la conduite des véhicules de chaque catégorie pour laquelle le permis de conduire est demandé; cette déclaration est remplacée par un examen pratique organisé par le Roi, si le permis de conduire est demandé en vue de la conduite :

a) de véhicules affectés aux services visés à l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 précité, y compris les transports définis à l'article 2, alinéa 2, 1° et 2°, et les locations de voitures déterminées à l'article 23, alinéa 2, du même arrêté-loi;

b) de véhicules ou de trains de véhicules lourds ou encombrants, dont les caractéristiques sont déterminées par le Roi.

3° avoir souscrit une déclaration certifiant qu'il est exempt des défauts physiques et affections déterminés par le Roi.

Toutefois, dans les cas prévus par le Roi, cette déclaration est remplacée par un certificat attestant la réussite d'un examen organisé par lui.

Betreft het een bestuurder, die valt onder de reglementsbepalingen welke de Koning inzake geneeskundig toezicht en geneeskundige schifting heeft uitgevaardigd ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, dan moet de verzoeker het bij die bepalingen vereiste getuigschrift van geneeskundige schifting overleggen;

4° geslaagd zijn voor een door de Koning in te richten examen over de kennis van de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de politie over het wegverkeer.

Van dit examen is vrijgesteld de verzoeker die een getuigschrift overlegt, afgegeven hetzij door een onder door de Koning te bepalen voorwaarden erkende rij-school hetzij door een door hem aan te wijzen overheidsorgaan, waarin wordt bevestigd dat de betrokkene geslaagd is voor een examen over die stof.

§ 2. Bij wijze van overgangsmaatregel worden van de in § 1, 2° en 4° bedoelde examens vrijgesteld, de personen die op de dag waarop deze wet in werking treedt, meer dan 21 jaar oud zijn en hun aanvraag indienen binnen de termijnen en in de vormen bepaald door de Koning.

Om van die vrijstelling te kunnen genieten moeten deze personen een verklaring ondertekenen waarin bevestigd wordt dat zij niet van het recht tot sturen vervallen zijn verklaard in de loop van de vijf jaar vóór de indiening van de aanvraag, ongeacht de duur van dat verval.

§ 3. De houder van een Belgisch rijbewijs moet dit overleggen aan het overheidsorgaan dat het heeft afgegeven, hetzij voor kanttekening hetzij voor intrekking, indien :

1° hij lijdt aan een van de door de Koning, overeenkomstig artikel 1ter, § 1, 3°, bepaalde lichaamsgebreken of kwalen;

2° hij onderworpen is en niet meer voldoet aan de reglementsbepalingen welke de Koning inzake geneeskundig toezicht en geneeskundige schifting heeft uitgevaardigd ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.

Die formaliteit moet vervuld worden binnen vier dagen na de dag waarop de houder kennis krijgt van het lichaamsgebrek of van de kwaal, of binnen vier dagen na de intrekking van het getuigschrift van geneeskundige schifting; de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen zijn in deze termijnen niet begrepen.

Het rijbewijs, teruggegeven bij toepassing van 1° hierboven, wordt terug overhandigd aan de houder die, in de door de Koning bepaalde gevallen, met gunstig gevolg een door hem in te richten onderzoek heeft ondergaan.

S'il s'agit d'un conducteur soumis aux dispositions réglementaires édictées par le Roi en matière de surveillance et de sélection médicales en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, le requérant doit produire le certificat de sélection médicale requis par ces dispositions;

4° avoir réussi un examen organisé par le Roi, portant sur la connaissance des dispositions légales et réglementaires relatives à la police de la circulation routière.

Est exempté de cet examen, le requérant qui produit un certificat délivré soit par une école de conduite agréée dans les conditions déterminées par le Roi, soit par une autorité publique désignée par lui et attestant que l'intéressé a réussi un examen portant sur cette matière.

§ 2. Sont, à titre transitoire, dispensées des examens prévus au § 1<sup>er</sup>, 2° et 4°, les personnes âgées de plus de 21 ans à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, qui introduisent leur demande dans les délais et dans les formes prévus par le Roi.

Pour bénéficier de cette dispense, ces personnes doivent souscrire une déclaration certifiant qu'elles n'ont pas été déchues du droit de conduire dans les cinq années précédant l'introduction de la demande, quelle que soit la durée de cette déchéance.

§ 3. Le titulaire d'un permis de conduire belge doit présenter son permis à l'autorité qui l'a délivré, soit pour élargement, soit pour retrait :

1° s'il est atteint d'un des défauts physiques ou affections déterminés par le Roi conformément à l'article 1<sup>er</sup> ter, § 1<sup>er</sup>, 3°;

2° s'il est soumis et a cessé de satisfaire aux dispositions réglementaires édictées par le Roi en matière de surveillance et de sélection médicales en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

Cette formalité doit être accomplie dans un délai de quatre jours suivant la date à laquelle le titulaire a connaissance du défaut physique ou de l'affection, ou dans les quatre jours de retrait du certificat de sélection médicale; les samedis, dimanches et jours fériés légaux ne sont pas compris dans ces délais.

Le permis de conduire restitué par application du 1° ci-dessus est remis au titulaire qui, dans les cas prévus par le Roi, a réussi un examen organisé par lui.

§ 4. De leervergunning wordt afgegeven, gebezigd en aan het overheidsorgaan teruggéeven, onder de door de Koning te bepalen voorwaarden.

§ 5. De Koning bepaalt de modellen van het Belgisch rijbewijs en van de Belgische leervergunning, de categorieën van rijtuigen waarvoor zij afgegeven worden, alsook de voorschriften betreffende de afgifte, de geldigheid, de vernieuwing, de vervanging en de terug-gave ervan.

§ 6. De Koning bepaalt het tarief van de ten bate van de Staat of van de erkende instellingen te heffen retributies voor gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtskosten, welke de toepassing van dit artikel of van de op grond daarvan uitgevaardigde reglements-bepalingen medebrengh.

#### ART. 3.

De Nederlandse tekst van artikel 2-2, eerste lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958, wordt door de volgende tekst vervangen :

« Elke bestuurder van een voertuig die, wetend dat dit voertuig oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval is geweest, de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, wordt, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld is te wijten, gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot twee maanden, en met geldboete van 26 frank tot 1.000 frank, of met één van die straffen alleen ».

#### ART. 4.

Artikel 2-14 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« *Artikel 2-14.* — Al wie verval van het recht tot sturen heeft opgelopen na de inwerkingtreding van deze wet, mag, wanneer het verval geëindigd is, een motorrijtuig van een der categorieën waarop de beslissing van vervallenverklaring slaat, slechts besturen mits hij met gunstig gevolg, een theoretisch en praktisch, geneeskundig en psychotechnisch onderzoek heeft ondergaan, tenzij hij er geheel of tenzij het een verval wegens lichamelijke ongeschiktheid betreft waarvan hij de opheffing heeft bekomen krachtens artikel 2-8, § 3.

De Koning bepaalt de organisatie en de nadere regelen van dit onderzoek en stelt het tarief van de ten bate van de Staat of van de erkende instellingen te heffen retributies om de kosten ervan te dekken.

De bepaling van dit artikel is niet van toepassing op de houder van een buitenlands rijbewijs ».

#### ART. 6.

Artikel 2-16 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958, wordt door de volgende bepaling vervangen :

§ 4. La licence d'apprentissage est délivrée, utilisée et restituée à l'autorité, dans les conditions déterminées par le Roi.

§ 5. Le Roi fixe les modèles du permis de conduire et de la licence d'apprentissage belges, les catégories de véhicules pour lesquelles ils sont délivrés ainsi que les prescriptions relatives à leur délivrance, leur validité, leur renouvellement, leur remplacement et leur restitution.

§ 6. Le Roi fixe le taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat ou des organismes agréés, pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle et de surveillance résultant de l'application du présent article et des dispositions réglementaires prises en vertu de celui-ci.

#### ART. 3.

La version néerlandaise de l'article 2-2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la même loi, modifiée par la loi du 15 avril 1958, est remplacée par la version suivante :

« Elke bestuurder van een voertuig die, wetend dat dit voertuig oorzaak van, dan wel aanleiding tot een ongeval is geweest, de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, wordt, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld is te wijten, gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot twee maanden, en met geldboete van 26 frank tot 1.000 frank, of met één van die straffen alleen ».

#### ART. 4.

L'article 2-14 de la même loi, modifiée par la loi du 15 avril 1958, est remplacé par la disposition suivante :

« *Article 2-14.* — Quiconque est frappé d'une déchéance du droit de conduire après l'entrée en vigueur de la présente loi, ne peut, lorsque cette déchéance a pris fin, conduire un véhicule automoteur de l'une des catégories visées à la décision de déchéance, qu'à la condition d'avoir satisfait à un examen théorique et pratique, médical et psychotechnique, à moins qu'il n'en ait été dispensé, en tout ou en partie, par le juge, ou qu'il ne s'agisse d'une déchéance pour incapacité physique dont il a été relevé en vertu de l'article 2-8, § 3.

Le Roi arrête l'organisation et les modalités de cet examen, et fixe le taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat ou des organismes agréés pour en couvrir les frais.

La disposition du présent article n'est pas applicable au titulaire d'un permis de conduire étranger ».

#### ART. 6.

L'article 2-16 de la même loi, modifiée par la loi du 15 avril 1958, est remplacé par la disposition suivante :



« Artikel 2-16. — § 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 2-15 kan het rijbewijs of de leervergunning onmiddellijk ingetrokken worden :

1° indien de bestuurder kennelijk dronken is of duidelijke tekenen van intoxicatie door alcohol vertoont;

2° indien de bestuurder de vlucht heeft genomen om zich aan de nuttige vaststellingen te onttrekken;

3° indien het verkeersongeval, klaarblijkelijk aan de zware fout van de bestuurder te wijten, aan een ander ernstige verwondingen of de dood heeft veroorzaakt;

4° indien de bestuurder vervallen is verklaard van het recht tot het besturen van een motorrijtuig uit de categorie van het rijtuig dat hij gebruikt.

Het onmiddellijk intrekken wordt bevolen, hetzij door de procureur des Konings, hetzij door de ambtenaar van het openbaar ministerie bij de politierechtbank, wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de politierechtbank valt en de procureur des Konings geen opsporingsonderzoek instelt of geen gerechtelijk onderzoek vordert krachtens het eerste lid van artikel 138 van het Wetboek van strafvordering, hetzij door de krijgsauditeur wanneer het misdrijf onder de bevoegdheid van de krijgsraad valt. Onmiddellijke intrekking kan echter alleen door de procureur-generaal bij het hof van beroep of door de auditeur-generaal bij het krijgshof worden gelast indien de feiten tot de bevoegdheid van één dezer hoven behoren.

De bestuurder is er toe gehouden zijn rijbewijs of zijn leervergunning terug te geven op het verzoek van de politie of van de rijkswacht, na vordering van de ambtenaar van het openbaar ministerie die de intrekking heeft bevolen. Bij ontstentenis mag deze ambtenaar het in beslag nemen van het document bevelen.

§ 2. Het rijbewijs en de leervergunning mogen door de ambtenaar van het openbaar ministerie, die de intrekking ervan heeft bevolen, hetzij ambtshalve, hetzij op verzoek van de bestuurder, worden teruggegeven.

Ze worden teruggegeven indien de rechter geen verval van het recht tot sturen uitspreekt of wanneer de houder van een buitenlands rijbewijs het grondgebied verlaat.

§ 3. Indien de rechter het verval van het recht tot sturen uitspreekt, wordt het rijbewijs of de leervergunning ter griffie ingeleverd opdat er zou worden gehandeld overeenkomstig het bepaalde in artikel 2-15, §§ 2 tot 6.

Indien tijdelijk verval van het recht tot sturen wordt uitgesproken, wordt de tijd gedurende welke het rijbewijs of de leervergunning, met toepassing van § 1, 1°, 2° en 3°, werd ingetrokken, behalve de perioden van hechtenis door de veroordeelde ondergaan gedurende die tijd, aangerekend op de duur van het verval ».

#### ART. 7.

In dezelfde wet, onder meer gewijzigd bij de wet van 15 april 1958, wordt een artikel 2-17 ingevoegd luidend als volgt :

« Article 2-16. — § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des dispositions de l'article 2-15, le permis de conduire ou la licence d'apprentissage peut être retiré immédiatement :

1° si le conducteur est manifestement ivre ou donne des signes apparents d'intoxication alcoolique;

2° si le conducteur a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles;

3° si l'accident de roulage, apparemment imputable à la faute grave du conducteur, a entraîné pour autrui des blessures graves ou la mort;

4° si le conducteur est déchu du droit de conduire un véhicule automoteur de la catégorie du véhicule qu'il utilise.

Le retrait immédiat est ordonné soit par le procureur du Roi, soit par l'officier du ministère public près le tribunal de police, lorsque l'infraction est de la compétence de ce dernier et que le procureur du Roi ne procède pas à une information ou ne requiert pas instruction en vertu de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 138 du Code d'instruction criminelle, soit par l'auditeur militaire lorsque l'infraction est de la compétence du conseil de guerre. Il ne peut toutefois être ordonné que par le procureur général près la cour d'appel ou par l'auditeur général près la cour militaire lorsque les faits sont de la compétence d'une de ces cours.

Le conducteur est tenu de remettre son permis de conduire ou sa licence d'apprentissage sur l'invitation qui lui en est faite par la police ou la gendarmerie, sur réquisition de l'officier du ministère public qui a ordonné le retrait. A défaut, celui-ci peut ordonner la saisie du document.

§ 2. Le permis de conduire et la licence d'apprentissage peuvent être restituées par l'officier du ministère public qui en a ordonné le retrait, soit d'office, soit à la requête du conducteur.

Ils sont restitués lorsque le juge ne prononce pas la déchéance du droit de conduire ou lorsque le titulaire d'un permis de conduire étranger quitte le territoire.

§ 3. Si le juge prononce la déchéance du droit de conduire, le permis de conduire ou la licence d'apprentissage sont remis au greffe pour qu'il soit procédé conformément à l'article 2-15, §§ 2 à 6.

Si la déchéance du droit de conduire est prononcée à titre temporaire, le temps pendant lequel le permis de conduire ou la licence d'apprentissage ont été retirés par application du § 1<sup>er</sup>, 1°, 2° et 3°, est imputé sur la durée de la déchéance, déduction faite des périodes de détention subies pendant ce temps par le condamné ».

#### ART. 7.

Un article 2-17, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi, modifiée notamment par la loi du 15 avril 1958 :

« Artikel 2-17. — § 1. Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 500 frank tot 2.000 frank, of met één van die straffen alleen, wordt gestraft al wie :

1° een voertuig of een luchtschip bestuurt of een rijder geleidt, spijs het tegen hem uitgesproken verval;

2° een motorrijtuig bestuurt zonder houder te zijn van het rijbewijs of van de leervergunning, vereist voor het besturen van dit rijtuig;

3° een motorrijtuig bestuurt van de categorie bedoeld in de beslissing tot vervallenverklaring zonder het bij artikel 2-14 voorgeschreven onderzoek met gunstig gevolg te hebben ondergaan;

4° een motorrijtuig bestuurt terwijl het rijbewijs of de leervergunning vereist voor het besturen van dit rijtuig, hem met toepassing van artikel 2-16 is ontnomen;

5° een valse verklaring heeft afgelegd om de afgifte van een rijbewijs of een leervergunning te bekomen;

6° een rijbewijs of een leervergunning niet teruggegeven heeft, in de gevallen en onder de voorwaarden vastgesteld in artikel 1ter, § 3, of in de ter uitvoering van artikel 1ter, § 4, genomen besluiten;

7° de overeenkomstig artikel 1ter, § 4, bepaalde gebruiksvoorwaarden van de leervergunning overtreedt.

In de gevallen bedoeld onder 2°, 3°, 4°, 5°, 6° en 7°, kan de rechter bovendien het verval uitspreken, hetzij voorgoed, hetzij tijdelijk voor een duur van ten minste vijftien dagen en ten hoogste twee jaar. In het geval onder 1° moet hij dit verval uitspreken.

In de gevallen bedoeld onder 5° en 6° worden de verregen of niet teruggegeven documenten in beslag genomen en de verbeurdverklaring ervan wordt in geval van veroordeling uitgesproken.

§ 2. Met gevangenisstraf van één dag tot één maand en met geldboete van 10 frank tot 500 frank, of met één van die straffen alleen, wordt gestraft al wie :

1° buiten de in § 1 bedoelde gevallen een motorrijtuig bestuurt, zonder het rijbewijs of de leervergunning vereist voor het besturen van dit rijtuig bij zich te hebben;

2° het bepaalde in artikel 2-15, § 1, of in artikel 2-16, § 1, laatste lid, overtreedt.

In geval van verzachtende omstandigheden kan de geldboete verminderd worden, zonder dat ze echter minder dan 1 frank mag bedragen.

De straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen het jaar te rekenen van de dag waarop een vorig in kracht van gewijsde gegaan vonnis van veroordeling werd uitgesproken ».

#### Artikel 12.

De Koning neemt de gewenste maatregelen met het oog op de geleidelijke inwerkingtreding van de bepalingen van de artikelen 1 en 2. Daartoe bepaalt hij, en desnoods afzonderlijk per categorie van rijtuigen of van bestuurders, vanaf welke tijdstippen de bestuurders verplicht zijn het rijbewijs of de leervergunning te bezitten en bij zich te hebben.

« Article 2-17. — § 1<sup>er</sup>. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 500 francs à 2.000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1° conduit un véhicule, un aéronef ou une monture en dépit de la déchéance prononcée contre lui;

2° conduit un véhicule automoteur sans être titulaire du permis de conduire ou de la licence d'apprentissage exigé pour la conduite de ce véhicule;

3° conduit un véhicule automoteur de la catégorie visée dans la décision de déchéance, sans avoir réussi l'examen prévu à l'article 2-14;

4° conduit un véhicule automoteur alors que le permis de conduire ou la licence d'apprentissage exigé pour la conduite de ce véhicule lui a été retiré par application de l'article 2-16;

5° a fait une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire ou une licence d'apprentissage;

6° n'a pas restitué un permis de conduire ou une licence d'apprentissage, dans les cas et conditions fixés par l'article 1<sup>er</sup>ter, § 3, ou par les arrêtés pris en exécution de l'article 1<sup>er</sup>ter, § 4;

7° a commis une infraction aux conditions d'utilisation de la licence d'apprentissage déterminées conformément à l'article 1<sup>er</sup>ter, § 4.

Dans les cas prévus aux 2°, 3°, 4°, 5°, 6° et 7°, le juge peut, en outre, prononcer une déchéance, soit à titre définitif, soit à titre temporaire, pour une durée de quinze jours au moins et de deux ans au plus. Il doit prononcer cette déchéance dans le cas prévu au 1°

Dans les cas prévus aux 5° et 6°, les documents obtenus ou non restitués sont saisis et la confiscation en est prononcée en cas de condamnation.

§ 2. Est puni d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 10 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque :

1° en dehors des cas prévus au § 1<sup>er</sup>, conduit un véhicule automoteur sans être porteur du permis de conduire ou de la licence d'apprentissage exigé pour la conduite de ce véhicule;

2° commet une infraction aux dispositions de l'article 2-15, § 1<sup>er</sup>, ou de l'article 2-16, § 1<sup>er</sup>, dernier alinéa.

En cas de circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite, sans qu'elle puisse être inférieure à 1 franc.

Les peines sont doublées s'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et coulé en force de chose jugée ».

#### Article 12.

Le Roi prend les mesures voulues pour assurer l'entrée en vigueur progressive des dispositions des articles 1<sup>er</sup> et 2. A cette fin, il fixera, et ce au besoin de façon distincte par catégories de véhicules ou de conducteurs, les dates à partir desquelles la détention et le port des permis de conduire ou des licences d'apprentissage deviendront obligatoires.

**BIJLAGE.****Nota van het Departement van Verkeerswezen  
betreffende de buitenlandse rijbewijzen.**

Overeenkomstig het huidige artikel 2-14 van de wet van 1899 wordt op de identiteitskaart of het paspoort melding gemaakt van het verval van het recht tot sturen.

Krachtens het ontwerp wordt deze vervallenverklaring voortaan vermeld op het rijbewijs.

De toestand van de houder van het buitenlands rijbewijs zal ongewijzigd blijven in die zin, dat het rijbewijs hem overeenkomstig het nieuwe artikel 2-15, § 6, zal worden teruggegeven zoals thans zijn identiteitskaart of zijn paspoort.

Deze teruggave heeft geen weerslag op de vervallenverklaring. De buitenlander aan wie het rijbewijs wordt teruggegeven mag de gehele duur van de vervallenverklaring niet meer sturen op het Belgische grondgebied.

Men moet evenwel rekening houden met het Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer van 1949 waarvan artikel 24 *verplicht* het buitenlands rijbewijs terug te geven wanneer de houder ervan het grondgebied verlaat.

Volgens de geest, zoal niet volgens de letter van deze bepaling heeft de teruggave van het rijbewijs natuurlijk ten doel de vreemdeling in staat te stellen het grondgebied met zijn voertuig te verlaten.

Zo wordt dit trouwens toegepast in de andere landen waar men te dien einde aan de vervallen verklaarde buitenlandse bestuurder een « voorlopige rijvergunning » uitreikt die geldig is om de grens te bereiken volgens een bepaalde reisweg (zoals in Zwitserland) of in een bepaalde termijn (drie dagen in Frankrijk).

Het koninklijk besluit genomen om het ontwerp ten uitvoer te leggen, zal aan de griffiers voorschrijven een soortgelijke oplossing toe te passen op het ogenblik dat zij het buitenlands rijbewijs teruggeven.

Artikel 2-16, § 2, nieuw, bepaalt eveneens dat het buitenlands rijbewijs moet worden teruggegeven, na intrekking door het Parket en op het tijdstip dat de houder ervan het grondgebied verlaat.

In dit geval is tegen de vreemdeling nog geen gerechtelijke vervallenverklaring uitgesproken en hij kan dus zijn motorrijtuig blijven besturen. Maar deze bevoegdheid zal moeten beperkt worden zodat de maatregel van onmiddellijke intrekking niet kan worden omzeild. Een melding « ad hoc » die soortgelijke verkeersbeperkingen inhoudt als de bovengenoemde, zal door het Parket worden aangebracht op het rijbewijs dat het aan de vreemdeling alleen zal teruggeven om hem in staat te stellen het land te verlaten met zijn voertuig.

**ANNEXE.****Note du Département des Communications  
concernant les permis de conduire étrangers.**

Conformément à l'article 2-14 actuel de la loi de 1899, la déchéance du droit de conduire est inscrite sur la carte d'identité ou le passeport.

En vertu du projet, elle sera désormais inscrite sur le permis de conduire.

La situation du titulaire du permis de conduire étranger restera inchangée en ce sens que, conformément à l'article 2-15, § 6 nouveau, le permis de conduire lui sera restitué comme l'était sa carte d'identité ou son passeport sous le régime actuel.

Ces restitutions sont sans incidence sur les déchéances. L'étranger dont le permis est restitué ne peut plus conduire sur territoire belge pendant toute la durée de sa déchéance.

Toutefois, il faut tenir compte de la Convention internationale sur la Circulation routière de 1949, dont l'article 24 *impose* la restitution du permis étranger lorsque son titulaire quitte le territoire.

Dans l'esprit, sinon dans la lettre de cette disposition, la restitution du permis a évidemment pour but de permettre à l'étranger de quitter le territoire avec son véhicule.

C'est d'ailleurs l'application qui en est faite dans les autres pays, où l'on délivre à cette fin au conducteur étranger déchu une « autorisation provisoire de conduire » valable pour atteindre la frontière suivant un itinéraire déterminé (comme en Suisse) ou en un délai déterminé (3 jours en France).

C'est une solution analogue que l'arrêté royal d'application du projet prescrira aux greffiers au moment où ils restitueront le permis de conduire étranger.

L'article 2-16, § 2 nouveau, prévoit également la restitution du permis étranger, après retrait par le Parquet, et au moment où son titulaire quitte le territoire.

Ici, l'étranger ne fait pas encore l'objet d'une déchéance judiciaire et peut donc continuer à conduire. Mais cette faculté devra être restreinte pour que la mesure de retrait immédiat ne puisse être tournée. Une mention « ad hoc » comportant des restrictions de circulation semblables à celles visées plus haut sera apposée par le Parquet sur le permis qu'il restituera à l'étranger uniquement pour lui permettre de quitter le pays avec son véhicule.