

Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

19 JUILLET 1963.

PROJET DE LOI

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

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Exposé général.

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

Déjà le Parlement a été saisi d'un projet de loi portant instauration en Belgique d'un permis de conduire. Cette innovation s'impose du fait que dans bon nombre de cas, les accidents de la circulation sont dus à l'inobservance des règlements établis, soit que les conducteurs les ignorent, soit qu'ils les transgressent volontairement.

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

Les modifications proposées à la loi de base de 1899 répondent en ordre principal aux nécessités suivantes :

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

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

19 JULI 1963

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Algemene uiteenzetting.

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

Bij het Parlement werd reeds een ontwerp van wet ingediend tot het invoeren van een rijbewijs in België. Deze nieuwigheid dringt zich op omdat in vele gevallen de verkeersongevallen te wijten zijn aan het niet naleven van de bestaande reglementen, hetzij dat de bestuurders ze niet kennen, hetzij dat zij deze vrijwillig overtreden.

In het kader van deze organisatie van de veiligheid op de weg werd het huidig ontwerp zo opgevat dat de grondslagen van een doeltreffende reglementering, onder het tweevoudig oogpunt van de veiligheid en van de gemakkelijkheid van het hedendaags verkeer, in de wet worden vastgelegd.

De voorgestelde wijzigingen aan de basiswet van 1899 beantwoorden in hoofdzaak aan de volgende noodwendigheden :

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

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

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

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

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

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

D'autre part, les décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 22 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives et des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire donnent aux communes un pouvoir de police générale.

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

Le Conseil d'Etat a souligné la confusion résultant de la coexistence de règlements différents s'appliquant respectivement aux chemins de fer vicinaux, aux tramways et autres usagers de la voie publique.

En outre, de grosses difficultés ont surgi en matière de répression des infractions; en effet, la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage édicte des peines différentes de celles prévues par la législation relative à la police des chemins de fer vicinaux ou à celle des tramways.

Il en résulte que les infractions sont punies différemment selon que les règlements violés trouvent leur base légale dans la loi de 1899, de 1875 ou de 1885.

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

L'un des buts poursuivis par le projet est dès lors de remédier à ce fractionnement de la législation de base et de régler, dans toute la mesure du possible par un unique texte légal, la matière de la police du roulage en abrogeant, en tant qu'ils s'appliquent à la police de la circulation routière :

- l'article 7 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways,
- l'article 8 de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux,
- et partiellement les décrets de 1789 et 1790.

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

La nécessité d'une uniformisation en matière de réglementation de la circulation routière plaide certes en faveur d'une abrogation pure et simple des décrets, en tant qu'ils peuvent s'appliquer à la police de la circulation routière,

Op grond van de huidige teksten, is de bevoegdheid inzake politie van het vervoer wettelijk gebaseerd op diverse bepalingen.

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

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

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

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

Anderzijds geven de decreten van 14 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten, van 22 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en administratieve colleges en van 16 en 24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie, een algemene politiemacht aan de gemeenten.

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

De Raad van State heeft de verwarring onderlijnd voortvloeiende uit het samenbestaan van verscheidene reglementen die onderscheidenlijk op de buurtspoorwegen, op de tramwegen en andere gebruikers van de openbare weg van toepassing zijn.

Bovendien, zijn er inzake beteugeling der inbreuken grote moeilijkheden opgerezen; de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en reglementen op de politie van het vervoer voorziet inderdaad andere straffen dan deze in de wetgeving betreffende de politie op de buurtspoorwegen en deze op de tramwegen voorzien.

Daaruit volgt dat de inbreuken op verschillende wijze gestraft worden naargelang de overtreden reglementen wettelijke basis in de wet van 1899, van 1875 of van 1885 vinden.

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

Een der oogmerken door het ontwerp nagestreefd is derhalve aan deze verdeling der basiswetgeving te verhelpen en, in de mate van het mogelijke, door een enkele wettekst de materie van de politie van het vervoer te regelen door opheffing, voor zoverre zij van toepassing zijn op de politie van het wegverkeer, van navolgende bepalingen :

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

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

De noodzakelijkheid van een eenvormigheid inzake reglementering op het wegverkeer pleitte voorzeker in het voordeel van een eenvoudige afschaffing zonder meer der decreten voor zover zij kunnen toepasselijk

matière où des impératifs de sécurité imposent que l'intérêt général des usagers prime sur certains intérêts locaux.

Toutefois, on ne pourrait concevoir que les décrets de 1789 et 1790 qui déterminent notamment la compétence des autorités communales en matière de police fussent abrogés purement et simplement en tant qu'ils s'appliquent à l'organisation de la circulation routière. Celle-ci, dans certaines de ses manifestations, est trop liée à la mission de police générale des autorités communales. C'est à l'occasion de rassemblements, de cortèges, par exemple, que des mesures sont prises pour régler la circulation, la canaliser ou la détourner. Il est évident que la surveillance de telles manifestations et les mesures prises pour régler la circulation en ces occasions sont trop intimement liées pour qu'on puisse les faire dépendre de règles légales différentes.

Dans ce cas, les mesures de police spéciale de la circulation routière doivent céder le pas aux mesures de police générale des autorités communales. C'est pourquoi la loi du 1^{er} août 1899, dans son texte actuel, n'abrogeait pas ces décrets mais limitait implicitement leur application en organisant un régime spécial en matière de circulation routière. Quel était, dès lors, le critère de distinction entre d'une part les règlements complémentaires de circulation routière que les communes pouvaient prendre en vertu de la loi de 1899, et d'autre part les règlements ordinaires de police que les communes pouvaient continuer à édicter en se basant sur les décrets de 1789 et 1790 ? Les auteurs surtout ont tenté de tracer la frontière entre les deux et ont trouvé le critère de distinction dans le caractère de permanence des situations. « En effet, les règlements complémentaires de la circulation sont applicables en tous temps, d'une manière sinon continue, du moins stable et régulière, tandis que les mesures de sécurité publique prises par les autorités locales en vertu de leur droit de police sont plutôt des mesures de circonstance, de caractère plus ou moins momentané, prises à raison d'une situation plus ou moins transitoire » (1).

Le projet consacre cette distinction en prévoyant l'abrogation des décrets de 1789 et 1790 en tant que les matières se trouvent réglées par la loi de 1899 et pour autant qu'il s'agisse de situations permanentes ou périodiques, le pouvoir de police générale des communes étant maintenu pour régler les situations momentanées, occasionnelles.

Dès lors, le présent projet constituera la seule base légale de la réglementation et de l'organisation en matière de circulation routière à deux exceptions près : la compétence limitée des communes basée sur les décrets de 1789 et de 1790 d'une part, la compétence du Roi et du Ministre limitée au cas particulier des autoroutes en vertu de la loi du 12 juillet 1956 d'autre part. Cette loi établit en effet le statut des autoroutes comme un tout, dont il est difficile de dissocier l'aspect police de la circulation.

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

* * *

Examen des articles.

L'article 1^{er} comporte détermination des compétences en matière réglementaire.

Le paragraphe 1^{er} reprenant les dispositions du même § de la loi actuelle consacre de plus la compétence du Roi

(1) R. Van Roye, « Le Code de la Circulation », 1956, n° 122.

zijn op de politie van het wegverkeer, materie waar de veiligheid gebiedt dat het algemeen belang voor zekere plaatselijke belangen gaat.

Het zou nochtans niet denkbaar zijn dat de decreten van 1789 en 1790 die namelijk de bevoegdheid van gemeentelijke overheden bepalen inzake politie, eenvoudig zouden opgeheven worden voor zover zij van toepassing zijn op de organisatie van het wegverkeer. Deze is, in sommige van haar bepalingen te nauw verbonden aan de opdracht van algemene politie der gemeentelijke overheden. Bij gelegenheid van samenkomsten, van stoeten, worden bij voorbeeld maatregelen getroffen om het verkeer te regelen, te kanaliseren of om te leiden. Het is duidelijk dat het toezicht over dergelijke manifestaties en de genomen maatregelen om het verkeer te regelen bij deze gelegenheden, te nauw verbonden zijn om ze van verscheidene wettelijke normen te doen afhangen.

In dat geval, moeten de speciale politiematregelen voor het wegverkeer aan de algemene politiematregelen van de gemeentelijke overheden ondergeschikt blijven. De wet van 1 augustus 1899, in de huidige tekst, hief daarom deze decreten geenszins op maar beperkte impliciet hun toepassing door een bijzonder regime inzake wegverkeer te voorzien. Welk was dan het criterium om onderscheid te kunnen maken tussen enerzijds de aanvullende reglementen van het wegverkeer die de gemeenten krachtens de wet van 1899 konden nemen, en anderzijds de gewone politiereglementen die de gemeenten verder konden uitvaardigen op grond van de decreten van 1789 en 1790 ?

Voor al de rechtschrijvers hebben getracht tussen de twee een grenslijn te trekken en hebben voor het onderscheid een criterium gevonden in het voortdurend karakter der toestanden. « En effet, les règlements complémentaires de la circulation sont applicables en tous temps, d'une manière sinon continue, du moins stable et régulière, tandis que les mesures de sécurité publique prises par les autorités locales en vertu de leur droit de police sont plutôt des mesures de circonstance, de caractère plus ou moins momentané, prises à raison d'une situation plus ou moins transitoire » (1).

Het ontwerp bevestigt dit onderscheid en voorziet de opheffing van de decreten van 1789 en 1790 in de mate dat de materie door de wet van 1899 geregeld is en voor zover het voortdurende en op geregelde tijden wederkerende toestanden betreft, en het behoud van de algemene politiemacht der gemeenten voor het regelen van tijdelijke gelegenheidstoestanden.

Derhalve zal dit ontwerp de enige wettelijke grondslag uitmaken van de reglementering en van de organisatie inzake wegverkeer op twee uitzonderingen na: enerzijds, de beperkte bevoegdheid der gemeenten op grond van de decreten van 1789 en van 1790 en anderzijds, de bevoegdheid van de Koning en van de Minister beperkt tot het bijzonder geval der autosnelwegen krachtens de wet van 12 juli 1956. Deze wet beschouwt inderdaad het statuut der autosnelwegen als een geheel waaraan het aspect verkeerspolitie moeilijk kan onttrokken worden.

Met dat oog moeten de verscheidene uitgewerkte bepalingen bezien worden.

* * *

Onderzoek der artikelen.

Het artikel 1 bepaalt de bevoegdheden inzake reglementering.

De paragraaf 1 welke de bepalingen van dezelfde § van de huidige wet herneemt, bevestigt bovendien de bevoegd-

(1) R. Van Roye, « Le Code de la Circulation », 1956, n° 122.

de prendre dans le cadre de la loi de 1899 des règlements généraux relatifs à la police de la circulation routière des moyens de transport par fer empruntant la voie publique, actuellement réglementée sur base des lois de 1875 et 1885 qui sont abrogées.

Aux termes du § 1^{er}, le Roi peut par règlement général prévoir la perception de redevances dont il détermine le taux, en vue de couvrir les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application des dispositions réglementaires relatives à l'immatriculation des véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs.

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

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

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

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

Par contre, les conseils communaux usent de plus en plus de leur compétence réglementaire. Or, compte tenu du développement de la circulation routière, il importe d'assurer sur les grands itinéraires une réglementation concrétisée par une signalisation uniforme et rationnelle.

D'autre part, en dehors des grands itinéraires, l'homogénéité indispensable à une réglementation d'intérêt général impose une coordination et un contrôle du pouvoir central, pour éviter que les problèmes de l'organisation de la circulation ne soient envisagés que d'un point de vue strictement local au détriment de l'intérêt général des usagers. Le problème se pose avec une acuité toute particulière dans les grandes agglomérations. En effet, les communes autonomes situées dans une même agglomération prennent des mesures qui ne concordent pas toujours.

Aussi a été adoptée une solution qui, tout en s'inspirant du souci d'assurer une primauté de l'intérêt général sur les intérêts locaux, limite aux strictes nécessités les atteintes au principe traditionnel de l'autonomie communale.

Le paragraphe 2 maintient en principe le pouvoir réglementaire des conseils communaux sur le territoire de leur commune et, dans un but de coordination, soumet les règlements arrêtés à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions et à l'avis des commissions consultatives qui auraient été créées à l'intérieur des agglomérations définies et déterminées par le Roi. Ces commissions comprendront notamment les bourgmestres intéressés ou leurs délégués, des représentants du Ministre des Travaux publics et du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

Par ailleurs, une commission nationale sera chargée de coordonner l'action des commissions consultatives et de promouvoir une politique commune.

heid van de Koning om, in het kader van de wet van 1899, algemene reglementen betreffende de politie van het wegverkeer van de vervoermiddelen per spoor die de openbare weg gebruiken te nemen, thans geregeld op grond van de wetten van 1875 et 1885 die afgeschaft worden.

Volgens de termen van § 1 kan de Koning bij algemeen reglement de heffing van vergoedingen, waarvan hij het bedrag bepaalt, voorschrijven tot dekking van de kosten van beheer, controle of toezicht voortvloeiend uit de reglementsbepalingen betreffende de inschrijving van de motorrijtuigen niet zijnde rijwielen met hulpmotor.

De thans in voege zijnde tekst (wet van 20 december 1957 betreffende namelijk de te heffen retributies in toepassing van de reglementering op het vervoer) zou het vaststellen van vergoedingen in te veel gevallen toelaten, vergoedingen die ten slotte zouden kunnen gelijkgesteld worden met nieuwe verkeerstaksen en zelfs, in sommige gevallen, met het terug invoeren van een wegenbelasting.

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

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

Het huidig ontwerp houdt rekening met het feit dat praktisch de provinciale raden nooit gebruik maken van de bevoegdheid hen toegekend. Het was dus overbodig in de nieuwe tekst een recht te behouden dat niet wordt uitgeoefend.

De gemeenteraden integendeel maken meer en meer van hun reglementaire bevoegdheid gebruik. Welnu, rekening houdend met de ontwikkeling van het wegverkeer is het van belang op de grote wegen een in concrete vorm gegeven reglementering door eenvormige en rationele verkeerstekens te verzekeren.

Buiten de grote wegen, vergt de onmisbare eensgezindheid voor een reglementering van algemeen belang anderzijds een coördinatie en een controle van de centrale macht om te beletten dat de problemen van de organisatie van het verkeer slechts gezien worden uit een streng plaatselijk oogpunt ten nadele van het algemeen belang der weggebruikers. Het probleem wordt bijzonder scherp gesteld in de grote agglomeraties. Inderdaad, de autonome gemeenten in eenzelfde agglomeratie gelegen nemen maatregelen welke niet altijd overeenstemmen.

Daarom werd een oplossing aangenomen welke ingegeven is door de zorg een voorrang van het algemeen belang op de lokale belangen te verzekeren en welke de afbreuk aan het traditionele principe van de gemeentelijke autonomie tot het strikt noodzakelijke beperkt.

De paragraaf 2 behoudt in principe de reglementaire macht der gemeenteraden op het grondgebied van hun gemeente en onderwerpt, met het oog op een coördinatie, de genomen besluiten aan de goedkeuring van de Minister die het wegverkeer in zijn bevoegdheid heeft en aan het advies der raadgevende commissies welke zouden opgericht zijn in de schoot van bepaalde agglomeraties door de Koning aan te duiden. Deze commissies zullen namelijk bestaan uit de belanghebbende burgemeesters of hun afgevaardigden, vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken en van de Minister die het verkeer in zijn bevoegdheid heeft.

Bovendien zal een nationale commissie belast worden met het coördineren van de werking der raadgevende commissies en met het bevorderen van een gemeenschappelijke politiek.

L'ancien article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899, modifié par la loi du 16 décembre 1935, prévoyait que les règlements communaux devaient être soumis à l'approbation de la Députation permanente. Cette disposition a fait notamment l'objet d'un examen critique de l'Union des Villes et des Communes belges dont il résulte qu'il ne convient plus de recourir à l'intervention de la Députation permanente.

En effet, écrit l'Union des Villes, cet organe est essentiellement politique. Il ne doit pas recevoir de compétence en matière technique et administrative, comme dans le domaine de la réglementation de la circulation. En fait, d'ailleurs, dès maintenant, la Députation permanente consulte l'Office de la circulation routière chaque fois qu'elle doit donner son approbation en matière de circulation routière. On en est arrivé ainsi à ce que, après le vote par le conseil communal d'un règlement communal, celui-ci est soumis, en principe, à un premier examen des services techniques provinciaux, à un deuxième examen de l'Office de la circulation routière, et, enfin, à l'approbation de la Députation permanente. La Députation permanente consulte donc le Gouvernement dont l'avis, en fait, est déterminant. Le Gouverneur, d'ailleurs, peut suspendre la décision de la Députation permanente si celle-ci ne suit pas l'avis de l'Office de la circulation routière. Il convient de mettre fin à ce régime hybride et confier au seul pouvoir central la tutelle d'approbation.

Le paragraphe 3 réserve le droit de faire des règlements complémentaires à l'autorité centrale dans certaines situations où une telle solution s'impose.

Il importe, en effet, de remarquer que si c'est le Roi qui élabore la réglementation générale en matière de roulage, conformément à l'article 1^{er}, tant du texte initial de la loi du 1^{er} août 1899 que du présent projet de loi, il le fait sur la proposition du Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en raison essentiellement du fait que pareille réglementation est intimement liée à l'économie générale des transports.

Il paraît tout aussi logique d'attribuer au Ministre ayant la charge des Travaux publics le pouvoir d'arrêter les règlements complémentaires concernant les voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat ainsi que les carrefours dont une de ces voies publiques fait partie, puisque c'est cette autorité qui assure l'infrastructure de ces routes en fonction des nécessités du trafic routier qui les emprunte.

La même chose peut être dite des Ministres qui ont respectivement les Eaux et Forêts et la Défense nationale dans leurs attributions.

Le texte attribue également au Ministre chargé de la réglementation générale de la circulation routière le pouvoir de localiser et délimiter par voie de règlements complémentaires, les agglomérations visées au Code de la route et englobant plusieurs communes : ceci notamment en vue de permettre l'instauration d'une limitation uniforme de la vitesse ou de zones « bleues » dans toute l'étendue de grandes agglomérations.

La coordination des mesures prises au moyen de règlements complémentaires sera assurée, d'une part, par le fait que lesdits règlements doivent nécessairement être conformes à la réglementation générale et, d'autre part, par le fonctionnement de la Commission nationale dont il a été question plus haut et au sein de laquelle le représentant du Ministre ayant la réglementation générale dans ses attributions devra jouer un rôle prépondérant.

Les pouvoirs attribués aux Ministres sont toutefois mitigés par une consultation des conseils communaux ou des commissions intéressés.

Het oud artikel 1 der wet van 1 augustus 1899, gewijzigd bij de wet van 16 december 1935, voorzag dat de gemeentelijke reglementen aan de goedkeuring van de bestendige deputatie dienden onderworpen. Deze bepaling heeft het voorwerp van een kritisch onderzoek uitgemaakt van de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten waaruit blijkt dat het niet meer paste de tussenkomst van de bestendige deputatie in te roepen.

Inderdaad, dit organisme is essentieel politiek. Het moet geen bevoegdheid in technische en bestuurlijke zaken ontvangen zoals dit het geval is voor de reglementering van het verkeer. In feite raadpleegt nu reeds de bestendige deputatie de Dienst van het Wegverkeer telkens zij haar goedkeuring moet geven inzake wegverkeer. Men is er aldus toe gekomen, dat, na een stemming door de gemeenteraad van een gemeentelijk reglement, dit laatste, in principe, aan een eerste onderzoek van de technische provinciale diensten, aan een tweede onderzoek van de Dienst van het Wegverkeer en, ten slotte, aan de goedkeuring van de bestendige deputatie wordt onderworpen. De bestendige deputatie raadpleegt derhalve de regering, wier advies in feite determinerend is. De Gouverneur kan trouwens de beslissing van de bestendige deputatie schorsen indien zij het advies van de Dienst van het Wegverkeer niet volgt. Het past een einde te stellen aan dit gemengd regime en alleen aan de centrale macht de voogdij voor goedkeuring toe te vertrouwen.

De paragraaf 3 behoudt aan de centrale overheid het recht voor om aanvullende reglementen te maken in sommige omstandigheden waar zulk een oplossing noodzakelijk is.

Opgemerkt dient te worden dat, zo het de Koning is die de algemene reglementering opmaakt inzake verkeer overeenkomstig het artikel 1 van de oorspronkelijke tekst van de wet van 1 augustus 1899 evenals overeenkomstig het artikel 1 van het huidig ontwerp van wet, hij dit doet op voorstel van de Minister die het Vervoer in zijn bevoegdheid heeft, omdat uiteraard dergelijke reglementering innig verbonden is aan de algemene economie van het vervoer.

Eveneens blijkt het logisch aan de Minister, belast met de Openbare Werken, de macht toe te kennen om de aanvullende reglementen te nemen met betrekking tot de openbare wegen welke van de Rijkswegen deel uitmaken alsook tot de kruispunten waarvan een van deze openbare wegen deel uitmaakt, omdat het deze overheid is welke voor de onderbouw van deze wegen zorgt in functie van de noodwendigheden van het wegvervoer dat er gebruik van maakt.

Hetzelfde kan gezegd worden van de Ministers die respectievelijk de Waters en Bossen en Landsverdediging in hun bevoegdheid hebben.

De tekst kent eveneens aan de Minister, belast met de algemene reglementering op het wegverkeer, de macht toe om bij wijze van aanvullende reglementen een juiste aanwijzing en begrenzing te doen van de door de Wegcode voorziene agglomeraties die meerdere gemeenten omvatten; zulks namelijk met het oog op het invoeren van een eenvormige snelheidsbeperking of stationeringsbeperking op geheel het grondgebied der grote agglomeraties.

De coördinatie der maatregelen bij wijze van aanvullende reglementen genomen, zal verzekerd zijn enerzijds, omdat genoemde reglementen noodzakelijk met de algemene reglementen moeten overeenstemmen, en anderzijds, door de werking van de nationale commissie waarover reeds hierboven werd gesproken en waarin de vertegenwoordiger van de Minister die de algemene reglementering in zijn bevoegdheid heeft een overwegende rol zal moeten spelen.

De machten aan de Ministers toegekend worden nochtans gematigd door een raadpleging van de belanghebbende gemeenteraden of commissies.

Par ailleurs, même pour les voiries prévues ci-dessus, le projet accorde aux communes un pouvoir d'initiative, en l'absence de règlements complémentaires pris par l'autorité centrale et en considération de l'existence possible d'intérêts locaux qui, tout en étant compatibles avec l'intérêt général, auraient pu être négligés par le pouvoir central.

Enfin, ce paragraphe rappelle la compétence exclusive du pouvoir central en matière d'autoroutes.

Le paragraphe 4 répond à la nécessité d'une signalisation appropriée à la législation douanière et d'une détermination de la compétence en cette matière.

Un paragraphe 5 a été inséré dans le projet, dans le but d'éviter toute discussion possible quant à la base juridique de l'article 7, 3°, du Règlement général sur la police de la circulation routière: « Les injonctions des agents qualifiés prévalent sur la signalisation. »

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

Toutefois, deux thèses étant en présence, il est préférable de fixer le principe dans la loi elle-même, à l'occasion de sa révision.

Le paragraphe 6, enfin, retire expressément aux conseils provinciaux le pouvoir de faire des règlements complémentaires en matière de circulation routière.

*

L'article 2 assure la publicité des réglementations prises en matière de roulage, quelle que soit leur base légale, à l'exception, comme actuellement à l'article 1^{er} de la loi de 1899, des ordonnances de police prises d'urgence par les bourgmestres en vertu de l'article 94 de la loi communale.

*

Les articles 3, 4 et 5 du présent projet complètent la loi actuelle en ce qui concerne la signalisation routière.

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

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

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

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

La première est destinée, conformément à l'article 1^{quater} (nouveau), à faire sortir ses effets à une règle de droit déterminée par l'autorité compétente.

Son placement ne peut donc normalement et logiquement incomber qu'à l'autorité qui a pris la mesure et seule compétente pour la rendre obligatoire. C'est ce que constate l'article 1^{quinquies} (nouveau).

Overigens, zelfs voor de hierboven voorziene wegen, kent het ontwerp een macht van initiatief toe aan de gemeenten, bij gebrek aan aanvullende reglementen door de centrale overheid genomen en rekening houdend met het mogelijk bestaan van plaatselijke belangen die, alhoewel verenigbaar met het algemeen belang, door de centrale macht zouden kunnen verwaarloosd worden.

Ten slotte herinnert die paragraaf aan de uitsluitende bevoegdheid van de centrale macht inzake autosnelwegen.

De paragraaf 4 beantwoordt aan de noodzakelijkheid van een signalisatie aangepast aan de wetgeving der douanen en van een omschrijving der bevoegdheid in deze materie.

Een paragraaf 5 werd in het ontwerp ingelast om alle mogelijke betwisting te vermijden nopens de juridische grondslag van het artikel 7, 3°, van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer: « De bevelen van de bevoegde personen hebben de voorrang boven de verkeers tekens. »

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

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

De paragraaf 6 ontnemt ten slotte uitdrukkelijk aan de provincieraden de macht om aanvullende reglementen te maken inzake wegverkeer.

*

Het artikel 2 verzekert de bekendmaking van de reglementering inzake wegverkeer, welke ook de wettelijke basis ervan moge zijn met uitzondering, zoals thans in artikel 1 van de wet van 1899 voorzien, van de politieverordeningen genomen bij hoogdringendheid door de burgemeesters krachtens het artikel 94 van de gemeentewet.

*

De artikelen 3, 4 en 5 van dit ontwerp vullen de huidige wet aan wat de wegsignalisatie betreft.

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

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

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

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

Het eerste heeft tot doel, overeenkomstig het artikel 1^{quater} (nieuw), zijn uitwerking te geven aan een door de bevoegde overheid vastgestelde rechtsregel.

Het plaatsen van dit teken kan normaal en logisch maar alleen gebeuren door de zorgen van de overheid die de maatregel genomen heeft en die alleen bevoegd is om hem verplicht te stellen. Dit is hetgeen artikel 1^{quinquies} (nieuw) vaststelt.

Quant à la signalisation d'indication qui, sans faire naître dans le chef de l'usager une interdiction ou une obligation, lui donne certains renseignements de nature à assurer le maximum de sécurité routière, la loi du 1^{er} août 1899 ne contient aucune disposition relative à son placement. Appelés pour des problèmes de responsabilités à se pencher sur cette question, les Cours et Tribunaux, notamment la Cour de Cassation dans son arrêt du 20 décembre 1951 (Pas. 1952, 1, page 204), ont estimé que ce placement incombait à la fois au gestionnaire de la voie publique et à l'autorité de police et ont rendu l'un et l'autre responsables des dommages résultant du défaut ou du mauvais placement de cette signalisation.

Les articles 1^{quinq} et 1^{sex}ies (nouveaux) fixent les obligations et de là, les responsabilités dans le sens le plus favorable aux communes, compte tenu de l'abrogation partielle des décrets de 1789 et 1790, telle qu'elle a été exposée plus haut.

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

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

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

Il n'en reste pas moins que, la police de la circulation routière étant soustraite à l'application des décrets de 1789 et de 1790 pour ce qui concerne les situations permanentes, on ne voit pas sur quelle base la responsabilité des communes pourrait encore être engagée en ces circonstances, comme le soutient le Conseil d'État en se fondant sur une jurisprudence judiciaire forcément antérieure à l'abrogation partielle desdits décrets, qui n'est réalisée que par le présent projet.

L'article 1^{sept}ies (nouveau) a été dicté par la nécessité de mettre fin aux controverses qui ont surgi quant au placement de la signalisation des passages à niveau et traversées de chemin de fer. Il est opportun de régler explicitement, à l'occasion de la révision de la loi de 1899, les deux aspects de cette signalisation.

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

Mais le premier établissement des signaux à distance est, à l'heure actuelle, pratiquement réalisé sur l'ensemble

de la voirie. Wat het aanwijzingsteken betreft dat, zonder in hoofde van de weggebruiker een verbod of een verplichting te doen ontstaan, hem zekere inlichtingen geeft om de maximum veiligheid op de weg te verzekeren, houdt de wet van 1 augustus 1899 geen enkele bepaling in die betrekking heeft op het plaatsen van deze signalisatie. De Hoven en Rechtbanken die zich met deze kwestie hebben beziggehouden in verband met het verantwoordelijkheidsprobleem, namelijk het Hof van Verbreking in zijn arrest van 20 december 1951 (Pas. 1952, 1, p. 204), hebben gemeend dat de beheerder van de openbare weg en de politieoverheid samen voor het plaatsen moesten zorgen en hebben zowel de ene als de andere verantwoordelijk gesteld voor de schade welke voortvloeit uit het niet plaatsen of slecht plaatsen van deze signalisatie.

De artikelen 1^{quinq}ies et 1^{sex}ies (nieuw) stellen de verplichtingen vast en bijgevolg de verantwoordelijkheden in de meest gunstige zin voor de gemeenten, rekening houdend met de gedeeltelijke opheffing van de decreten van 1789 en 1790 zoals hoger werd uiteengezet.

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

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

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

Niettemin zal voor zover zij op permanente toestanden betrekking heeft, de politie van het wegverkeer niet meer onder de toepassing van de decreten van 1789 en van 1790 vallen. Men ziet dus niet in op welke basis de verantwoordelijkheid der gemeenten nog in deze omstandigheden zou kunnen betrokken zijn, zoals de Raad van State voorhoudt, zich steunend op een rechterlijke rechtspraak die noodzakelijkerwijze de gedeeltelijke opheffing van deze decreten voorafgaat, opheffing welke pas door dit ontwerp zal verwezenlijkt worden.

Het artikel 1^{sept}ies (nieuw) werd ingegeven door de noodzakelijkheid een einde te stellen aan de betwistingen voor het plaatsen van de signalisatie aan de overwegen en de kruisingen met spoorwegen. Het is gepast, bij gelegenheid van de herneming van de wet van 1899, de twee aspecten van deze signalisatie expliciet te regelen.

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

Evenwel dient aangestipt dat de aanbrengingskosten van de signalen op afstand praktisch op geheel het grond-

du territoire et, dès lors, les conséquences budgétaires résultant de l'application du texte seront limitées aux frais d'entretien et de renouvellement.

*

L'article 6 établit une répartition logique des charges de la signalisation.

*

En vue d'assurer une stricte observance des dispositions légales, l'article 7 prévoit la création au sein du département des Communications, d'un service d'inspection de la signalisation routière.

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

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

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

*

L'article 8 du projet porte à 8 jours le délai de 48 heures fixé par l'article 4, alinéa 2, de la loi actuelle, pour la transmission des procès-verbaux aux contrevenants.

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

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

*

Le présent projet pose ensuite en son article 9 le principe de la perception immédiate de la transaction, dans certains cas d'infraction à la police de roulage.

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

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

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

gebied gedaan zijn en dat de budgetaire gevolgen voortvloeiend uit de toepassing van de tekst derhalve tot de onderhoudskosten en de hernieuwingskosten zullen beperkt worden.

*

Het artikel 6 stelt een logische verdeling van de lasten der signalisatie vast.

*

Ten einde een strenge naleving der wettelijke bepalingen te verzekeren, voorziet artikel 7 de oprichting van een dienst voor het inspecteren van de wegsignalisatie, bij het departement van Verkeerswezen.

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

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

Ingeval de overheden die wettelijk voor de signalisatie moeten zorgen tekort schieten, kan de uitvoering der nodige werken ambtshalve door de Koning bevolen worden.

*

Het artikel 8 van het ontwerp brengt de termijn van 48 uren, vastgesteld door het artikel 4, lid 2, van de huidige wet voor het overmaken van het proces-verbaal aan de overtreeders, op 8 dagen.

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

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

*

Het huidig ontwerp legt vervolgens in het artikel 9 het principe vast van de onmiddellijke heffing van de transactie in sommige gevallen van inbreuk op de politie van het verkeer.

Deze rechtspleging die in de rechtsleer « oblation volontaire » wordt genoemd werd met succes in het buitenland beproefd, namelijk in Frankrijk, in Italië, in het Groot-hertogdom Luxemburg (cfr. Donnedieu de Vabres, *Traité de Droit Criminel et de législation pénale comparée* 1947, n° 667, p. 386 et n° 1206bis, p. 691, 692; Boitard, *La transaction pénale en droit français*, *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1941, p. 141 et p. 163). Zij werd in het ontwerp ingelast om reden van het dubbel voordeel dat zij aanbiedt : de onmiddellijke heffing van de minnelijke schikking laat de ontlasting van de rol der Hoven en Rechtbanken alsmede een doelmatiger en sneller betuigelingssysteem, toe.

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

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

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

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

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

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

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

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

En raison de la qualité de l'inculpé, le Ministère de la Justice a ajouté à ce cas d'exclusion, ceux où l'infraction a été commise par une des personnes visées par les articles 479 et 483 du Code d'Instruction Criminelle (magistrats), l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation judiciaire (ex. membres de la Cour de Cassation, de la Cour des Comptes) et l'article 57 de la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat.

On a pu se poser la question de savoir quelle serait la procédure en cas de grâce.

Le projet prévoit que la somme payée est automatiquement imputée sur l'amende prononcée. Dès lors, si le recours en grâce est introduit dans le délai de 2 mois prévu par l'article 4 de la loi du 23 décembre 1907 (restitution des amendes de condamnations), la somme payée sera au même titre que l'amende et sur base de ce même article, restituée. Si le recours en grâce n'a pas été introduit dans ce délai, la somme payée étant imputée sur l'amende, le texte exclut la possibilité de toute restitution.

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

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

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

Un autre point a été soulevé, celui de l'opportunité de prévoir dans le texte une limite d'âge excluant de l'appli-

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

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

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

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

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

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

Om reden van de hoedanigheid van de betichte, heeft het Ministerie van Justitie bij dit uitsluitingsgeval de gevallen gevoegd waar de inbreuk werd begaan door een der personen bedoeld bij de artikelen 479 en 483 van het Wetboek van Strafvordering (magistraten), bij artikel 10 van de wet van 20 april 1810 op de rechterlijke organisatie (bv. leden van het Hof van Verbreking, van het Rekenhof) en bij artikel 57 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State.

Men kon zich de vraag stellen te weten welke de procedure zou zijn in geval van vraag om genade.

Het ontwerp voorziet dat de betaalde som automatisch op de uitgesproken boete wordt aangerekend. Wanneer derhalve de vraag om gratie binnen de door artikel 4 van de wet van 23 december 1907 (teruggaven der boeten bij veroordeling) voorziene termijn van twee maanden werd ingediend, zal de betaalde som, zoals de boete en op basis van ditzelfde artikel, terugbetaald worden. Wanneer de vraag om gratie echter niet binnen deze termijn werd ingediend, sluit de tekst de mogelijkheid van iedere teruggave uit, aangezien de betaalde som op de boete wordt aangerekend.

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

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

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

Een andere kwestie werd opgeworpen, namelijk de gepastheid om in de tekst een ouderdomsgrens te voor-

cation de l'article le contrevenant âgé de moins de 18 ans. Tel est le cas de la législation luxembourgeoise.

Le projet, rencontrant d'ailleurs les vœux émis par M. le Procureur général de Bruxelles, n'introduit dans le texte aucune restriction, ce qui permettra au jeune contrevenant, dès le moment où il est justiciable des tribunaux ordinaires (16 ans) de ne pas être exposé aux conséquences désagréables d'un procès-verbal. Par contre, la disposition n'est évidemment pas applicable aux contrevenants âgés de moins de 16 ans accomplis qui, conformément à la loi du 15 mai 1912 sur la protection de l'enfance, ne peuvent être frappés d'aucune peine, au sens pénal de ce terme.

L'article 10 du projet remplaçant l'article 8 de la loi actuelle a été explicité plus haut en ce qui concerne les dispositions de ses paragraphes 1 et 2.

Le paragraphe 2 nécessite cependant un nouveau commentaire, au regard de l'avis du Conseil d'Etat suggérant de l'omettre. Il convient en effet de rappeler la distinction entre la compétence des provinces et des communes de faire des règlements complémentaires en matière de circulation routière d'une part, les pouvoirs de police publics des mêmes provinces et communes en la même matière, d'autre part.

Les règlements complémentaires, ainsi que le mot l'indique, sont des compléments au règlement général pris sur base de la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage. Les règlements de police, qui peuvent également avoir trait au roulage, se fondent sur les décrets de 1789 et de 1790.

Les deux sortes de règlements ont donc des bases légales différentes et il ne suffit pas de dire, comme l'a suggéré le Conseil d'Etat pour l'article 1^{er} du présent projet modifiant la loi de 1899, que les conseils provinciaux ne peuvent faire des règlements complémentaires et que les règlements complémentaires momentanés que peuvent prendre les communes ne sont pas soumis à tutelle, pour supprimer la possibilité de ces pouvoirs subordonnés d'édicter des règlements de police en matière de circulation routière sur base des décrets de 1789 et de 1790. Or, tel est précisément un des buts du présent projet : soumettre toutes les situations permanentes du roulage au seul système de la loi du 1^{er} août 1899. Pour atteindre ce but, l'abrogation des décrets de 1789 et de 1790 pour ce qui concerne ces mêmes situations permanentes est donc indispensable et c'est l'objet du § 2 de l'article 8 (nouveau).

L'article 11, enfin, postpose l'entrée en vigueur de la nouvelle loi afin de permettre le passage du régime ancien au régime nouveau.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre de la Justice,

P. VERMEYLEN.

zien waardoor de overtreder van minder dan 18 jaar niet valt onder de toepassing van het artikel. Dit is het geval in de Luxemburgse wetgeving.

Gezien de uitgedrukte wens van de heer Procureur-generaal te Brussel, voorziet de tekst geen enkele beperking, hetgeen aan de jonge overtreder zal toelaten, van het ogenblik af dat hij aan de gewone rechtbanken is onderworpen (16 jaar) niet aan de onaangename gevolgen van een procesverbaal blootgesteld te worden. Integendeel is de bepaling klaarblijkelijk niet van toepassing op de overtredders die nog geen volle zestien jaar zijn en die, overeenkomstig de wet van 15 mei 1912 op de kindbescherming geen straf kunnen ondergaan in de zin van het Strafwetboek.

Het artikel 10 van het ontwerp dat artikel 8 van huidige wet vervangt is hoger duidelijk uiteengezet voor hetgeen de bepalingen van de paragrafen 1 en 2 aangaat.

Voor de paragraaf 2 is er nochtans een nieuwe verklaring nodig ten opzichte van het advies van de Raad van State waarin werd voorgesteld deze paragraaf te laten wegvallen. Het past inderdaad aan het onderscheid te herinneren dat bestaat tussen enerzijds de bevoegdheid der provincies en der gemeenten om aanvullende reglementen te maken inzake wegverkeer en anderzijds de politiemacht der zelfde provincies en gemeenten betreffende hetzelfde ontwerp.

De aanvullende reglementen, zoals het woord zegt, zijn aanvullingen op het algemeen reglement genomen op grond van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en reglementen op de politie van het vervoer. De politiereglementen die eveneens betrekking kunnen hebben op het verkeer zijn gebaseerd op de decreten van 1789 en van 1790.

De twee soorten reglementen hebben derhalve een onderscheiden wettelijke basis en het volstaat niet te zeggen, zoals de Raad van State heeft voorgesteld voor het artikel 1 van dit ontwerp dat de wet van 1899 wijzigt, dat de provinciale raden geen aanvullende reglementen mogen vaststellen en dat de tijdelijke aanvullende reglementen die de gemeenten mogen nemen niet aan toezicht onderworpen zijn, om aan deze ondergeschikte machten de mogelijkheid te ontnemen politiereglementen uit te vaardigen inzake wegverkeer op grond van de decreten van 1789 en van 1790. Welnu, dat is juist één der doeleinden van dit ontwerp : alle permanente verkeerstoestanden aan het enig systeem van de wet van 1 augustus 1899 onderwerpen. Om dat doel te bereiken, is derhalve de opheffing van de decreten van 1789 en van 1790 voor wat deze zelfde permanente toestanden betreft, volstrekt noodzakelijk en dat is het voorwerp van de § 2 van het artikel 8 (nieuw).

Het artikel 11 stelt ten slotte de inwerkingtreding van de nieuwe wet uit om de overgang van het oud naar het nieuw regime mogelijk te maken.

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Justitie,

Le Ministre de la Défense nationale,

De Minister van Landsverdediging,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

A. DEQUAE.

Le Ministre de l'Agriculture,

De Minister van Landbouw,

C. HEGER.

*Le Ministre de l'Intérieur
et de la Fonction publique,*

*De Minister van Binnenlandse Zaken
en van het Openbaar Ambt,*

A. GILSON.

Le Ministre des Travaux publics,

De Minister van Openbare Werken,

G. BOHY.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 1^{er} mars 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1^{er} août 1924, 16 décembre 1935, 27 mai 1957 et 20 décembre 1957 », a donné le 27 mars 1963 l'avis suivant :

Le projet de loi a pour objectifs principaux :

1. d'unifier le fondement légal du pouvoir réglementaire attribué à diverses autorités en matière de circulation routière, et d'aménager la répartition de cette compétence entre le Roi, les Ministres et les communes;
2. de déterminer les autorités et les personnes à qui incombent le placement et la prise en charge de la signalisation routière;
3. d'autoriser la perception immédiate d'une somme d'argent lors de la constatation de certaines infractions à la police du roulage.

*

Observations préliminaires.

I.

Le projet de loi introduit dans la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage un certain nombre de dispositions nouvelles selon la méthode qui a été employée par la loi du 15 avril 1958. C'est ainsi que l'article 2 du projet introduit dans la loi les articles 1bis, 1ter, 1quater, 1quinquies, 1sexies et 4quater.

Le 28 décembre 1962, le Gouvernement a déposé un projet de loi relatif au permis de conduire des conducteurs de véhicules automoteurs, et modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant révision 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^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière des véhicules automoteurs (Doc. Sénat, 1962-1963, n° 68).

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 1^{ste} maart 1963 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924, 16 december 1935, 27 mei 1957 en 20 december 1957 », heeft de 27^e maart 1963 het volgende advies gegeven :

Het hoofddoel van het ontwerp is driedelig :

1. eenheid brengen in de rechtsgrond van de verordenende bevoegdheid die inzake wegverkeer aan verschillende overheden is toegekend en de verdeling van die bevoegdheid over de Koning, de Ministers en de gemeenten regelen;
2. de overheden en de personen aanwijzen die belast zijn met het plaatsen en het ten laste nemen van de wegsignalisatie;
3. machtiging verlenen tot onmiddellijke heffing van een geldsom bij de vaststelling van sommige overtredingen van de politie van het vervoer.

*

Voorafgaande opmerkingen.

I.

Het ontwerp van wet voegt in de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer een aantal bepalingen in, volgens de methode die ook in de wet van 15 april 1958 is toegepast. Zo voegt artikel 2 van het ontwerp in de wet de artikelen 1bis, 1ter, 1quater, 1quinquies, 1sexies en 4quater in.

Op 28 december 1962 heeft de Regering een ontwerp van wet ingediend 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 (Gedr. St., Senaat 1962-1963, n° 68).

Ce projet introduit notamment dans la loi du 1^{er} août 1899 des articles nouveaux qui portent également les numéros 1bis et 1ter.

Il importe d'attirer l'attention du Gouvernement sur le numérotage des articles que le Parlement est appelé à voter.

Cette situation fait clairement apparaître l'urgence d'une revision complète du numérotage des articles de la loi du 1^{er} août 1899. Lorsque les deux projets précités seront votés, la loi comportera, par l'effet du numérotage employé, 33 articles distincts numérotés de 1 à 8.

Observations générales.

II.

Dans l'état actuel des textes, le pouvoir réglementaire en matière de circulation routière trouve son fondement :

— dans la loi du 1^{er} août 1899 qui donne compétence au Roi pour fixer les règles générales ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre ainsi que des animaux, et aux conseils provinciaux et communaux pour prendre des règlements complémentaires;

— dans la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, dont l'article 7 donne compétence à l'autorité concédante pour prendre les règlements de police relatifs à l'exploitation des tramways;

— dans la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux, dont l'article 8 donne compétence au Roi en matière de police des chemins de fer vicinaux;

— dans les décrets du 17 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 22 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives et des 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire, qui donnent aux communes un pouvoir général de police et les chargent, notamment, d'assurer la sûreté et la commodité de passage dans les rues et les voies publiques.

Il faut y ajouter la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, dont l'article 3 charge le Roi d'assurer la sûreté et la commodité de la circulation sur les autoroutes, à l'exclusion des conseils provinciaux et communaux à qui cette disposition retire le pouvoir de prendre en cette matière, des règlements complémentaires, et dont l'article 2 donne des pouvoirs limités au Ministre qui a les travaux publics dans ses attributions.

L'article 1^{er}, § 3, du projet dispose que le Ministre des Travaux publics arrête les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat et prévoit que les conseils communaux pourront prendre de tels règlements si le Ministre s'est abstenu d'agir.

Il existe donc une certaine discordance entre le projet et la loi du 12 juillet 1956. Suivant la déclaration du fonctionnaire délégué, le Gouvernement a l'intention de maintenir le statut particulier des autoroutes, notamment en ce qui concerne l'attribution des pouvoirs réglementaires en matière de police de la circulation routière.

Puisque le projet a pour but de réunir en un seul texte les règles générales de répartition des compétences en cette matière, tout en ne modifiant en aucune manière la loi du 12 juillet 1956, il y aurait lieu de traduire cette intention dans le texte même de la loi en insérant dans le § 3 de l'article 1^{er}, un dernier alinéa ainsi conçu :

« Le présent paragraphe ne s'applique pas aux voies publiques classées par le Roi dans la catégorie des autoroutes en vertu de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes ».

*

Alors que la loi du 1^{er} août 1899 reconnaissait expressément aux conseils provinciaux et communaux le pouvoir d'arrêter des règlements complémentaires, l'article 1^{er} du projet ne reconnaît plus ce pouvoir aux conseils provinciaux et, en ce qui concerne les conseils communaux, soumet l'exercice de leur pouvoir à certaines modalités.

Le projet appelle, à cet égard, les observations suivantes :

1. Pouvoirs des conseils provinciaux.

Avant la loi du 1^{er} août 1899, la police du roulage et de la circulation avait un caractère exclusivement local, en ce sens qu'il n'était pas permis au Roi ou aux autorités provinciales d'intervenir dans ce domaine.

Cette constatation, qui se fonde sur le principe que les autorités provinciales ne peuvent réglementer les matières attribuées par la loi aux autorités communales, trouve un appui dans les travaux préparatoires de la loi du 1^{er} août 1899 :

Dat ontwerp voegt onder meer in de wet van 1 augustus 1899 nieuwe artikelen in, die ook 1bis en 1ter genummerd zijn.

De aandacht van de Regering dient te worden gevestigd op de nummering van de artikelen welke het Parlement goed te keuren zal hebben.

Uit dit alles blijkt duidelijk, dat de nummering van de artikelen van de wet van 1 augustus 1899 ten spoedigste geheel moet worden herzien. Met het toegepaste systeem zal de wet, als beide ontwerpen eenmaal goedgekeurd zijn, 33 artikelen tellen, genummerd van 1 tot 8.

Algemene opmerkingen.

II.

Thans vindt de verordeningbevoegdheid inzake wegverkeer rechtsgrond :

— in de wet van 1 augustus 1899, die de Koning tot het vaststellen van de algemene regelen ter zake van de politie van het wegverkeer voor voetgangers, voor de middelen van vervoer te land en voor dieren, en de provincie- en gemeenteraden tot het vaststellen van aanvullende verordeningen bevoegd verklaart;

— in de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, waarvan artikel 7 de vergunnende overheid bevoegdheid geeft om de politiereglementen betreffende de exploitatie van tramwegen uit te vaardigen;

— in de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, waarvan artikel 8 de Koning bevoegd verklaart inzake politie van de buurtspoorwegen;

— in de decreten van 17 december 1789 betreffende de oprichting van de gemeenten, van 22 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en administratieve colleges en van 16-24 augustus 1790 op de rechterlijke organisatie, die aan de gemeenten een algemene politiebevoegdheid verlenen en hen onder meer gelasten in de veiligheid en het gemak van het verkeer in straten en op openbare wegen te voorzien.

Daarbij moet nog worden gevoegd de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, waarvan artikel 3 de Koning gelast te voorzien in de veiligheid en het gemak van het verkeer op de autosnelwegen, met uitsluiting van de provinciale en gemeenteraden aan wie genoemde bepaling de bevoegdheid ontnemt om in deze aangelegenheid aanvullende verordeningen vast te stellen, en waarvan artikel 2, beperkte bevoegdheden verleent aan de Minister tot wiens bevoegdheid de openbare werken behoren.

Artikel 1, § 3, van het ontwerp bepaalt, dat de Minister van Openbare Werken de aanvullende reglementen vaststelt betreffende de openbare wegen die deel uitmaken van de grote Rijkswegen; het zegt bovendien, dat de gemeenteraden zodanige reglementen mogen vaststellen indien de Minister niet is opgetreden.

Er is dus geen volkomen overeenstemming tussen het ontwerp en de wet van 12 juli 1956. Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, ligt het in de bedoeling van de Regering, het speciaal statuut van de autosnelwegen te handhaven, vooral wat de toekenning van de verordeningbevoegdheid inzake politie van het wegverkeer betreft.

Nu de bedoeling met het ontwerp is, de desbetreffende algemene bevoegdheidsregelen in één tekst samen te brengen, zonder aan de wet van 12 juli 1956 te raken, kan dit beter in de wettekst zelf tot uiting worden gebracht, namelijk door de volgende slotalinéa in te voegen in artikel 1, § 3 :

« Deze paragraaf is niet van toepassing op openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt krachtens de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen ».

*

De wet van 1 augustus 1899 verklaarde de provincie- en gemeenteraden uitdrukkelijk bevoegd om aanvullende verordeningen vast te stellen. Die bevoegdheid kent artikel 1 van het ontwerp niet meer toe aan de provincieraden, terwijl het voor de uitoefening ervan door de gemeenteraden bepaalde regelen voorschrijft.

In dat opzicht is bij het ontwerp het volgende op te merken :

1. Bevoegdheid van provincieraden.

Vóór de wet van 1 augustus 1899 was de politie van het vervoer en van het wegverkeer een zuiver plaatselijke zaak, in die zin dat noch de Koning, noch de provincie-overheden er bemoeienis mee hadden.

Deze stelling gaat uit van het beginsel, dat de provincie-overheden niet mogen verordenen in zaken die de wet aan gemeente-autoriteiten opdraagt; zij vindt steun in de parlementaire voorbereiding van de wet van 1 augustus 1899 :

« Quant au pouvoir réglementaire des provinces, il est d'application moins fréquente, à raison même de l'affinité entre l'intérêt général et l'intérêt provincial; c'est assez exceptionnellement qu'en matière de police, celui-ci se dégage et se distingue de l'intérêt général, et cependant c'est la condition indispensable pour qu'une ordonnance de police provinciale ait sa raison d'être. Il est douteux que, sous la législation actuelle, les conseils provinciaux puissent réglementer le roulage; quelques-uns l'ont fait cependant, et leurs règlements, appliqués sans contestation durant de longues années, ont été des plus bienfaisants, mais il faut reconnaître que l'autorité de ces ordonnances a été singulièrement ébranlée par l'arrêt de la Cour de cassation du 30 octobre 1893, et que leur légalité est devenue très sujette à caution » (Rapport de la section centrale, Pas. 1899, p. 258).

Si l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1899, en prévoyant que les conseils provinciaux pourront arrêter des règlements complémentaires en matière de police du roulage et de la circulation, a attribué à la province un pouvoir qu'elle n'avait pas, le projet, en retirant ce pouvoir aux provinces, rétablit la situation qui existait avant 1899.

On pourrait, dès lors, se demander s'il est nécessaire de prévoir, à l'article 8, § 2, que la police de la circulation routière est soustraite, dans une certaine mesure, à l'application du décret du 22 décembre 1789, puisque ce décret ne serait déjà plus applicable à la matière en raison du décret des 16-24 août 1890 qui donne ce pouvoir exclusivement aux communes. Il serait préférable, dès lors, d'introduire dans la loi de 1899 elle-même une disposition selon laquelle les conseils provinciaux n'ont pas de compétence en matière de réglementation de la circulation routière.

A cet effet, il est proposé d'insérer, dans l'article 1^{er} nouveau, un § 7 rédigé comme suit :

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

2. Pouvoirs des conseils communaux.

La loi du 1^{er} août 1899 a confirmé la compétence réglementaire des conseils communaux en matière de circulation routière, compétence que les communes tiennent du décret des 16-24 août 1790 et de l'article 78 de la loi communale.

L'article 1^{er} de la loi de 1899 prévoit, en effet, que les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires et que ceux-ci sont soumis à l'approbation de la députation permanente, sauf recours au Roi.

L'article 1^{er}, § 2, du projet dispose que les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune, sauf dans les cas prévus au § 3. Ces règlements sont, éventuellement, soumis à l'avis de commissions consultatives, et toujours à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

En attribuant le pouvoir réglementaire à certains Ministres dans le cas prévu par le § 3, le projet restreint les pouvoirs que la loi du 1^{er} août 1899 a laissés aux communes.

Par ailleurs, pour définir exactement ce que l'article 1^{er}, § 2, entend par « règlements complémentaires », il faut le rapprocher de l'article 8, § 2, du projet et des déclarations de l'exposé des motifs.

L'exposé des motifs distingue, dans la police de la circulation routière, les règlements complémentaires qui s'appliquent à des situations permanentes et périodiques, et ceux qui ont pour objet de régler des situations momentanées.

Cette distinction est reprise dans l'article 8, § 2, qui précise que la police de la circulation routière est soustraite à l'application des décrets de 1789 et de 1790, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes.

Il en résulte que les règlements complémentaires qui sont visés à l'article 1^{er}, § 2, sont uniquement ceux qui règlent des situations permanentes ou périodiques, tandis que les règlements relatifs à des situations momentanées continueront d'être pris par les communes sur la base des décrets précités.

Ces deux sortes de règlements seront soumis à des régimes juridiques différents, les premiers, seuls, devant être approuvés par le Ministre, après, éventuellement, avis des commissions consultatives.

Il importe donc que les notions de « situations permanentes ou périodiques » et de « situations momentanées » qui sont imprécises et susceptibles, dans la pratique, d'interprétations diverses, soient clairement définies dans le projet puisqu'elles servent à qualifier des actes juridiques distincts.

La foire de Bruxelles, par exemple, constitue une situation momentanée puisqu'elle ne dure qu'un temps déterminé, mais aussi une situation périodique puisqu'elle se renouvelle chaque année, à date fixe.

Les deux notions peuvent donc se recouvrir et, dès lors, n'assurent pas une distinction certaine.

Il s'indiquerait que l'article 1^{er}, § 2, précisât clairement que les règlements complémentaires qu'il vise sont ceux qui règlent des situations permanentes ou périodiques.

« Quant au pouvoir réglementaire des provinces, il est d'application moins fréquente, à raison même de l'affinité entre l'intérêt général et l'intérêt provincial; c'est assez exceptionnellement qu'en matière de police, celui-ci se dégage et se distingue de l'intérêt général, et cependant c'est la condition indispensable pour qu'une ordonnance de police provinciale ait sa raison d'être. Il est douteux que, sous la législation actuelle, les conseils provinciaux puissent réglementer le roulage; quelques-uns l'ont fait cependant, et leurs règlements, appliqués sans contestation durant de longues années, ont été des plus bienfaisants, mais il faut reconnaître que l'autorité de ces ordonnances a été singulièrement ébranlée par l'arrêt de la Cour de cassation du 30 octobre 1893, et que leur légalité est devenue très sujette à caution » (Verslag van de centrale afdeling, Pas. 1899, blz. 258).

Heeft artikel 1 van de wet van 1 augustus 1899, met de bepaling dat de provincieraden aanvullende reglementen inzake politie van het vervoer en van het wegverkeer mogen vaststellen, aan de provincie een bevoegdheid verleend die zij niet bezat, het ontwerp herstelt de toestand van vóór 1899, door de provincies die bevoegdheid te ontnemen.

Is het dan ook wel nodig, in artikel 8, § 2, te bepalen, dat de politie van het wegverkeer tot op zekere hoogte niet onder het decreet van 22 december 1789 valt? Dat decreet toch zou terzake buiten toepassing zijn, ingevolge het decreet van 16-24 augustus 1790 dat die bevoegdheid uitsluitend aan de gemeenten verleent. Het beste zou dus zijn, de wet van 1899 zelf aan te vullen met een bepaling, volgens welke de provincieraden niet bevoegd zijn inzake reglementering van het wegverkeer.

Er wordt daarom voorgesteld in het nieuwe artikel 1, een § 7 in te voegen, als volgt :

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

2. Bevoegdheid van gemeenteraden.

De verordeningsbevoegdheid die de gemeenteraden inzake wegverkeer ontleen aan het decreet van 16-24 augustus 1790 en aan artikel 78 van de gemeentewet, is door de wet van 1 augustus 1899 bevestigd.

Artikel 1 van de wet van 1899 bepaalt immers, dat de gemeenteraden aanvullende reglementen kunnen vaststellen en dat die reglementen aan de bestendige deputatie ter goedkeuring worden voorgelegd, behoudens beroep bij de Koning.

Artikel 1, § 2, van het ontwerp bepaalt, dat de gemeenteraden de aanvullende reglementen vaststellen betreffende de openbare wegen die op het grondgebied van hun gemeente gelegen zijn, behalve in de gevallen bepaald in § 3. Voor die reglementen is eventueel advies van de raadgevende commissies en altijd goedkeuring van de Minister, tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, vereist.

Door in de gevallen bepaald in § 3 de verordeningsbevoegdheid aan sommige Ministers toe te kennen beperkt het ontwerp de bevoegdheid welke de wet van 1 augustus 1899 aan de gemeenten heeft gelaten.

Voor een juist begrip van hetgeen artikel 1, § 2, « aanvullende reglementen » noemt, moet die bepaling in verband worden gebracht met artikel 8, § 2, van het ontwerp en met de uitleg in de memorie van toelichting.

De memorie maakt in de politie van het wegverkeer een onderscheid tussen de aanvullende reglementen naargelang zij permanente en periodieke dan wel tijdelijke toestanden regelen.

Dat onderscheid is ook gemaakt in artikel 8, § 2, hetwelk zegt dat de politie van het wegverkeer niet onder de decreten van 1789 en 1790 valt, voor zover zij betrekking heeft op permanente toestanden.

Artikel 1, § 2, doelt dus alleen op aanvullende reglementen die permanente of periodieke toestanden regelen; reglementen voor tijdelijke toestanden blijven door de gemeenten uit te vaardigen op grond van genoemde decreten.

Voor beide soorten van reglementen zal een verschillende rechtsregeling gelden; alleen de eerste moeten door de Minister worden goedgekeurd na eventueel advies van de raadgevende commissies.

Het is dan ook van belang, dat de vage en in de praktijk uiteenlopend te interpreteren begrippen « permanente of periodieke toestanden » en « tijdelijke toestanden », in het ontwerp duidelijk worden omschreven; er worden immers verschillende rechtshandelingen mee genoemd.

Brussel Kermis bijvoorbeeld duurt maar een bepaalde tijd, maar komt toch ieder jaar op vaste datum terug. Zij is dus tegelijk een « tijdelijke » en een « periodieke » toestand.

Beide begrippen kunnen dus samenvallen en zijn niet altijd stellig uit elkaar te houden.

In artikel 1, § 2, zou duidelijk moeten worden gezegd, dat daar de aanvullende reglementen worden bedoeld die permanente of periodieke toestanden regelen.

Si le projet soumet à la tutelle d'approbation du Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions les règlements complémentaires pris par les conseils communaux, il néglige de déterminer le délai dans lequel le Ministre doit se prononcer, et le sort de ces règlements si, à l'expiration du délai, le Ministre n'a pris aucune décision d'approbation ou d'improbation.

Cette lacune devrait être comblée pour que l'exercice de la tutelle puisse porter toute son efficacité.

Dans les cas où l'avis préalable des commissions consultatives est requis, il faudra également prévoir le délai dans lequel cet avis devra être émis.

*

L'article 2 du projet introduit dans la loi du 1^{er} août 1899 des articles 1bis à 1sexies relatifs à la signalisation routière.

Ces articles emploient, à plusieurs reprises l'expression « gestionnaire de la voie publique ».

Comme l'a observé le Conseil d'Etat dans l'avis L. 4188/2, il conviendrait de remplacer cette expression par « autorité qui a la gestion de la voie publique ». C'est d'ailleurs cette dernière expression qui est employée dans le règlement général sur la police de la circulation routière.

*

L'article 4 du projet, qui concerne la perception immédiate d'une somme d'argent en cas d'infraction à la police du roulage, constitue une innovation dans notre droit.

Comme le note l'exposé des motifs, ce système est déjà pratiqué en France, en Italie et au Grand-Duché de Luxembourg.

Le projet prévoit quatre conditions pour la perception immédiate :

1. l'infraction à la police du roulage doit être l'une des infractions spécialement désignées par le Roi;
2. l'infraction doit être constatée par un agent appartenant à une catégorie déterminée par le Roi et commissionné à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel;
3. l'infraction ne peut avoir causé de dommages aux personnes et aux biens;
4. l'auteur de l'infraction doit marquer son accord.

Le paiement de la somme éteint, en principe, l'action publique. L'officier du ministère public peut, toutefois, décider de poursuivre l'auteur de l'infraction. Dans cette hypothèse, la somme payée est imputée sur les frais de justice et sur l'amende, en cas de condamnation; elle est remboursée en cas d'acquiescement ou de condamnation conditionnelle.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux personnes jouissant du privilège de juridiction, ni aux militaires en service.

Le fait que la nouvelle procédure ne sera appliquée qu'avec l'accord de l'intéressé et que l'officier du ministère public pourra, malgré le paiement, décider de poursuivre, constitue une garantie sérieuse contre l'application arbitraire ou inconsidérée de la nouvelle disposition.

Par contre, en chargeant le Roi de désigner celles des infractions qui pourront donner lieu au paiement immédiat, le projet donne au Roi des pouvoirs extrêmement étendus en ce qui concerne la délimitation du champ d'application de l'article 4.

On observera, enfin, que le projet ne prévoit aucune limite d'âge pour l'auteur de l'infraction. L'exposé des motifs s'exprime, à cet égard, comme suit : « Les auteurs du projet, rencontrant d'ailleurs les vœux émis par M. le procureur général de Bruxelles, ont estimé préférable de n'introduire dans le texte aucune restriction, ce qui permettra au jeune contrevenant, dès le moment où il est justiciable des tribunaux ordinaires (16 ans), de ne pas être exposé aux conséquences désagréables d'un procès-verbal ».

L'article 16 de la loi du 15 mai 1912 sur la protection de l'enfance dispose que « si le mineur âgé de moins de seize ans accomplis au moment du fait a commis un fait qualifié infraction, il sera déféré au juge des enfants, et la peine sera remplacée par une mesure de garde, d'éducation ou de préservation d'après les distinctions suivantes ».

Il semble difficile d'admettre que l'application de l'article 4 du projet aux enfants de moins de 16 ans puisse se concilier avec l'article 16 précité.

Il conviendrait que le projet de loi réglât explicitement cette situation

Examen du texte.

III.

Dans l'intitulé du projet, les références aux modifications subies par la loi du 1^{er} août 1899 doivent être omises.

Article 1^{er} du projet.

Le liminaire de l'article 1^{er} devrait être rédigé comme suit :

Het ontwerp onderwerpt de door de gemeenteraden vastgestelde aanvullende reglementen weliswaar aan de goedkeuring van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, maar bepaalt niet binnen welke termijn de Minister moet beslissen, noch wat met die reglementen geschiedt indien hij bij het verstrijken van de termijn geen beslissing tot goedkeuring of weigering van goedkeuring heeft genomen.

Die leemte zou moeten worden aangevuld, wil het uit te oefenen toezicht volkomen doeltreffend zijn.

Ook in de gevallen waarin het voorafgaand advies van de raadgevende commissies vereist is, moet worden bepaald binnen welke termijn dat advies moet worden gegeven.

*

Artikel 2 van het ontwerp voegt in de wet van 1 augustus 1899 artikelen 1bis tot 1sexies betreffende de wegsignalisatie in.

Die artikelen gebruiken bij herhaling de term « beheerder van de openbare weg ».

Zoals de Raad van State in advies L.4188/2 heeft opgemerkt, moet die term worden vervangen door « overheid die met het beheer van de weg is belast ». Die wending trouwens gebruikt het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

*

Artikel 4 van het ontwerp, dat betrekking heeft op de onmiddellijke heffing van een geldsom ingeval de politie van het vervoer wordt overtreden, is nieuw in ons recht.

Zoals de memorie van toelichting zegt, wordt dat systeem reeds toegepast in Frankrijk, in Italië en in het Groothertogdom Luxemburg.

Het ontwerp stelt vier voorwaarden voor de onmiddellijke heffing :

1. de overtreding van de politie van het vervoer moet een van de door de Koning speciaal aangewezen overtredingen zijn;
2. de overtreding moet zijn vastgesteld door een ambtenaar van een door de Koning bepaalde categorie, te dien einde aangesteld door de procureur-generaal bij het Hof van beroep;
3. de overtreding mag geen schade aan personen en goederen hebben veroorzaakt;
4. de overtreder moet zijn instemming betuigen.

De betaling van de som doet in beginsel de publieke vordering te niet. De ambtenaar van het openbaar ministerie kan echter beslissen de overtreder te vervolgen. In dat geval wordt de betaalde som afgetrokken van de gerechtskosten en van de geldboete bij veroordeling; zij wordt terugbetaald bij vrijspraak of voorwaardelijke veroordeling.

Die bepalingen zijn niet van toepassing op hen die het berechtingsprivilegie genieten, noch op militairen in dienst.

Dat de nieuwe procedure slechts zal worden toegepast met de instemming van de betrokkene en dat de ambtenaar van het openbaar ministerie, ondanks de betaling, kan beslissen te vervolgen, is een ernstige waarborg tegen willekeurige of ondoordachte toepassing van de nieuwe bepaling.

Andersom, door de Koning te machtigen tot het vaststellen van die overtredingen welke aanleiding kunnen geven tot onmiddellijke betaling, verleent het ontwerp hem inzake afbakening van het toepassingsgebied van artikel 4 een uiterst ruime bevoegdheid.

Ten slotte moge worden opgemerkt, dat het ontwerp geen grensleeftijd vastlegt voor de overtreder. De memorie van toelichting zegt : « De makers van het ontwerp hebben het verkieslijk geacht, gezien de uitgedrukte wens van de heer procureur-generaal te Brussel, in de tekst geen enkele beperking in te lassen, hetgeen aan de jonge overtreder zal toelaten, van het ogenblik af dat hij aan de gewone rechtbanken is onderworpen (16 jaar), niet aan de onaangename gevolgen van een proces-verbaal blootgesteld te worden ».

Artikel 16 van de wet van 15 mei 1912 op de kindbescherming bepaalt : « indien een minderjarige beneden de volle leeftijd van zestien jaren op het ogenblik van het feit, heeft gepleegd een feit, misdrijf geheten, wordt hij voor de kinderrechtbank gebracht en wordt de straf door een maatregel van bewaking, opvoeding of behoeftigheid vervangen, naar onderscheid zoals volgt ».

Toepassing van artikel 4 van het ontwerp op kinderen beneden de zestien jaar lijkt bezwaarlijk overeen te brengen met dat artikel 16.

De ontwerp-wet zou die toestand uitdrukkelijk moeten regelen.

Onderzoek van de tekst.

III.

In het opschrift van het ontwerp moet de vermelding van de wijzigingen aan de wet van 1 augustus 1899 vervallen.

Artikel 1 van het ontwerp.

De inleidende volzin van artikel 1 dient als volgt te worden gelezen :

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

L'article 1^{er} nouveau détermine les compétences respectives des autorités chargées de la police de la circulation routière.

§ 1^{er}. — L'alinéa 1^{er} ne modifie pas la compétence réglementaire générale du Roi. Le projet se borne à reprendre dans une même disposition les pouvoirs que le Roi tenait de la loi du 1^{er} août 1899, de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways et de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux.

L'alinéa 2 est plus restrictif que l'alinéa 2 actuel. Celui-ci prévoit que le Roi ou le Ministre délégué par le Roi peut fixer le taux de redevances destinées à couvrir les frais résultant de l'application des dispositions légales ou réglementaires relatives à la police de la circulation.

Le projet réserve ce pouvoir au Roi, et uniquement en vue de couvrir les frais relatifs à l'immatriculation des véhicules.

Si l'intention du Gouvernement est de confier au Roi seul le pouvoir de fixer le taux des redevances en matière de circulation routière, on observera que l'article 2 du projet de loi relatif au permis de conduire des conducteurs de véhicules automoteurs permet au Roi, dans un article 1^{er}, § 6, nouveau, de déléguer au Ministre le pouvoir de fixer certaines redevances.

Dans un souci d'uniformité, il serait souhaitable de soumettre les redevances relatives à la police de la circulation routière à un même régime.

Dans l'alinéa 1^{er}, il y a lieu de supprimer la virgule après le mot « fer », étant donné que le projet ne concerne que la réglementation des moyens de transport par fer empruntant la voie publique, ainsi qu'il résulte, d'ailleurs, de la version néerlandaise.

§ 2. — En ce qui concerne l'organisation de la tutelle et la définition des règlements complémentaires, il y a lieu de se référer aux observations générales.

Sous cette réserve, il conviendrait de commencer la deuxième phrase de l'alinéa 1^{er} ainsi qu'il suit :

« Sauf quand ils concernent des situations momentanées... ».

L'alinéa 2 permet au Roi de créer des commissions consultatives « à l'intérieur des grandes agglomérations qu'il définit et détermine ».

La seule indication donnée dans le projet sur la notion de grande agglomération, c'est que celle-ci doit comprendre au moins deux communes, puisque dans la commission consultative devront siéger les bourgmestres intéressés. Pour le surplus, le Roi devra définir cette notion.

Le règlement général sur la police de la circulation routière définit l'agglomération : « tout ensemble d'habitations disposées le long de la voie publique de telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue » (article 2, 5^o). Ainsi définie, cette notion ne suppose pas un ensemble d'habitations appartenant à des communes différentes.

Dans la législation sur le roulage, le même terme aura donc deux sens différents, selon qu'il est employé seul ou dans l'expression « grande agglomération ».

Il serait plus indiqué de substituer à l'expression « grandes agglomérations », celle « d'ensemble de communes ».

Il serait, d'autre part, préférable de définir dans l'alinéa 2, la mission des commissions consultatives.

Le § 2 pourrait être rédigé comme suit :

« Sous réserve du § 3, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Sauf quand ils concernent des situations momentanées, ces règlements sont soumis à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis, s'il y a lieu, des commissions consultatives intéressées qui auraient été créées en application des alinéas 2 et 3.

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

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

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

Het nieuwe artikel 1 bepaalt de onderscheiden bevoegdheid van de overheden die belast zijn met de politie van het wegverkeer.

§ 1. — Het eerste lid verandert niets aan 's Konings algemene verordeningbevoegdheid. Het ontwerp beperkt zich ertoe, de bevoegdheden welke de Koning reeds op grond van de wet van 1 augustus 1899, de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen en de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen bezat, in één bepaling samen te noemen.

Het tweede lid is strakker dan het huidige tweede lid, hetwelk bepaalt dat de Koning of de door hem gemachtigde Minister bevoegd is tot het vaststellen van het tarief der retributies voor het dekken van de kosten welke de toepassing van de wets- of verordeningbepalingen betreffende de politie van het wegverkeer medebrengt.

Krachtens het ontwerp is alleen de Koning hiervoor bevoegd, en wel alleen met het oog op het dekken van de kosten in verband met de inschrijving van voertuigen.

Als de bedoeling van de Regering is, de bevoegdheid tot het vaststellen van de retributies inzake wegverkeer uitsluitend aan de Koning op te dragen, dan moet daarbij worden ogemerkt, dat artikel 2 van het ontwerp van wet betreffende het rijbewijs voor bestuurders van motorrijtuigen, in een nieuw artikel 1^{er}, § 6, de Koning machtigt de bevoegdheid tot het bepalen van sommige retributies aan de Minister op te dragen.

Wil men tot eenvormigheid komen, dan zou men alle retributies inzake politie van het wegverkeer aan een zelfde regeling moeten onderwerpen.

In de Franse tekst van het eerste lid schrappe men de komma na het woord « fer »; het ontwerp betreft alleen de reglementering van « de vervoermiddelen per spoor die de openbare weg berijden » zoals blijkt uit de Nederlandse tekst.

§ 2. — Wat de organisatie van het toezicht en de definitie van de aanvullende reglementen betreft, moge worden verwezen naar de algemene opmerkingen.

Met inachtneming van dat voorbehoud leze men de tweede volzin van het eerste lid als volgt :

« Behalve wanneer zij betrekking hebben op tijdelijke toestanden, worden die reglementen onderworpen aan de goedkeuring van de Minister of zijn gemachtigde en aan het advies van de betrokken raadgevende commissie die krachtens de volgende twee alinea's mochten zijn ingesteld ».

Krachtens het tweede lid kan de Koning raadgevende commissies oprichten « in de schoot der grote agglomeraties welke hij bepaalt en aanduidt ».

De enige aanwijzing die het ontwerp over het begrip grote agglomeratie geeft, is dat zij ten minste twee gemeenten moet omvatten, want de betrokken burgermeesters moeten in de raadgevende commissie zitting nemen. Voor het overige zal de Koning dat begrip nader moeten omschrijven.

Het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer omschrijft de agglomeratie (in dat reglement « bebouwde kom ») als volgt : « elke groep woningen die zodanig langs de openbare weg gelegen zijn dat deze er uitziet als een straat » (artikel 2, 5^o). Aldus omschreven, onderstelt dat begrip niet een groep woningen die tot verschillende gemeenten behoren.

In de wetgeving betreffende het vervoer zal de Franse term dus twee verschillende betekenissen hebben. naargelang hij alleen dan wel in de term « grande agglomération » wordt gebruikt.

Het ware geraden de term « grote agglomeratie » te vervangen door « groep van gemeenten ».

Anderzijds ware het verkieslijk de taak van de raadgevende commissies in het tweede lid te omschrijven.

Paragraaf 2 zou als volgt kunnen worden gelezen :

« Onder voorbehoud van § 3 stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen vast. Behalve wanneer zij betrekking hebben op tijdelijke toestanden, worden die reglementen ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, zo nodig na advies van de betrokken raadgevende commissies die krachtens het tweede en het derde lid mochten zijn ingesteld.

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

Die commissies zijn onder meer samengesteld uit de betrokken burgermeesters of hun gemachtigden en uit vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken en van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

Les commissions consultatives peuvent instituer un secrétariat permanent dont les frais de fonctionnement sont mis à charge des communes dans les conditions déterminées par le Roi.

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

§ 3. — Cette disposition donne à certains Ministres un pouvoir réglementaire que la loi du 1^{er} août 1899 leur avait refusé.

Le 2^o serait mieux rédigé comme suit :

« 2^o à la délimitation des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière, lorsque cette délimitation englobe plusieurs communes ».

Au 3^o, la rédaction du texte est incorrecte. Il n'existe pas de « voies publiques gérées par le Ministre ayant l'administration des eaux et forêts dans ses attributions », mais des routes et chemins forestiers ouverts à la circulation publique. Suivant la déclaration du délégué du Gouvernement, ce sont ces dernières voies que vise le projet. Le texte ci-après en tient compte.

L'alinéa 4 prévoit que les conseils communaux pourront arrêter les règlements complémentaires si le Ministre compétent s'est abstenu d'agir.

Ces règlements doivent être approuvés par le Ministre. Il serait plus conforme à l'article 1^{er}, § 2, que les règlements émanant des conseils communaux des communes faisant partie des « grandes agglomérations » soient soumis, avant l'approbation ministérielle, à l'avis des commissions consultatives. Cet avis devrait intervenir dans un délai déterminé.

Sous réserve des observations faites au sujet de ce paragraphe, le § 3 serait mieux rédigé comme suit :

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

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

2^o à la délimitation des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière, lorsque cette délimitation englobe plusieurs communes;

3^o aux routes et chemins forestiers ouverts à la circulation publique;

4^o aux routes militaires ouvertes à la circulation publique.

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

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

Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés à l'alinéa 1^{er}, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation.

Si le Ministre compétent ne s'est pas prononcé dans les cent vingt jours de la réception du règlement complémentaire, celui-ci peut être mis en vigueur par le conseil communal conformément au § 5.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux voies publiques classées par le Roi dans la catégorie des autoroutes en vertu de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes ».

§ 4. — Pas d'observation.

§ 5. — L'article 1^{er}, dernier alinéa, de la loi du 1^{er} août 1899 dispose que « les mesures prises par les autorités publiques pour suspendre, canaliser et régler la circulation publique doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents munis des insignes de leurs fonctions et postés sur place ou par des inscriptions ou des indications appropriées ».

Le projet ne modifie pas la situation actuelle en ce qui concerne la publicité des règlements complémentaires pris par les conseils communaux.

L'article 8, § 3, du projet soumet à la même publicité les mesures prises par les conseils communaux pour suspendre, canaliser et régler la circulation sur la base du décret des 17-24 août 1790.

Il serait préférable de réunir dans un même article toutes les dispositions relatives à la publicité des règlements communaux. Le texte proposé ci-après tient compte de cette suggestion.

En ce qui concerne les règlements complémentaires pris par les Ministres, le projet déroge aux articles 5 et 6 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation,

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

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

§ 3. — Deze bepaling verleent aan sommige Ministers een verordeningbevoegdheid die hun door de wet van 1 augustus 1899 was geweigerd.

Onder 2^o leze men :

« 2^o de begrenzing van de bebouwde kommen, bedoeld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wanneer die zich over meer dan een gemeente uitstrekt ».

De redactie van de tekst onder 3^o is niet juist. Er zijn geen « openbare wegen beheerd door de Minister die het bestuur van waters en bossen in zijn bevoegdheid heeft », maar wel boswegen die voor het openbaar verkeer openstaan. Volgens de gemachtigde ambtenaar worden die wegen hier bedoeld. De hierna voorgestelde tekst houdt daarmede rekening.

Het vierde lid bepaalt, dat de gemeenteraden de aanvullende reglementen kunnen vaststellen indien de bevoegde Minister ter zake niet is opgetreden.

Die reglementen moeten door de Minister worden goedgekeurd. Het ware meer in overeenstemming met artikel 1, § 2, dat over reglementen die uitgaan van gemeenteraden uit « grote agglomeraties », vooraleer zij ter goedkeuring aan de Minister worden voorgelegd, het advies van de raadgevende commissies wordt gevraagd. Dat advies zou binnen een bepaalde termijn moeten worden gegeven.

De tekst van § 3 kan onder voorbehoud van de daarbij gemaakte opmerkingen als volgt worden gelezen :

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

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

2^o de begrenzing van de bebouwde kommen, bedoeld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wanneer die zich over meer dan één gemeente uitstrekt;

3^o boswegen die voor het openbaar verkeer openstaan;

4^o militaire wegen die voor het openbaar verkeer openstaan.

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

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

De gemeenteraden stellen de in het eerste lid bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde Minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter goedkeuring voorgelegd.

Heeft de bevoegde Minister geen uitspraak gedaan binnen honderd twintig dagen nadat het aanvullende reglement is ingekomen, dan kan de gemeenteraad het in werking stellen overeenkomstig § 5.

Deze paragraaf is niet van toepassing op openbare wegen die de Koning bij de categorie autosnelwegen indeelt krachtens de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen ».

§ 4. — Geen opmerkingen.

§ 5. — Artikel 1, laatste lid, van de wet van 1 augustus 1899 bepaalt, dat « de maatregelen genomen door de openbare overheden voor het schorsen, kanaliseren en regelen van het openbaar verkeer, om verplichtend te zijn, ter kennis van de belanghebbenden moeten worden gebracht door agenten voorzien van het kenteken van hun ambt en ter plaatse opgesteld of door middel van gepaste opschriften of aanwijzingen ».

Het ontwerp verandert niets aan de huidige toestand betreffende de openbaarheid van de door gemeenteraden vastgestelde algemene reglementen.

Artikel 8, § 3, van het ontwerp schrijft dezelfde openbaarheid voor ten aanzien van de maatregelen, door de gemeenteraden genomen voor het schorsen, kanaliseren en regelen van het verkeer op grond van het decreet van 17-24 augustus 1790.

Het verdient aanbeveling alle bepalingen betreffende de openbaarheid van de gemeentereglementen in één artikel samen te brengen. In de hierna voorgestelde tekst is dat gedaan.

Wat de door de Ministers vastgestelde aanvullende reglementen betreft, wijkt het ontwerp af van de artikelen 5 en 6 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het

à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

Le texte devrait être complété par l'indication de la date de la loi établissant le statut des autoroutes : loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

Le § 5 pourrait être rédigé de la manière suivante :

« § 5. — Les mesures prises pour régler la circulation en vertu des §§ 2, 3 et 4 ou en vertu des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents munis des insignes de leurs fonctions et postés sur place, ou par une signalisation appropriée.

Les mesures prises par les conseils communaux pour régler des situations momentanées doivent, pour être obligatoires, être soumises à la même publicité ».

§ 6. — Pas d'observation.

Article 2 du projet.

L'article 2 insère, dans la loi du 1^{er} août 1899, des articles *1bis*, *1ter*, *1quater*, *1quinquies* et *1sexies*.

Il serait préférable que chacun de ces articles nouveaux soit introduit dans la loi du 1^{er} août 1899 par un article distinct.

Sous réserve de l'observation générale relative au numérotage des articles, le liminaire de chacun de ces articles devrait être rédigé comme suit :

« Article — Un article ... rédigé comme suit, est inséré dans la même loi ».

Le numérotage des articles 3 à 7 du projet devra être modifié en conséquence.

Article 1bis.

Il résulte des explications du fonctionnaire délégué que cette disposition vise la signalisation qui n'impose pas une obligation, et qui ne marque pas une interdiction.

Le texte gagnerait en clarté s'il était rédigé comme suit :

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

Article 1ter.

Cet article concerne la signalisation des obstacles créés par les particuliers et la signalisation des chantiers.

L'article 113 du règlement général dispose :

« La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

...

La signalisation des obstacles incombe :

— soit à l'autorité qui a la gestion de la voie publique, s'il s'agit d'un obstacle qui n'est pas dû au fait d'un tiers;

— soit à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique ».

Le projet ne modifie en rien ces règles et, selon les explications du fonctionnaire délégué, n'a d'autre but que de leur donner une base légale incontestable.

Les problèmes de responsabilité qui découlent de l'absence de signalisation d'un obstacle, ou d'une signalisation défectueuse, doivent être envisagés sous un double aspect :

1^o en ce qui concerne la police du roulage et de la circulation routière, la matière est réglée par le projet : la responsabilité de la signalisation incombe à celui qui a créé l'obstacle ou, en cas de carence de celui-ci, à l'autorité qui a la gestion de la voie publique;

2^o d'autre part, en dehors de toute législation sur le roulage, le décret des 16-24 août 1790 confie à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux « tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ».

Si l'article 8, § 2, que l'article 5 du projet introduit dans la loi du 1^{er} août 1899, soustrait à l'application du décret de 1790 la police de

opmaker, bekendmaken en in werking treden van wetten en verordeningen.

De tekst zou moeten worden aangevuld met de datum — 12 juli 1956 — van de wet tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen.

Paragraaf 5 kan als volgt worden gelezen :

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

De maatregelen, door gemeenteraden genomen tot regeling van tijdelijke toestanden, moeten, om bindend te zijn, dezelfde openbaarheid krijgen ».

§ 6. — Geen opmerkingen.

Artikel 2 van het ontwerp.

Artikel 2 voegt in de wet van 1 augustus 1899 de artikelen *1bis*, *1ter*, *1quater*, *1quinquies* en *1sexies* in.

Het ware verkieslijk, die nieuwe artikelen ook artikelsgewijs in te voegen.

Onder voorbehoud van de algemene opmerking over de nummering van de artikelen, leze men dan de inleidende volzin telkens als volgt :

« Artikel ... In dezelfde wet wordt een artikel ... ingevoegd, luidend als volgt : ... ».

De artikelen 3 tot 7 van het ontwerp zijn dienovereenkomstig te vernummen.

Artikel 1bis.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard doelt deze bepaling op de signalisatie die geen verplichting of verbod oplegt.

Een duidelijker lezing ware :

« Gebodstekens en verbodstekens moeten worden geplaatst door de overheid die het reglement heeft vastgesteld. Alle andere signalisatie op de openbare weg berust bij de overheid die het beheer van die weg heeft ».

Artikel 1ter.

Dit artikel betreft het signaleren van verkeersbelemmeringen die veroorzaakt zijn door particulieren en het signaleren van werken.

Artikel 113 van het algemeen reglement bepaald :

« Het signaleren van de op de openbare weg aangebrachte werken valt ten laste van diegene die de werken uitvoert.

De verkeersbelemmeringen moeten worden gesignaleerd :

— hetzij door de overheid die het beheer van de openbare weg heeft, wanneer het een belemmering betreft die niet te wijten is aan de daad van een derde;

— hetzij door hem die de belemmering in het leven geroepen heeft. Ingeval deze laatste in gebreke blijft, neemt de overheid die het beheer van de openbare weg heeft, deze verplichting op zich ».

Het ontwerp brengt geen enkele wijziging in die regelen en, volgens de gemachtigde ambtenaar, heeft het geen ander doel dan daaraan een onbetwistbare wettelijke grondslag te geven.

Het vraagstuk van de aansprakelijkheid wegens gemis van signalisatie van een verkeersbelemmering of wegens gebrekkige signalisatie, heeft twee aspecten :

1^o inzake politie van het vervoer en van het wegverkeer is de aan gelegenheid in het ontwerp geregeld : hij die de verkeersbelemmering in het leven heeft geroepen, staat in voor de signalisatie; blijft hij in gebreke, dan staat de overheid, die het beheer van de openbare weg heeft, er voor in;

2^o buiten iedere wetgeving op het vervoer, belast het decreet van 16-24 augustus 1790 de gemeentekorpsen met het toezicht en het gezag over « alles wat betrekking heeft op de veiligheid en het gemak van het verkeer in straten, op kaden, pleinen en openbare wegen ».

Artikel 8, § 2, dat door artikel 5 van het ontwerp in de wet van 1 augustus 1899 wordt ingevoegd, onttrekt de politie van het wegver-

la circulation routière en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, on ne peut, semble-t-il, déduire de cette disposition, comme le fait l'exposé des motifs, que l'obligation des autorités communales de placer des signaux de danger n'est que supplétive et n'existe que quand le danger provient d'une situation soudaine et momentanée. Il reste, en effet, que la circulation routière n'est qu'un aspect des matières confiées aux communes par le décret de 1790 et que si, en vertu du projet, les communes ne trouvent plus dans le décret le même pouvoir de régler la circulation, elles n'en demeurent pas moins chargées de veiller, d'une manière générale, à la sécurité du passage dans les voies publiques situées sur leur territoire.

L'Etat, en sa qualité d'autorité chargée de la gestion de la voie publique, en vertu de l'article 1^{ter}, et la commune, en vertu du décret des 16-24 août 1790, peuvent donc être responsables de la signalisation défectueuse d'un obstacle créé par un tiers défaillant (cfr. Bruxelles, 12 avril 1961, Pas. 1962, II, 196).

Afin de lever toute équivoque quant à la portée de l'article 1^{ter}, il conviendrait de rectifier, dans l'exposé des motifs, les commentaires réservés à cette disposition.

Article 1^{quater}.

Cette disposition serait mieux rédigée comme suit :

« La signalisation à hauteur des passages à niveau et traversées de chemins de fer incombe à l'exploitant de la voie ferrée.

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

Article 1^{quinquies}.

Cet article gagnerait à être rédigé comme suit :

« Les charges résultant de la publicité donnée aux règlements complémentaires conformément à l'article 1^{er}, § 5, incombent à l'auteur de ces règlements.

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

Les charges résultant du placement de la signalisation par application des articles 1^{bis}, 1^{ter} et 1^{quater}, incombent à celui qui a effectué ce placement ».

Article 1^{sexies}.

En vertu du § 1^{er}, le Roi se trouve dans l'impossibilité d'agir d'office avant l'expiration d'un délai que la loi elle-même fixe à trois mois.

Etant donné que, dans certains cas, il pourra y avoir urgence à remédier à une situation dangereuse, il semble qu'il serait préférable de laisser au Roi le soin de fixer dans chaque cas le délai d'exécution accordé aux autorités auxquelles incombent le placement et l'entretien de la signalisation (cfr. article 88 de la loi communale).

Le § 3 autorise le Roi à créer un service d'inspection de la signalisation routière. Ce service n'a d'autre mission que celle de surveiller le placement régulier et le bon entretien de la signalisation prévue par la loi. Selon les termes du projet, il est créé « en vue de l'exécution des dispositions qui précèdent ».

L'exécution des lois appartient au pouvoir exécutif et il entre dans ses attributions d'organiser les services administratifs nécessaires à cette exécution.

L'autorisation de créer un service d'inspection de la signalisation routière que le projet donne au Roi est donc inutile. Le § 3 devrait, dès lors, être supprimé.

Article 4 du projet.

Cet article introduit dans la loi du 1^{er} août 1899 un article 4^{bis} relatif au paiement immédiat d'une somme d'argent lors de la constatation de certaines infractions.

§ 1^{er}. — Sous réserve des remarques formulées dans les observations générales au sujet de cet article, le Conseil d'Etat propose, pour ce paragraphe, le texte suivant :

« § 1^{er}. — Le Roi peut désigner parmi les infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi, celles qui peuvent, avec l'accord de l'auteur de l'infraction et hors le cas où le fait a causé des dommages à autrui, donner lieu au paiement immédiat d'une somme dont le montant ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction.

keer, voor zover zij betrekking heeft op permanente of periodieke toestanden, weliswaar aan de toepassing van het decreet van 1790, maar daaruit lijkt niet te mogen worden afgeleid, zoals de memorie van toelichting doet, dat de verplichting van de gemeenteverheiden tot het plaatsen van gevaartekens slechts een bijkomende verplichting is die alleen bestaat wanneer het gevaar « ontstaat uit een plotse en kortstondige toestand ». Er blijft immers, dat het wegverkeer maar één van de aangelegenheden is welke het decreet van 1790 aan de gemeenten heeft opgedragen en dat de gemeenten, al kunnen zij krachtens het ontwerp dezelfde bevoegdheid tot het regelen van het verkeer niet meer aan het decreet ontleenen, niettemin belast blijven in het algemeen te waken voor de veiligheid van het verkeer op de openbare wegen die op hun grondgebied zijn gelegen.

De Staat, als overheid die met het beheer van de openbare weg is belast, krachtens artikel 1^{ter}, en de gemeente krachtens het decreet van 16-24 augustus 1790, kunnen dus aansprakelijk zijn voor een gebrekkige signalisatie van een belemmering die in het leven is geroepen door een in gebreke blijvende derde (zie Brussel, 12 april 1961, Pas. 1962, II, 196).

Ten einde iedere dubbelzinnigheid nopens artikel 1^{ter} weg te nemen, dient de commentaar op deze bepaling in de memorie van toelichting te worden verbeterd.

Artikel 1^{quater}.

Deze bepaling kan beter als volgt worden gelezen :

« De signalisatie ter hoogte van overwegen en kruisingen met spoorwegen berust bij de exploitant van de spoorweg.

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

Artikel 1^{quinquies}.

Dit artikel kan beter als volgt worden gelezen :

« De lasten, verbonden aan de openbaarheid die overeenkomstig artikel 1, § 5, aan aanvullende reglementen is te geven, worden gedragen door de overheid die de reglementen vaststelt.

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

De lasten, verbonden aan het aanbrengen van signalisatie met toepassing van de artikelen 1^{bis}, 1^{ter} en 1^{quater}, worden gedragen door degene die de signalisatie heeft aangebracht ».

Artikel 1^{sexies}.

Op grond van § 1 kan de Koning onmogelijk amtsshalve optreden vóór het verstrijken van een termijn die de wet zelf op drie maand bepaalt.

In sommige gevallen zal dringend moeten worden opgetreden om een gevaarlijke toestand te verhelpen. Het ware dan ook verkieslijk de Koning voor ieder geval te laten bepalen, binnen welke termijn de overheid, die instaat voor het plaatsen en onderhouden van de verkeers-tekens, haar verplichtingen moet nakomen (zie artikel 88 van de gemeentewet).

Paragraaf 3 machtigt de Koning tot het oprichten van een « dienst voor het inspecteren van de wegsignalisatie ». Die dienst heeft geen andere opdracht dan toezicht te houden op de regelmatige plaatsing en het goed onderhoud van de door de wet voorgeschreven signalisatie, luidens de tekst van het ontwerp wordt die dienst opgericht « met het oog op de uitvoering van voorgaande bepalingen ».

De uitvoering van wetten is zaak van de uitvoerende macht, tot wier ambtsbevoegdheid het behoort, de daartoe vereiste administratieve diensten in te richten.

De door het ontwerp aan de Koning verleende machtiging tot het oprichten van een « dienst voor het inspecteren van de wegsignalisatie » is dus overbodig. Derhalve schrappe men § 3.

Artikel 4 van het ontwerp.

Dit artikel voegt in de wet van 1 augustus 1899 een artikel 4^{bis} in, betreffende de onmiddellijke betaling van een geldsom bij de vaststelling van bepaalde overtredingen.

§ 1. — Onder voorbehoud van de algemene opmerkingen die bij dit artikel zijn gemaakt, wordt voorgesteld deze paragraaf als volgt te lezen :

« § 1. — De Koning kan bepalen, welke overtredingen van ter uitvoering van deze wet vastgestelde reglementen, met de instemming van de overtreder en tenzij, het feit aan anderen schade heeft berokkend, aanleiding kunnen zijn tot onmiddellijke betaling van een geldsom, waarvan het bedrag niet hoger mag zijn dan de hoogste geldboete welke op die overtreding staat.

Seuls, les fonctionnaires et agents appartenant à l'une des catégories déterminées par le Roi et individuellement commissionnés par le procureur général près la Cour d'appel, peuvent, après avoir constaté l'infraction, procéder, selon les modalités fixées par le Roi, à la perception immédiate prévue à l'alinéa 1^{er}.

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

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

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

La notification prévue à l'alinéa 3 a lieu par pli recommandé à la poste. Elle est réputée faite le plus prochain jour ouvrable suivant celui du dépôt à la poste.

§ 2. — Selon les explications du fonctionnaire délégué, il faut entendre par « militaire, pendant son service », un militaire circulant pour les besoins du service.

D'autre part, il résulte de l'exposé des motifs et des explications du fonctionnaire délégué, que l'intention du Gouvernement est de rendre le § 2 applicable aux magistrats du Conseil d'Etat.

L'article 57 de la loi du 23 décembre 1946, modifié par la loi du 15 avril 1958, dispose :

« Les dispositions du chapitre III du titre IV du livre II du Code d'instruction criminelle relatives aux crimes et délits commis par les membres des Cours, ainsi que l'article 10 de la loi du 20 avril 1810 sont applicables en ce qui concerne les membres du Conseil d'Etat et de l'auditorat ».

Pour réaliser l'intention du Gouvernement, le § 2 devrait être rédigé comme suit :

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

Article 5 du projet.

Cet article remplace l'article 8 de la loi du 1^{er} août 1899 par un article 8 nouveau qui a pour objet :

1^o d'abroger des dispositions légales dont certaines sont déjà abrogées par l'article 8 actuel (§ 1^{er});

2^o de restreindre le champ d'application des décrets que le § 2 énumère (§ 2);

3^o de prescrire le mode de publicité des règlements relatifs à la circulation pris par les conseils communaux pour faire face à des situations momentanées (§ 3).

§ 1^{er}. — Il est inutile d'abroger à nouveau des dispositions déjà abrogées. En conséquence, le Conseil d'Etat suggère que le projet se borne à compléter l'article 8 de la loi du 1^{er} août 1899 en insérant, parmi les dispositions abrogées, l'article 7 de la loi du 9 juillet 1875 et l'article 8 de la loi du 24 juin 1885.

§ 2. — Si le Gouvernement adopte les modifications que le Conseil d'Etat a proposées pour l'article 1^{er} dans les observations générales et dans les observations relatives à cet article à propos de la compétence réglementaire des conseils provinciaux et communaux en matière de roulage, le § 2 devient superflu et doit être omis.

§ 3. — L'article 1^{er}, § 5, du projet, tel que le Conseil d'Etat propose de le rédiger, reprend les dispositions du § 3 du présent article. Celui-ci doit, dès lors, être omis.

Compte tenu de ces observations, l'article 5 du projet serait rédigé comme suit :

« Article 5. — L'article 8, alinéa 1^{er}, 1^o, de la même loi est complété comme suit : « ainsi que l'article 7 de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways et l'article 8 de la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux révisée et amendée, modifié par la loi du 20 juillet 1927 ».

Article 6 du projet.

L'autorisation de coordination que cette disposition donne au Roi n'est nécessaire que si le Gouvernement ne désire pas recourir à la

Alleen ambtenaren en agenten van een der door de Koning bepaalde categorieën, die individueel zijn aangesteld door de procureur-generaal bij het Hof van beroep, mogen, nadat zij de overtreding hebben vastgesteld, de in het eerste lid bedoelde onmiddellijke heffing verrichten overeenkomstig door de Koning bepaalde regelen.

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

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

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

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

§ 2. — Volgens de gemachtigde ambtenaar moet onder « militair, tijdens zijn dienst » worden verstaan een militair die zich verplaatst voor de behoeften van de dienst.

Uit de memorie van toelichting en uit de verklaringen van de gemachtigde ambtenaar blijkt, dat de Regering § 2 ook toepassing wil doen vinden op magistraten van de Raad van State.

Artikel 57 van de wet van 23 december 1946, gewijzigd bij de wet van 15 april 1958, bepaalt :

« Het bepaalde in hoofdstuk III van titel IV van boek II van het Wetboek van strafvordering omtrent de door de leden der Hoven gepleegde misdaden en wanbedrijven, zomede artikel 10 der wet van 20 april 1810, zijn op de leden van de Raad van State en van het auditoraat toepasselijk ».

Wil het de bedoeling van de Regering weergeven dan moet § 2 als volgt worden gelezen :

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

Artikel 5 van het ontwerp.

Dit artikel vervangt artikel 8 van de wet van 1 augustus 1899 door een nieuw artikel 8, dat strekt :

1^o tot opheffing van de wetsbepalingen waarvan sommige reeds zijn opgeheven door het huidige artikel 8 (§ 1);

2^o tot beperking van het toepassingsgebied van de decreten, genoemd in § 2 (§ 2);

3^o tot het bepalen van de wijze van openbaarmaking van de reglementen betreffende het wegverkeer, die gemeenteraden vaststellen om het hoofd te bieden aan tijdelijke toestanden (§ 3).

§ 1. — Het is onnodig reeds opgeheven bepalingen nogmaals op te heffen. Derhalve wordt voorgesteld dat het ontwerp zich ertoe zou beperken artikel 8 van de wet van 1 augustus 1899 zo aan te vullen, dat daarin artikel 7 van de wet van 9 juli 1875 en artikel 8 van de wet van 24 juni 1885 onder de opgeheven bepalingen worden opgenomen.

§ 2. — Neeft de Regering de wijzigingen aan, wie de Raad van State voor artikel 1 heeft voorgesteld in de algemene opmerkingen en in de opmerkingen bij dat artikel in verband met de verordeningsbevoegdheid van provincie- en gemeenteraden inzake vervoer, dan dient § 2 als overbodig te vervallen.

§ 3. — In artikel 1, § 5, van het ontwerp, zoals de Raad van State het voorstelt, zijn de bepalingen van § 3 van het onderhavige artikel opgenomen. Die § 3 moet derhalve vervallen.

Met inachtneming van deze opmerkingen, stelle men artikel 5 van het ontwerp als volgt :

« Artikel 5. — Artikel 8, eerste lid, 1^o, van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt : « alsook artikel 7 van de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen en artikel 8 van de herziene en geamendeerde wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927 ».

Artikel 6 van het ontwerp.

De machtiging tot coördinatie welke dit artikel aan de Koning verleent, is alleen nodig indien de Regering geen toepassing wenst te

procédure prévue par la loi du 13 juin 1961 relative à la coordination et à la codification des lois.

Il conviendrait de rédiger comme suit l'intitulé de la coordination : « Lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le ... ».

Article 7 du projet.

Pour éviter toute difficulté quant à la date précise d'entrée en vigueur de la loi, il est proposé de rédiger cet article comme suit :

« Article 7. — La présente loi entre en vigueur le premier jour du septième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge* ».

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,

G. Holoye et J. Masquelin, conseillers d'Etat,
A. Bernard et P. Ansiaux, assesseurs de la section de
législation,
G. De Leuze, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. Suetens.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut.

Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.

De Président,
(s.) J. SUETENS.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre de la Défense nationale, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de l'Agriculture, de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique et de Notre Ministre des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Communications, de la Justice, de la Défense nationale, des Finances, de l'Agriculture, de l'Intérieur et de la Fonction publique et des Travaux publics, sont chargés de présenter, en Notre Nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

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

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

maken van de wet van 13 juni 1961 betreffende de coördinatie en de codificatie van de wetten.

Men stelle het opschrift van de coördinatie als volgt : « Wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op... ».

Artikel 7 van het ontwerp.

Om iedere moeilijkheid nopens de juiste datum van inwerkingtreding van de wet te voorkomen, wordt voorgesteld het artikel als volgt te lezen :

« Artikel 7. — Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zevende maand die volgt op die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt ».

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste voorzitter,

G. Holoye en J. Masquelin, raadsheren van State,
A. Bernard en P. Ansiaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,
G. De Leuze, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. Suetens.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. Coolen, substituut.

De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Landsverdediging, van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Landbouw, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt en van Onze Minister van Openbare Werken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Ministers van Verkeerswezen, van Justitie, van Landsverdediging, van Financiën, van Landbouw, van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt en van Openbare Werken zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

» 3° aux routes et chemins forestiers ouverts à la circulation publique;

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

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

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

» Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés à l'alinéa 1^{er}, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

» 3° boswegen die voor het openbaar verkeer openstaan;

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

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

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

» De gemeenteraden stellen de in het eerste lid bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde Minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter

à son approbation, après avis des commissions consultatives intéressées s'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés au § 2, alinéa 3.

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

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

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

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

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

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

Art. 2.

Un article 1^{quater} rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

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

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

Art. 3.

Un article 1^{quinquies} rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

» Article 1^{quinquies}. — Le placement des signaux qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre si-

goedkeuring voorgelegd, na advies van de betrokken raadgevende commissies wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in § 2, derde lid.

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

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

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

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

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

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

Art. 2.

In dezelfde wet wordt een artikel 1^{quater} ingevoegd, luidend als volgt :

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

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

Art. 3.

In dezelfde wet wordt een artikel 1^{quinquies} ingevoegd, luidend als volgt :

» Artikel 1^{quinquies}. — Gebodstekens en verbodstekens moeten worden geplaatst door de overheid die de maatregel heeft genomen. Alle andere signalisatie op de open-

gnalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie. »

Art. 4.

Un article 1sexies rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Article 1sexies. — Par dérogation à l'article 1quinquies, la signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui a créé l'obstacle. En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique.

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

Art. 5.

Un article 1septies rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Article 1septies. — Par dérogation à l'article 1quinquies, la signalisation à hauteur des passages à niveau et traversées de chemins de fer incombe à l'exploitant de la voie ferrée.

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

Art. 6.

Un article 1octies rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Article 1octies. — Les charges résultant du placement de la signalisation incombent à celui qui a effectué ce placement.

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

Article 7.

Un article 1nonies rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

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

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

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

bare weg berust bij de overheid die het beheer van die weg heeft. »

Art. 4.

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

« Artikel 1sexies. — In afwijking van artikel 1quinquies, moeten de verkeersbelemmeringen signaleerd worden door diegene die de hindernis heeft doen ontstaan. Ingeval deze laatste hierin tekort schiet, neemt de overheid die met het beheer van de wet is belast die verplichting op zich.

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

Art. 5.

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

» Artikel 1septies. — In afwijking van artikel 1quinquies berust de signalisatie ter hoogte van overwegen en kruisingen met spoorwegen bij de exploitant van de spoorweg.

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

Art. 6.

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

« Artikel 1octies. — De lasten, verbonden aan het aanbrengen van de signalisatie, worden gedragen door diegene die de signalisatie heeft aangebracht.

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

Art. 7.

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

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

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

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

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

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

Un article 4^{quater} rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

« Article 4^{quater}. — § 1^{er}. — Lorsqu'ils constatent une des infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi, qui sont spécialement désignées par le Roi, les fonctionnaires et agents appartenant à une des catégories déterminées par lui et individuellement commissionnés à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel peuvent, moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction et hors le cas où le fait a causé un dommage à autrui, percevoir immédiatement une somme dont le montant, qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, et les modalités de perception sont fixés par le Roi.

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

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

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

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

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

Art. 10.

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

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

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

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

Art. 8.

Artikel 4, 2^{de} lid, van dezelfde wet, wordt vervangen door de volgende bepaling :

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

Art. 9.

In dezelfde wet wordt een artikel 4^{quater} ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 4^{quater}. — § 1. — Wanneer een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de ter uitvoering van deze wet genomen reglementen wordt vastgesteld door de ambtenaren en agenten die tot een der door hem bepaalde categorieën behoren en door de procureur-generaal bij het Hof van beroep daartoe individueel gemachtigd zijn, kunnen zij, met instemming van de overtreder en behalve wanneer het feit schade aan derden heeft veroorzaakt, onmiddellijk een som heffen, waarvan het bedrag, dat niet groter mag zijn dan de hoogste geldboete die op die overtreding staat, en de heffingsmodaliteiten door de Koning worden bepaald.

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

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

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

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

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

Art. 10.

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

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

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

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

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

Art. 11.

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

Donné à Bruxelles, le 18 juillet 1963.

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

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

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

Art. 11.

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

Gegeven te Brussel, 18 juli 1963.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

P. VERMEYLEN.

Le Ministre de la Défense nationale,

De Minister van Landsverdediging,

P.-W. SEGERS.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

A. DEQUAE.

Le Ministre de l'Agriculture,

De Minister van Landbouw,

C. HEGER.

*Le Ministre de l'Intérieur
et de la Fonction publique,*

*De Minister van Binnenlandse Zaken
en van het Openbaar Ambt,*

A. GILSON.

Le Ministre des Travaux publics,

De Minister van Openbare Werken,

G. BOHY.