

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1933-1934	N° 274		ZITTINGSJAAR 1933-1934
PROJET : N° 149 (1931-1932).	SÉANCE du 18 Juillet 1934	VERGADERING van 18 Juli 1934	ONTWERP : N° 149 (1931-1932).

**PROJET DE LOI
SUR LA POLICE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE**

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (¹), PAR
M. de **PIERPONT**.

MADAME, MESSIEURS,

Lors du vote de ce projet de loi par le Sénat, en 1932, notre législation routière était encore très incomplète : elle était régie par les lois de 1899, de 1924 et par quelques arrêtés royaux.

Le projet soumis aux délibérations du Sénat comportait huit points principaux : permis de conduire, contrôle des véhicules, organisation de la circulation, classement des routes, priorité de passage, police de la route, déclaration obligatoire des accidents, assurance obligatoire.

Depuis deux ans, plusieurs arrêtés royaux ont réglé la plupart de ces points. Inspirée des travaux du Sénat et des lois étrangères relatives à cette matière, soumise à une étude particulièrement attentive, remaniée complètement et finalement refondue dans l'arrêté du 1^{er} février 1934, cette nouvelle réglementation est conforme aux nécessités impérieuses de notre époque, mais elle était plutôt du ressort d'arrêtés royaux.

Restent à instaurer, suivant le projet de loi voté par le Sénat, le permis de conduire et l'assurance obligatoire. Ces deux dispositions ont une importance capitale : elles tendent directement à réduire, dans la mesure du possible, le nombre des accidents de roulage et les conséquences fâcheuses qu'ils entraînent.

*
**

Pour diminuer sensiblement le nombre des accidents, il faut une réglementation qui ne permette de conduire un véhicule qu'à ceux qui en sont capables. Nous ne nous faisons aucune illusion sur la possibilité d'atteindre pratiquement cet idéal par une loi, mais il n'en reste pas moins vrai que le problème à

(¹) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée de MM. Delor, de Pierpont, De Rasquinet, Koelman, Max, Marquet, Merget, Sinzot, Van Acker (A.) et van der Gracht.

**WETSONTWERP
OP DE POLITIE VAN HET WEGVERKEER**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (¹), UITGEBRACHT DOOR
DEN HEER de **PIERPONT**.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Wanneer dit wetsontwerp, in 1932, door den Senaat werd goedgekeurd, was onze wetgeving op het wegverkeer nog zeer onvolledig : zij werd beheerscht door de wetten van 1899, van 1924 en door eenige Koninklijke besluiten.

Het ontwerp dat den Senaat ter bespreking werd voorgelegd, behelsde acht voornamen punten : rijbewijs, contrôle van de rijtuigen, inrichting van het verkeer, rangschikking van de wegen, voorrang bij het doorrijden, wegenpolitie, verplichte aangifte van de ongevallen, verplichte verzekering.

Sedert twee jaar, zijn meest al die punten door verschillende Koninklijke besluiten geregeld. Voortgaande op het werk van den Senaat en op de wetten in het buitenland op dit gebied, bijzonder nauwkeurig bestudeerd, volledig omgewerkt en ten slotte samengebracht in het besluit van 1 Februari 1934, strookt deze nieuwe reglementeering met de dringende behoeften van onzen tijd, doch moet eerder bij Koninklijke besluiten verordend worden.

Volgens het door den Senaat goedgekeurd wetsontwerp, moet nog worden ingevoerd : het rijbewijs en de verplichte verzekering. Deze twee bepalingen zijn uiterst belangrijk : zij strekken er rechtstreeks toe, in de mate van het mogelijke, het aantal verkeersongevallen en hun noodlottige gevolgen te verminderen.

*
**

Om het getal ongevallen aanmerkelijk te doen verminderen, moet er een reglementeering zijn, die slechts aan degenen die er bekwaam toe zijn, toelaat een voertuig te besturen. Wij maken ons geen illusies over de mogelijkheid om dit ideaal praktisch te bereiken, door middel eener wet, doch het blijft even waar

(¹) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit de heeren Delor, de Pierpont, De Rasquinet, Koelman, Max, Marquet, Merget, Sinzot, Van Acker (A.) en van der Gracht.

résoudre est un problème d'éducation et qu'il rentre dans les devoirs de l'Etat de le solutionner au moyen de mesures appropriées. Une grande prudence, une attention toujours en éveil, une connaissance exacte des règles du roulage, telles doivent être les qualités principales de tout automobiliste.

Pour obtenir ce résultat il n'est d'autre moyen que celui de délivrer un permis qui, d'une part, empêchera de conduire celui qui n'en est pas capable et, d'autre part, excitera le conducteur à éviter les infractions par crainte de sanctions sévères.

Sans doute ne sera-ce pas sans récriminations, ni sans peines, qu'on se pliera à cette réglementation, mais nous sommes persuadés qu'une fois admise et en quelque sorte entrée dans les mœurs, tous devront reconnaître son efficacité et ses bienfaisants effets.

Les mesures envisagées sont de deux espèces :

1° l'introduction du permis tendant à ne laisser conduire un véhicule automoteur que les personnes capables, c'est-à-dire offrant le moins de risque de provoquer un accident;

2° des sanctions adéquates et sévères qui, par la crainte qu'elles inspireront, auront également un effet sérieux.

Pour répondre à ce qu'on est en droit d'en attendre, le permis de conduire ne devrait être accordé qu'aux bons conducteurs, mais on voit de suite la difficulté d'y parvenir. Les pays qui l'ont instauré, ont employé divers moyens, afin de s'assurer des capacités physiques et techniques des candidats :

- 1° examen par une commission administrative;
- 2° examen par une commission privée;
- 3° déclaration écrite du requérant.

De même que la législation anglaise, basée sur le système de la déclaration dans son *Road Traffic Bill* de 1928, le projet qui vous est soumis prévoit, pour l'obtention du permis, la demande écrite de l'intéressé, déclarant avoir les capacités physiques et techniques voulues.

Les formalités peuvent être envisagées comme suit : les automobilistes adresseront leur demande aux Gouverneurs de province, qui leur renverront une formule contenant un questionnaire sur les capacités de l'intéressé; après retour de ce questionnaire, dûment rempli et signé, et après examen de celui-ci par le Gouverneur, le permis sera délivré. Le renouvellement en sera demandé tous les deux ans de la même façon.

La simplicité de ce système et les dépenses insignifiantes qu'il entraînera, répondent aux vœux de tous.

dat het op te lossen vraagstuk er een is van opvoedkundigen aard en dat de Staat, door middel van aangepaste maatregelen, een oplossing dient te bekomen. Groote voorzichtigheid, steeds waakzame oplettendheid, juiste kennis der verkeersregelen, moeten de hoofdhoedanigheden zijn van ieder automobilist.

Om dit resultaat te bereiken, is er geen ander middel dan de aflevering van een rijbewijs waardoor, enerzijds, degene die er niet bekwaam toe is niet zal mogen besturen en, anderzijds, de bestuurder aangewakkerd wordt inbreuken te vermijden, uit vrees voor strenge straffen.

Natuurlijk, zal deze reglementeering niet zonder klagen en zonder moeite aanvaard worden; doch wij zijn er van overtuigd dat eens dat zij aangenomen en om zoo te zeggen een gewoonte geworden is, allen hare doelmatigheid en weldoende gevolgen zullen moeten erkennen.

Wij beoogen twee soorten maatregelen :

1° het invoeren van het rijbewijs dat er toe strekt alleen bekwame personen, te weten zij die het minste gevaar loopen een ongeval te verwekken, een auto-voertuig te laten besturen;

2° strenge en aangepaste straffen, die door de vrees welke zij inboezemen, eveneens een ernstig uitwetsel zullen hebben.

Om te beantwoorden aan wat er van mag verwacht worden, moest het rijbewijs slechts verleend worden aan goede bestuurders, doch men ziet aanstonds tot welke moeilijkheden dit aanleiding geeft. De landen welke het hebben ingevoerd, hebben verschillende middelen aangewend om zich rekenschap te geven van de lichamelijke geschiktheid en de technische vaardigheid der kandidaten :

- 1° onderzoek door een bestuurscommissie;
- 2° onderzoek door een private commissie;
- 3° geschreven verklaring van den aanvrager.

Evenals de Engelsche wetgeving, gesteund op het stelsel der verklaring in haar *Road Traffic Bill* van 1928, voorziet het ons voorgelegde ontwerp, tot het verkrijgen van het bewijs, het schriftelijk verzoek van den belanghebbende, die verklaart de noodige lichamelijke en technische bekwaamheid te bezitten.

De formaliteiten kan men als volgt beschouwen : de autovoerders zullen hun verzoek richten tot de provinciegouverneurs welke hun een vragenlijst zullen sturen, betreffende de bekwaamheden van den belanghebbende; nadat deze vragenlijst, ingevuld en ondertekend, is teruggestuurd en onderzocht werd door den Gouverneur, zal het bewijs worden afgeleverd. Om de twee jaar, zal op dezelfde wijze de verlenging ervan worden gevraagd.

De eenvoudigheid van dit stelsel en de geringe uitgaven welke het vergen zal, beantwoorden aan de wenschen van eenieder.

L'examen, que certains voudraient, en outre, exiger se heurte à des difficultés pratiques énormes, sans parler des dépenses considérables qu'il nécessiterait; d'autre part, nous ne pensons pas que ce moyen donne l'assurance que le candidat ayant réussi l'épreuve imposée soit réellement capable d'éviter un accident s'il se trouvait brusquement dans une situation difficile: le sang-froid, la maîtrise de soi, la présence d'esprit ne peuvent être appréciés par un examen.

La seule déclaration de l'intéressé, rendue sincère par la menace de peines très sévères appliquées en cas d'affirmations fausses, est susceptible, à notre avis, de donner un meilleur résultat.

Un arrêté royal dira les qualités que l'intéressé devra posséder pour être autorisé à conduire: elles seront consignées dans la formule envoyée par le Gouverneur en vue d'obtenir le permis.

Le Gouverneur nous paraît tout indiqué pour délivrer le permis: outre que c'est lui qui donne la plaque d'immatriculation, et que sa fonction même le rend compétent pour prendre des décisions administratives et de police, il a de par cette même fonction une connaissance assez étendue des habitants de la province qui lui permettra d'accorder ou de refuser le permis en connaissance de cause, ou tout au moins de s'informer utilement des aptitudes de chacun.

La séparation des pouvoirs, sera aussi mieux safeguardée si le permis est accordé par une autorité administrative et retiré, le cas échéant, par une autorité judiciaire.

Dans notre pensée, les effets du permis de conduire ne se borneront pas seulement à permettre un contrôle à la délivrance, mais, par suite de la faculté de le retirer, celui-ci constituera aux yeux de son titulaire, une sorte de brevet de capacité.

Il nous paraît indispensable, en effet, de prévoir sur le permis une place où seront inscrites les condamnations, les amendes, et même les admonestations subies par l'automobiliste à la suite d'une infraction à la loi sur le roulage.

Si aucune inscription n'y est faite, soit par le juge, soit par la police, ce sera la preuve de l'habileté du conducteur, lequel sera d'autant plus désireux de le conserver sans inscription aucune, que celles-ci peuvent défavorablement peser sur l'esprit du juge en cas d'infraction.

La valeur symbolique du permis, ainsi que le contrôle permanent de la capacité des conducteurs, autorise de grands espoirs quant à l'efficacité pratique du système. A côté des résultats escomptés comme conséquence de la délivrance du permis, les sanctions adéquates seront également des mesures préventives sérieuses.

Tegen het examen dat sommigen zouden willen vereischen zijn aanzienlijke bezwaren van praktischen aard in te brengen, zonder te gewagen van de groote uitgaven welke er mede zouden gemoeid zijn; anderzijds, meen ik niet dat in dit middel de verzekering besloten ligt, dat de candidaat die de voorgeschreven proef doorstaan heeft, werkelijk in staat zou wezen een ongeval te voorkomen moest hij zich plotseling in een moeilijken toestand bevinden: koelbloedigheid, zelfbeheersching, tegenwoordigheid van geest kunnen niet beoordeeld worden door middel van een examen.

De verklaring alleen van den belanghebbende, waarvan de echtheid verzekerd wordt door de bedreiging met strenge straffen, ingeval van valsche verklaringen, zal, naar ons oordeel, volstaan om een beteren uitslag op te leveren.

Een Koninklijk besluit zal bepalen welke hoedanigheden de belanghebbende zal moeten bezitten om te mogen besturen: zij zullen vermeld worden in de formule welke de Gouverneur hem zenden zal, met het oog op het bekomen van het rijbewijs.

De Gouverneur lijkt ons het best geschikt om het rijbewijs af te leveren: niet alleen geeft hij de inschrijvingsplaat maar, krachtens zijn ambt, is hij bevoegd beslissingen van bestuur en van politie te nemen; krachtens ditzelfde ambt, heeft hij een vrij uitgebreide kennis van de inwoners der provincie, waardoor hij met kennis van zaken het rijbewijs zal kunnen toestaan of weigeren, althans nuttige inlichtingen zal kunnen inwinnen over eenieders bekwaamheden.

Ook zal de scheiding der machten beter in acht genomen worden, indien het bewijs verleend wordt door de administratieve overheid en, desgevallend, ingetrokken door een rechterlijke overheid.

Naar onze meening, laat het afleveren van een rijbewijs niet alleen contrôle toe bij de aflevering en ook bij het intrekken er van, maar zijn titularis zal het zoowat als een bekwaamheidsbrevet beschouwen.

Het lijkt ons, inderdaad, onmisbaar, op het rijbewijs eenige ruimte te voorzien voor het inschrijven van de veroordeelingen, boeten, of zelfs bekeuringen door den autobestuurder opgelopen, tengevolge van een overtreding van de wet op het vervoer.

Indien er geen inschrijving op voorkomt, hetzij gedaan door den rechter, hetzij door de politie, zal zulks een bewijs zijn van de behendigheid van den bestuurder en deze zal er des te meer prijs op stellen het zonder eenige inschrijving te behouden, daar deze het oordeel van den rechter in ongunstigen zin beïnvloeden kan, bij een overtreding.

De zinnebeeldige waarde van het bewijs, alsmede de bestendige contrôle van de bekwaamheid der bestuurders, laat het beste verhoppen, voor wat de praktische doelmatigheid van het stelsel betreft.

Benevens de uitslagen welke men verwacht, als gevolg van de aflevering van het bewijs, zullen de doelmatige sancties eveneens ernstige preventieve maatregelen zijn.

L'inscription de toute infraction sur le permis par l'agent verbalisant, le paiement immédiat d'une amende pour les contraventions légères, le procès-verbal et la comparution devant le juge, avec comme conséquence éventuelle le retrait du permis, sont des pénalités qui, appliquées par un personnel intelligent et raisonnable, doué de moyens de transports rapides en dehors des villes, auront un effet excellent.

L'institution de l'amende instantanée est une innovation particulièrement heureuse : elle existe dans différents pays où l'intensité du trafic rend toute autre solution impossible pour la répression des infractions légères.

Il importe que, par arrêté royal, soient déterminées exactement les formalités de la perception de ces amendes pour sauvegarder les droits des particuliers et pour que les chefs de la police puissent exercer un contrôle efficace sur leurs subalternes.

Ce changement sera heureux parce qu'il supprimera la comparution devant le juge de police pour des infractions de minime importance, et le paiement immédiat de l'amende ne permettra plus, comme cela se produit souvent, l'arrêt de procès en cours d'instance : les usagers de la route la craindront d'autant plus que les chances d'y échapper seront moindres.

D'un autre côté, l'inscription sur le permis de conduire de toutes contraventions, voir même de celles qui n'ont nécessité qu'un avertissement formel de l'agent, par suite de l'obligation de le produire, soit pour en obtenir le renouvellement, soit quand on sera appelé par le juge pour répondre d'une contravention, stimulera le conducteur à le garder vierge de toutes inscriptions.

Nous n'ignorons pas les conséquences extrêmement graves que cette mesure peut entraîner, si elle n'est pas appliquée en toute justice, par un personnel parfaitement consciencieux. Aussi cette extension du pouvoir de police nous incite à former le vœu que celle-ci devienne véritablement un corps d'élite : recruté avec soin, instruit parfaitement de sa mission, consciencieux dans l'accomplissement de ses devoirs, d'une scrupuleuse honnêteté, d'une correction parfaite dans ses rapports avec le public, telles doivent être ses qualités. Ce corps doit avoir des chefs d'une égale valeur, animés des mêmes sentiments, doués d'une grande largeur de vue, d'une instruction étendue et variée, comprenant aisément les situations qui peuvent se présenter.

Le commissaire de police est, par suite de son rôle de chef de la police, un fonctionnaire d'une très grande importance : l'étendue de ses pouvoirs, la complexité de sa mission, la grande responsabilité

De vermelding van elke overtreding op het rijbewijs, door een verbaliseerenden agent, de onmiddellijke betaling van een boete wegens lichte overtredingen, het proces-verbaal en het verschijnen vóór den rechter, met als gebeurlijk gevolg het ontnemen van het rijbewijs, zijn strafmaatregelen welke, wanneer zij worden toegepast door een verstandig en oordeelkundig personeel, beschikkende over snelle vervoermiddelen buiten de steden, een heilzamen invloed zullen hebben.

De invoering van eene onmiddellijk te betalen boete is een bijzonder gunstige nieuwe maatregel : hij bestaat in verschillende landen waar het toenemend verkeer alle andere oplossing onmogelijk maakt, wat betreft de beteugeling der kleine overtredingen.

Bij Koninklijk besluit, dienen nauwkeurig de inningsformaliteiten van die boeten bepaald, om de rechten der particulieren te vrijwaren en om de politiehooften in de mogelijkheid te stellen, een afdoende contrôle uit te oefenen over hunne ondergeschikten.

Die verandering zal een gunstig gevolg hebben, gezien een einde zal worden gemaakt aan het verschijnen vóór den politierechter wegens geringe overtredingen, en de onmiddellijke betaling der boete zal niet meer toelaten, zooals dit dikwijls geschiedt, het geding gedurende den loop er van stop te zetten : de gebruikers van de baan zullen hiervoor des te meer vrees koesteren, gezien de kansen om er aan te ontsnappen kleiner worden.

Anderzijds, zal de vermelding op het rijbewijs van alle overtredingen, zelfs van die welke slechts eene formeele verwittiging vormden vanwege den agent, doordat het dient vertoond, helzij om er de hernieuwipg van te bekomen, helzij wanneer men vóór den rechter zal moeten verschijnen om zich aangaande eene overtreding te verantwoorden, den bestuurder aanzetten om het vrij van alle inschrijving te bewaren.

Wij weten heel goed welke ernstige gevolgen uit dien maatregel kunnen voortspruiten, indien hij niet rechtmatig, door een volstrekt gewetensvol personeel, wordt toegepast. Die uitbreiding van de bevoegdheid der politie zet ons er dan ook toe aan, den wensch te koesteren dat deze een waarlijk uitgelezen korps worde : met zorg aangeworven, ten volle over hare zending ingelicht, vol plichtsbescf bij de uitvoering van hare werkzaamheden, streng eerlijk, volkomen nauwgezet in hare betrekkingen met het publiek, ziedaar welke hare hoedanigheden moeten zijn. Dit korps moet onder de leiding staan van oversten van een gelijke waarde, bezielde met dezelfde gevoelens, gekend om hunne breede opvattingen, bij machte om zonder moeite de zich voordoende toestanden te begrijpen, en daarbij bedeeid met eene uitgebreide en veelvuldige kennis.

Wegens zijn rol als hoofd der politie, is de politiecommissaris een hoogstaand ambtenaar : de uitgebreide kring van zijne bevoegdheid, de ingewikkelde aard van zijn zending, de groote verantwoordelijk-

qu'il encourt, la diversité des matières soumises à son examen, impliquent pour le titulaire des capacités spéciales.

Aussi, à notre avis, le commissaire de police devrait-il être uniquement chef de la police : nous voulons, en effet, signaler ici un changement qui sera nécessaire bientôt dans cette institution : chef d'une police locale, comme adjoint du bourgmestre, il est à la fois officier du Ministère public pour le canton; on voit ainsi ces postes de la plus haute importance, occupés par des personnes que ni leurs études, ni leur éducation n'y ont préparées; on voit siéger comme officier du Ministère public des titulaires qui ne sont pas docteurs en droit et qu'une fortune heureuse a tout à coup changé de simple agent à poste fixe, en honorable organe de la loi. Ces deux fonctions ont actuellement une très grande importance : leur cumul par un même fonctionnaire, compromet l'intérêt général : il importe d'y mettre fin.

Mais, cette suggestion faite, venons-en au retrait du permis de conduire; il doit être considéré comme une pénalité sévère; elle est cependant la sanction logique pour ceux qui se sont montrés incapables de conduire.

Le contrôle exercé au moment de la délivrance du permis est forcément insuffisant : la faculté de le retirer à la suite d'une infraction grave aux règles du roulage en est le correctif indispensable.

Il en sera de même, si, à l'occasion d'une contravention, le juge constate que le conducteur était en état d'ivresse, ou physiquement incapable de conduire.

Nous n'ignorons pas le préjudice dont peuvent souffrir ceux qui seront déchus : aussi jugeons-nous nécessaire d'insérer dans la loi un maximum que le juge ne pourra dépasser : trois ans nous semblent suffisants pour que cette peine ait toute son efficacité. Nous ferons exception toutefois pour les récidivistes d'infractions ou d'accidents, ainsi que pour ceux qui paraîtront, soit par leur imprudence continue, soit par leur état habituel d'ivresse, constituer un danger pour la société : pour ceux-ci le juge pourra prononcer une déchéance d'une durée supérieure, voir même illimitée.

Poursuivant notre idée qui est de prévenir les accidents, il nous paraît que si un conducteur a commis une faute grave mais sans conséquence fâcheuse, il est aussi dangereux de lui permettre de circuler encore, qu'à celui, qui, ayant exécuté la même manœuvre, a provoqué un accident : la déchéance doit pouvoir leur être appliquée à tous les deux. Le fait de l'accident n'interviendra que comme circonstance aggravante pour déterminer la durée de la déchéance.

heid welke hij te dragen heeft, de menigte van zaken die aan zijn onderzoek worden toevertrouwd, eischen van hem opvallende hoedanigheden.

Naar ons oordeel, zou hij alléén als hoofd der politie moeten optreden; hier wilden wij wijzen op eene verandering welke weldra in die instelling noodig zal zijn : hoofd eener plaatselijke politie, als adjunct van den burgemeester, is hij tevens officier van het openbaar ministerie voor het kanton; alzoo, ziet men die ambten van het allergrootste belang ingenomen door personen die hiervoor niet werden opgeleid noch door studiën, noch door hun opvoeding; men ziet aldus titularissen als officier van het openbare ministerie optreden, die geen docter in de rechten zijn en slechts, door een bijzondere gunst, plots van gewoon agent met vasten post tot een achtbaar orgaan der wet werden omgevormd. Die twee functies zijn thans van het allergrootste belang : de gelijktijdige uitoefening er van, door een zelfden ambtenaar, is strijdig met het algemeen belang : hieraan dient een einde te worden gemaakt.

Dit gezegd zijnde, komen wij weer op het terugnemen van het rijbewijs dat, ten slotte, moet beschouwd worden als een ernstige strafmaatregel; het is nochtans de eenig logische straf voor degenen die blijk hebben gegeven van hunne onbekwaamheid als bestuurder.

De controle uitgeoefend bij de aflevering van het bewijs is noodzakelijkerwijze onvoldoende : de bevoegdheid om het terug te nemen, naar aanleiding van eene ernstige overtreding van de verkeersregelen, is er de onmisbare verbetering van.

Hetzelfde zal zich voordoen wanneer, bij gelegenheid van een overtreding, de rechter vaststelt dat de bestuurder in staat van dronkenschap verkeerde of lichamelijk onbekwaam is om te besturen.

Wij weten wel, welk nadeel de aldus vervallen verklaarde personen kunnen ondervinden; ook achten wij het noodig, in de wet een maximum te bepalen, dat door den rechter niet zal mogen worden overschreden : drie jaar lijkt ons voldoende, opdat de straf haar volle doelmatigheid zou hebben. Nochtans, zullen wij hierin niet begrijpen de herhalers van overtredingen of van ongevallen, noch degenen die hetzij door hunne voortdurende onvoorzichtigheid, hetzij door hunnen gewonen staat van dronkenschap, een gevaar blijken te zijn voor de maatschappij; voor dezen zal de rechter een verval van langeren duur, zelfs voor altijd, mogen uitspreken.

Verder, ingaande op onze opvatting welke voor doel heeft de ongevallen te voorkomen, zijn wij van meening dat, wanneer een bestuurder een zware fout heeft bedreven, doch zonder nadeelige gevolgen, het even gevaarlijk is, hem toe te laten verder te blijven besturen, als voor hem die, door dezelfde doonwijze, een ongeval heeft veroorzaakt : het verval moet voor beiden van toepassing kunnen zijn. Het feit van het ongeval zal slechts in aanmerking komen als bezwarende omstandigheid, voor het bepalen van den duur van het verval.

L'interprétation que nous venons de donner de la déchéance du droit de conduire diffère un peu de celle contenue dans le projet du Sénat; c'est pourquoi, nous vous proposons un nouveau texte qui s'inspire des explications qui viennent d'être exposées.

Pour que le but que nous poursuivons soit pleinement atteint, c'est-à-dire la réduction du nombre des accidents, il faut comprendre dans la réglementation du roulage les autres auteurs d'accidents, soit : les cyclistes, les piétons et les conducteurs de véhicules quelconques. Si souvent les collisions sont provoquées par la faute des automobilistes, il arrive cependant qu'ils n'en soient pas responsables.

L'imprudence, la rapidité, l'absence de lumière chez le cycliste, de même que la distraction, le manque de sang-froid, ou la témérité du piéton, la mauvaise volonté des conducteurs de chariots à se garer, ou le mauvais éclairage de leur véhicule, voire même son absence totale, sont des causes fréquentes d'accidents. Il est indispensable, à notre sens, d'exercer sur ces usagers de la route, une surveillance aussi étroite que sur les automobiles. Sur les grandes voies de communications, la police motorisée devrait y tenir la main beaucoup plus fermement.

*
**

Aucune réglementation du roulage ne sera toutefois parfaite au point de supprimer pratiquement les accidents; tout au plus pourra-t-elle en diminuer considérablement le nombre.

S'il reste encore des risques d'accidents, il faut donc s'occuper attentivement de l'indemnisation des victimes afin que leurs intérêts civils soient sauvegardés autant que possible.

Le système de l'assurance-responsabilité civile répond à cette nécessité; la fiction du droit admettant que tout dommage est évaluable en argent permet d'indemniser entièrement la victime de tout accident si grave soit-il.

L'emploi presque général de l'assurance par les automobilistes aurait pu ne pas exiger que la présente loi s'en occupât, si toutefois les victimes éventuelles ne courraient pas le risque de n'être que partiellement indemnisées, par exemple par suite d'une assurance trop limitée.

Aussi, à notre sens, l'Etat commettrait une négligence coupable en ne veillant pas à ce que cette indemnisation fût complète.

Le projet de loi prévoit en son article 6, l'assurance obligatoire; celle-ci tend, en ordre principal, à donner à la victime un débiteur solvable.

Grâce à ceci, le passant, l'automobiliste ou le cycliste, seront garantis contre les dommages qui pourront leur être causés; de même celui qui est transporté dans un camion, transformé le dimanche en autobus d'occasion, et qui serait victime d'un acci-

De interpretatie welke wij gegeven hebben van het verval van het recht te besturen, verschilt eenigszins met die vervat in het ontwerp van den Senaat; daarom stellen wij u een nieuwen tekst voor, rekening houdende met den verstrekten uitleg.

Om het doel dat wij nastreven, 't is te zeggen, de vermindering van het aantal ongevallen, heelemaal te bereiken, moet de regeling van het vervoer ook gelden voor de overige verwekkers van ongevallen, namelijk : de wielrijders, de voetgangers en de bestuurders van welkdanige voertuigen. Indien botsingen vaak te wijten zijn aan de schuld der autobestuurders, komt het nochtans voor dat niet zij er voor verantwoordelijk zijn.

De onvoorzichtigheid, de snelheid, het rijden zonder licht van den wielrijder, evenzeer de verstrooidheid, het gemis aan koelbloedigheid of de roekeloosheid van den voetganger, de tegenzin van de voerlieden om uit te wijken of de slechte verlichting van hun voertuig en het rijden zonder enig licht, zijn vaak voorkomende oorzaken van ongevallen. Het lijkt ons dan ook onmisbaar op deze weggebruikers een zoo scherp toezicht uit te oefenen als op de autobestuurders. Op de groote verkeerswegen, zou de motorpolitie hieraan meer de hand moeten houden.

*
**

Geen regeling van het wegverkeer zal echter zoo volmaakt zijn, dat de ongevallen practisch uitgeschakeld worden; alleen zal zij het aantal er van aanzienlijk kunnen doen verminderen.

Indien er nog gevaar van ongevallen overblijft, moet men zich dus aandachtig beijveren met de schadeloosstelling der slachtoffers, opdat hun burgerlijke belangen zooveel mogelijk gevrijwaard wezen.

Alleen de verzekering ter zake van burgerlijke aansprakelijkheid voor ongelukken, beantwoordt aan deze noodwendigheid; de fictie van het recht op grond waarvan alle schade in geld kan geraamd worden, laat toe het slachtoffer van elk ongeval, hoe erg ook, schadeloos te stellen.

Nu bijna ieder autobestuurder verzekerd is, had men deze buiten de tegenwoordige wet mogen laten, mits echter al de eventuele slachtoffers niet het gevaar liepen slechts gedeeltelijk schadeloos gesteld te worden, b. v. omdat de verzekering niet hoog genoeg was.

Zoo zou, naar onze meening, de Staat een onvergeeflijke nalatigheid begaan, indien hij er niet over waakte dat deze schadeloosstelling volledig zij.

Artikel 6 van het ontwerp voorziet de verplichte verzekering; deze heeft, in de eerste plaats, ten doel, aan het slachtoffer een gegoeden schuldenaar te geven.

Dank zij deze bepaling, zijn de voetganger, de autobestuurder of de wielrijder verzekerd tegen de schade welke hun kan toegebracht worden; evenzeer hij die vervoerd wordt in een vrachtauto welke 's Zondags dienst doet als autobus en, door de schuld

dent par la faute du conducteur. Le nombre de plus en plus considérable de personnes, qui chaque semaine emploie ce moyen de locomotion de fortune particulièrement dangereux, sera à l'abri des conséquences fâcheuses qui pourraient être dues à l'imprudence ou à la joie dominicale du conducteur, comme à la défectuosité si fréquente de ces véhicules.

Il est inutile d'insister beaucoup sur la portée sociale de cette disposition : tous en saisissent immédiatement l'importance.

L'Etat ne pouvait d'ailleurs ne pas s'occuper d'une question où des intérêts aussi considérables étaient en jeu, et de même qu'il a réglementé l'assurance des victimes d'accidents de travail ou professionnels, ainsi il lui fallait établir des règles pour l'indemnisation des victimes de la circulation routière.

Cette assurance doit être illimitée : la différence du coût de la prime pour couvrir un sinistre de 100,000 francs et celui d'une valeur illimitée, est trop minime, pour qu'on ne puisse l'exiger des propriétaires d'autos. L'intérêt des tiers le demande d'ailleurs.

Les automobilistes devront s'assurer à des compagnies agréées par le Roi. Des arrêtés indiqueront les conditions que devront remplir les polices, qui ne pourront, entre autres, contenir aucune clause de déchéance vis-à-vis des tiers.

Le Gouvernement devra veiller d'autre part, à ce que les compagnies ne profitent pas de l'obligation que les automobilistes auront de s'assurer pour leur imposer des conditions trop onéreuses.

Pour le calcul des primes, il nous semble indispensable de tenir compte de la puissance effective de la voiture et de son usage.

D'autre part, celui qui possède plusieurs voitures affectées toutes au même usage ne devrait pas être obligé d'acquitter le tarif entier pour toutes les polices : si en effet, une seule auto est en circulation à la fois, il serait exagéré d'exiger que le propriétaire fût plusieurs fois assuré d'une façon illimitée. Il ne faudrait pas que cette législation entraîne de nouvelles dépenses pour les automobilistes : les industries automobiles, touristiques et hôtelières, déjà fort déprimées, en souffriraient.

La question de l'assurance des camions, transportant accessoirement des personnes, est très délicate : on ne peut leur faire payer la prime habituelle pour transports de voyageurs. Cette question devra être étudiée par des techniciens, mais à notre avis, une police nouvelle devra être créée pour ces cas, police qui couvrirait uniquement les dommages subis par les tiers transportés, et qui seraient établis en tenant compte du nombre des voyages probables pendant un an.

van den bestuurder, het slachtoffer van een ongeval mocht worden. Het steeds maar toenemend aantal personen dat elke week gebruik maakt van dit bij uitstek gevaarlijk noodverkeersmiddel, zal aldus gevrijwaard zijn tegen de jammerlijke gevolgen van de onvoorzichtigheid of de opgewekte Zondagsstemming van den bestuurder, zoowel als van den vaak slechten slaat dezer voertuigen.

Het is nutteloos de sociale draagkracht van deze bepaling te onderlijnen : iedereen vat dadelijk haar belang.

De Staat mocht, trouwens, niet nalaten zich bezig te houden met een vraagstuk waarin zoo groote belangen betrokken zijn, en evenals hij de verzekering gereguleerd heeft van de slachtoffers van arbeids- of beroepsongevallen, moet hij ook de vergoeding regelen van de slachtoffers van het wegverkeer.

Deze verzekering moet onbeperkt zijn : het verschil tusschen de premie tot dekking van een ongeval van 100,000 frank en deze tot een onbeperkt bedrag, is te gering dat men het niet zou mogen eischen van de eigenaars der autovoertuigen. Overigens wordt dit bevolen door het belang van derden.

De autovoerders zullen hun verzekering moeten aangaan bij door den Koning erkende maatschappijen. Besluiten zullen de voorwaarden aanduiden, waaraan de polissen moeten beantwoorden; deze mogen onder meer geen bepaling van verval bevatten ten opzichte van derden.

Anderzijds, moet de Regeering waken dat de maatschappijen geen misbruik maken van de verplichte verzekering om de autobestuurders al te drastische voorwaarden op te leggen.

Om de premien te berekenen, komt het ons voor dat noodzakelijk rekening moet worden gehouden met de werkelijke kracht van het voertuig en met diens gebruik.

Anderzijds, zou degene die meerdere voertuigen bezit, met dezelfde bestemming, niet moeten gehouden zijn het volledig tarief te betalen voor al de polissen : zoo immers slechts één auto te gelijk op de baan is, zou het overdreven zijn te eischen dat de eigenaar meerdere malen tot een onbeperkt bedrag zou verzekerd zijn. Deze wetgeving zou geen nieuwe uitgaven voor de autovoerders moeten meebrengen : hieronder zouden de reeds zoo terneer gedrukte auto-, toerisme- en hotelnijverheden veel te lijden hebben.

Het vraagstuk van de verzekering der vrachtwagens, die soms ook personen vervoeren, is zeer kiesch : men mag hun niet de gewone premie voor reizigersvervoer doen betalen. Dit vraagstuk moet bestudeerd worden door technici, doch naar onze meening moet voor die gevallen een nieuwe polis gemaakt worden, polis die alleen de door de vervoerde derden geleden schade dekt, en bij wier opmaking zou rekening gehouden worden met het getal reizen die waarschijnlijk in een jaar zullen gemaakt worden.

Pour cette question de l'assurance, une surveillance étroite est nécessaire pour que les intérêts des tiers soient sauvegardés et pour que la charge n'en retombe pas d'une façon exagérée sur l'automobilisme.

Dans ce but, l'Etat pourrait avoir la faculté de créer une centrale d'assurance, s'il était constaté qu'une des parties subissait un préjudice quelconque par suite de la présente législation. Mais nous sommes persuadés que cette éventualité empêchera les compagnies de se montrer trop exigeantes.

Il ne peut être question de réglementer ici les formalités nécessaires à la création de cette assurance, mais il semble que la question se résoudrait aisément en obligeant ceux qui demandent un certificat d'immatriculation de produire au préalable une police d'assurance, et pour ceux qui sont déjà détenteurs d'un auto-moteur, après s'être assurés, d'avoir à en faire la déclaration au Gouverneur en donnant le nom de l'assureur, le numéro de la police, etc.

Quant aux automobiles étrangères qui entrent en Belgique, il faut remarquer que, la plupart des pays ayant instauré l'assurance obligatoire, leurs conducteurs sont en règle; pour celles, bien rares, qui ne seraient pas assurées, un arrêté royal dira les formalités à remplir, mais en tenant compte qu'il serait suprêmement maladroit d'imposer des formalités compliquées à l'entrée des étrangers dans le pays.

Enfin, il faut prévoir le cas où un accident serait causé par le fait qu'un tiers non autorisé par le propriétaire et insolvable aurait employé un véhicule ne lui appartenant pas : à l'exemple de la Suisse, l'Etat pourrait contracter une assurance pour indemniser ces victimes tout aussi dignes de sa sollicitude et qui, en fait, seront très peu nombreuses.

Il ne faut pas craindre que l'assurance obligatoire rende le conducteur insouciant des suites d'un accident et conséquemment plus imprudent. On a proposé pour remédier à ce danger, de faire intervenir l'automobiliste dans le paiement de l'indemnité. Nous y voyons deux objections : d'abord le risque que courrait la victime de n'être que partiellement indemnisée si elle se trouve en présence d'un insolvable; ensuite, la regrettable confusion juridique à laquelle on aboutirait : la réparation de l'accident est d'ordre civil, et il ne convient pas de mettre obstacle à l'assurance responsabilité civile de le couvrir complètement. Vouloir imposer à l'automobiliste une partie du paiement de l'indemnité due à la victime, c'est en réalité lui infliger une peine pécuniaire afin qu'à l'avenir il soit plus prudent. Mais ce résultat nous semble devoir être atteint, par l'application des sanctions pénales existantes et celles instaurées par la présente loi : elles seront suffisantes pour faire réfléchir le conducteur et l'obliger à rester vigilant. L'emploi général

Voor deze verzekering, is een streng toezicht noodzakelijk om de belangen der derden te vrijwaren en om te beletten dat de last op overdreven wijze zou neerkomen op het autovervoer.

Hiertoe zou de Staat moeten gemachtigd worden een verzekeringscentrale op te richten, zoo werd vastgesteld dat één der partijen eenig nadeel ondervond van deze wetgeving. Doch wij zijn er van overtuigd dat deze mogelijkheid zal volstaan om te beletten dat de maatschappijen te veel eischend zouden zijn.

Er kan geen sprake van zijn, hier een regeling te treffen op stuk van de formaliteiten noodig voor het tot stand komen van die verzekering; maar de zaak lijkt gemakkelijk op te lossen door hen die een inschrijvingsbewijs aanvragen, eerst eene verzekeringspolis te doen voorleggen, en degenen die reeds een auto-motor bezitten, na zich verzekerd te hebben, te verplichten er de aangifte van te doen aan den Gouverneur, mits opgave van den naam van den verzekeraar, het nummer der polis, enz.

Wat de vreemde autos betreft, welke in België komen, dient aangestipt dat, gezien bijna alle landen de verplichte verzekering hebben ingevoerd, hunne bestuurders in regel zijn; voor diegenen, weinig in getal, die niet verzekerd zouden zijn, zullen, bij Koninklijk besluit, de noodige formaliteiten worden opgesomd, rekening houdende met het feit dat het uiterst onbehendig zou zijn, ingewikkelde formaliteiten op te leggen voor het binnenkomen van vreemdelingen in het land.

Ten slotte, dient het geval voorzien van een ongeval veroorzaakt door een derde die, zonder toelating van den eigenaar en onvermogen zijnde, een voertuig in gebruik zou hebben genomen dat hem niet toebehoort : naar het voorbeeld van Zwitserland, zou de Staat eene verzekering mogen sluiten om die slachtoffers te vergoeden, welke even zeer aanspraak mogen maken op zijne tussenkomst en die trouwens weinig talrijk zouden zijn.

Men moet niet vreezen dat de verplichte verzekering den bestuurder ongevoelig laat voor de gevolgen van een ongeval, dus minder voorzichtig. Om dit gevaar te verhelpen, werd voorgesteld den bestuurder te doen tussenkomen in de betaling der vergoeding. Hiertegen zien wij twee bezwaren : eerst het gevaar voor het slachtoffer van slechts gedeeltelijke vergoeding te bekomen, wanneer het zich tegenover een onvermogen bevindt; vervolgens, de betreurenswaardige juridische verwarring waartoe dit zou aanleiding geven : de schadevergoeding wegens het ongeval is van burgerlijken aard, en het past dan ook niet eenige hindernis op te werpen tegen de verzekering van burgerlijke verantwoordelijkheid om het ongeval volkomen te dekken. Den bestuurder een gedeelte van de betaling der vergoeding van het slachtoffer willen ten laste leggen, is hem eene geldboete opleggen, opdat hij in het vervolg voorzigtiger zou zijn. Dit doel schijnt ons te worden bereikt door de toepassing van de bestaande

de l'assurance a permis de constater qu'en réalité ce danger n'était pas à craindre.

Si aucune cause de déchéance du bénéfice de l'assurance ne peut être opposée au tiers, celui-ci pourrait souffrir un préjudice si le titulaire de la police est déchu des avantages de celle-ci et provoque un accident : pour y remédier, nous proposons que l'assureur soit tenu d'avertir immédiatement le Gouverneur de cette déchéance : si dans les quinze jours de cette notification, une déclaration de nouvelle assurance ne lui est pas parvenue, le Gouverneur réclamera la remise de la plaque d'immatriculation.

Le projet de loi crée quelques infractions nouvelles : l'article 7 érige en délit les fausses déclarations ou renseignements dont l'indication est exigée et le fait de rouler en auto sans être assuré, sans avoir le permis, ou sans autorisation du propriétaire : peines qui seront doublées en cas de récidive. Si l'infraction était commise la nuit, les peines étaient doublées; nous vous proposons de supprimer cette majoration de peine qui ne nous paraît pas justifiée.

Délict également le fait odieux de fuir après avoir causé un accident; peines de police pour les infractions à l'article 4, à l'article 8 alinéa 4, et aux arrêtés pris en exécution de la présente loi.

L'article 14 relatif à la police du chargement des véhicules peut être supprimé, cette question ayant été réglée dans l'arrêté royal du 1^{er} février 1934.

A l'article 16 nous vous proposons de ne pas exonérer les conducteurs de véhicules automoteurs appartenant à l'Etat, du permis de conduire : les raisons qui ont motivé l'article 3 existent également pour eux.

**

Inspiré par la double préoccupation de régler tout ce qui se rapporte à la circulation à cause des dangers qu'elle comporte, et de permettre d'autre part, le plus large développement à l'automobilisme, tant au point de vue industriel et commercial que touristique, le présent projet semble bien répondre à ce but.

Appliquée avec la rigueur qu'elle requiert, cette législation nouvelle en matière de roulage est susceptible de donner les résultats que ses auteurs en attendent, et, sous réserve des amendements, adoptés par votre Commission, nous proposons à la Chambre de voter le projet qui est soumis à ses délibérations.

Le Rapporteur,
E. DE PIERPONT.

Le Président,
MAX HALLET.

strafbepalingen en die ingevoerd door de huidige wet : zij zullen volstaan om den bestuurder tot nadenken te stemmen en hem tot waakzaamheid te verplichten. Het algemeen gebruik der verzekering heeft getoond dat dit gevaar eigenlijk niet te duchten is.

Indien geen enkele reden van verval van het genot der verzekering tegen een derde kan ingeroepen worden, zou deze benadeeld kunnen worden indien de titularis der polis van het voordeel daarvan vervallen werd verklaard en een ongeval veroorzaakt : om dit te verhelpen, stellen wij voor dat de verzekeraar er toe gehouden zou zijn den Gouverneur onmiddellijk op de hoogte te stellen van dit verval : indien hem, binnen de vijftien dagen na die kennisgeving, geene verklaring van nieuwe verzekering is toegekomen, zal de Gouverneur de teruggave van de inschrijvingsplaat mogen eischen.

Het wetsontwerp schept eenige nieuwe overtredingen : artikel 7 beschouwt als misdrijf de valseche verklaringen of inlichtingen welke gevraagd worden en het rijden met een auto zonder verzekerd te zijn, zonder rijbewijs of zonder toelating van den eigenaar; deze straffen worden verdubbeld bij herhaling. Indien de overtreding des nachts gepleegd werd, werd de straf verdubbeld; wij stellen U voor die strafvermeerdering weg te laten, die ons niet gerechtvaardigd lijkt.

Wordt eveneens als misdrijf beschouwd, het laffelijk aan den haal gaan, na een ongeval te hebben veroorzaakt; politiestraffen voor de overtredingen van artikel 4, van alinea 4 van artikel 8 en van de besluiten genomen ter uitvoering van deze wet.

Artikel 14 betreffende de politie op de maximumbelasting der voertuigen mag geschrapt worden, daar die quaestie reeds geregeld is bij Koninklijk besluit van 1 Februari 1934.

Bij artikel 16, stellen wij U voor de bestuurders van de motorrijtuigen toebehoorende aan den Staat niet vrij te stellen van het rijbewijs; de redenen welke gelden voor artikel 3 bestaan ook voor hen.

**

Dit ontwerp schijnt wel te beantwoorden aan de tweevoudige bekommernis alles te regelen wat betrekking heeft op het verkeer, wegens de gevaren welke dit medebrengt en, anderzijds, de ontwikkeling van het motorrijtuigenverkeer, zoowel in nijverheids en handels, als in toeristisch opzicht, te bevorderen.

Mits toegepast met de noodige strengheid, kan deze nieuwe wet ter zake van vervoer de uitslagen opleveren, welke de indianers er van verwachten en, onder voorbehoud van de door uwe Commissie goedgekeurde amendementen, vragen wij U het voorstel dat aan uwe beraadslagingen is onderworpen aan te nemen.

De Verslaggever,
E. DE PIERPONT.

De Voorzitter,
MAX HALLET.

TEXTE PRIMITIF DES ARTICLES AMENDES
PAR LA COMMISSION

Art. 8.

Les tribunaux peuvent, en condamnant pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident du roulage, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule :

a) Si la condamnation est infligée pour homicide ou blessures;

b) Si le coupable a, dans les trois années précédant l'infraction, subi une condamnation pour homicide ou blessures à l'occasion d'accidents du roulage.

Dans ces deux cas, la déchéance devra être prononcée si le coupable se trouvait en état d'ivresse au moment de l'infraction.

Dans les deux dernières hypothèses, ou si les blessures n'ont pas occasionné à la victime une incapacité permanente de travail personnel excédant 25 %, la durée de la déchéance ne pourra pas dépasser six mois; dans les autres cas, elle pourra être définitive.

La déchéance devra être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accidents du roulage, le coupable est reconnu physiquement incapable de conduire un véhicule; dans ce cas, la déchéance sera prononcée, soit à titre définitif, soit pour un terme équivalent à la durée probable de l'incapacité, selon que celle-ci sera démontrée devoir être permanente ou paraîtra provisoire; le tribunal pourra, toutefois, suivant la nature ou le degré de l'incapacité, limiter la déchéance à la conduite d'une ou plusieurs catégories de véhicules.

Mention du jugement prononçant la déchéance et la durée de celle-ci sera faite sur la carte d'identité créée par l'arrêté royal du 6 février 1919 et sur le permis de conduire; les conducteurs de véhicules automobiles doivent être porteurs de l'une et de l'autre de ces cartes, sous les peines de police.

Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui, aura conduit un véhicule, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 francs à 2,000 francs, ou d'une de ces peines seulement; en outre, la durée de la déchéance en cours sera doublée; le juge pourra de plus, dans ce cas, prononcer la confiscation du véhicule ou sa mise à la chaîne temporaire, s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction, ou de celui qui, sciemment, a confié son véhicule à une personne déchue du droit de le conduire pendant la durée de cette déchéance.

En cas de mise à la chaîne, le juge indique le garage où celle-ci aura lieu, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction.

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN DE ARTIKELN
DOOR DE COMMISSIE GEAMENDEERD

Art. 8.

Bij de veroordeeling wegens overtreding van de politie van het wegverkeer of wegens vervoerongeval, kunnen de rechtbanken het verval uitspreken van het recht een voertuig te besturen :

a) Zoo de veroordeeling wegens doodting of verwonding wordt uitgesproken;

b) Zoo de schuldige, binnen drie jaar aan de overtreding voorafgaande, een veroordeeling wegens doodting of verwonding naar aanleiding van een vervoerongeval heeft opgelopen.

In beide gevallen wordt het verval van het recht uitgesproken, zoo de schuldige, op het oogenblik van de overtreding, in staat van dronkenschap verkeerde.

In de laatste twee gevallen, of zoo de verwondingen aan het slachtoffer een bestendige onbekwaamheid tot persoonlijke arbeid hebben berokkend, die niet 25 l. h. overschrijdt, mag de duur van het verval niet zes maanden overschrijden, in de overige gevallen mag het definitief zijn.

Het verval moet worden uitgesproken zoo, naar aanleiding van een veroordeeling wegens overtreding van de politie van het wegverkeer of wegens vervoerongevallen, de schuldige lichamelijk onbekwaam blijkt een voertuig te besturen; in dit geval wordt het verval uitgesproken, hetzij voor goed, hetzij voor een termijn gelijk aan den vermoedelijken duur van de onbekwaamheid, al naar deze van bestendigen of van voorloopigen aard mocht blijken; de rechtbank kan, evenwel, volgens den aard of den graad der onbekwaamheid, het verval beperken tot het besturen van één of meer soorten voertuigen.

Vermelding van het vonnis waarbij verval wordt uitgesproken en van den duur van dit laatste geschiedt op de identiteitskaart ingevoerd bij Koninklijk besluit van 6 Februari 1919 en op het rijbewijs; de bestuurders van auto-voertuigen moeten houder zijn van deze beide kaarten op straffe van politiestraf.

Alwie, spijs het tegen hem uitgesproken verval, een voertuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 frank tot 2,000 frank of enkel met één dezer straffen; bovendien, wordt de duur van het loopend verval verdubbeld; de rechter kan, daarenboven, in dit geval verbeurdverklaring of tijdelijke aan de kettinglegging van het voertuig gelasten, zoo het bezit is van den dader der overtreding of van hem die, wetens, zijn voertuig heeft toevertrouwd aan een persoon vervallen van het recht te besturen tijdens den duur van dit verval.

In geval van aan de kettinglegging, duidt de rechter de bergplaats aan waar deze geschiedt, op kosten en gevaar van den dader der overtreding.

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Art. 8.

Les tribunaux peuvent prononcer la déchéance du droit de conduire pour une durée maximum de trois ans, en condamnant pour une infraction grave à la police de la circulation routière, ou pour une infraction quelconque dont l'auteur se trouvait en état d'ivresse.

Il en sera de même si le coupable est reconnu incapable physiquement de conduire un véhicule. Le juge pourra néanmoins, en ce cas, en relever le condamné, s'il lui fournit la preuve que son incapacité a pris fin.

La déchéance pourra excéder trois ans et être même illimitée si, par suite d'une infraction, un accident grave s'est produit, ou s'il s'agit de récidivistes d'infractions ou d'accidents, ou de personnes dont l'imprudence ou l'état habituel d'ivresse, constitue un danger. Mention du jugement prononçant la déchéance et la durée de celle-ci sera faite sur le permis de conduire : les conducteurs de véhicules doivent être porteurs de l'une et de l'autre, sous les peines de police.

Quiconque en dépit de la déchéance prononcée contre lui, aura conduit un véhicule sera puni d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois et d'une amende de 500 à 2,000 francs ou de l'une de ces peines seulement; en outre la déchéance en cours sera doublée.

TEKST DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD

Art. 8.

Bij de veroordeeling wegens zware overtreding van de politie van het wegverkeer of wegens eenige overtreding waarvan de dader in staat van dronkenschap verkeerde, kunnen de rechtbanken het verval uitspreken van het recht een voertuig te besturen, dit voor en maximum-duur van drie jaar.

Dit geldt eveneens, indien de schuldige lichamelijk onbekwaam blijkt een voertuig te besturen. In dit geval, kan de rechter den veroordeelde er van ontheffen, zoo deze hem het bewijs levert dat zijn onbekwaamheid heeft opgehouden.

Het verval zal drie jaar mogen overschrijden en zelfs onbeperkt zijn, indien, ten gevolge van een overtreding, een erg ongeval is voorgekomen, of indien het herhalers betreft van overtredingen of van ongevallen, of personen wier onvoorzichtigheid of gewonen staat van dronkenschap een gevaar uitmaakt. Vermelding van het vonnis waarbij verval wordt uitgesproken en van den duur van dit laatste geschiedt op het rijbewijs : de bestuurders van voertuigen moeten houder zijn van deze beide kaarten, op straffe van politiestraf.

Alwie, spijs het tegen hem uitgesproken verval, een voertuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 tot 2,000 frank of met een dezer straffen alleen; bovendien, wordt de duur van het loopend verval verdubbeld.

TEXTE PRIMITIF DES ARTICLES AMENDES
PAR LA COMMISSION

Art. 11.

Les infractions à l'article 4, à l'article 8, alinéa 7, et aux arrêtés pris en exécution de la présente loi sont punissables d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 5 francs à 25 francs ou d'une de ces peines seulement.

Hors le cas où la contravention a causé un dommage à autrui et celui où elle pourrait entraîner, en vertu de l'article 8, la déchéance du droit de conduire, le Ministère public, s'il estime ne devoir requérir qu'une peine pécuniaire, invitera le contrevenant par pli recommandé, à verser entre les mains du receveur de l'enregistrement, dans la huitaine, la somme de 50 francs.

Si le versement a été effectué dans ce délai, aucune poursuite ne sera exercée.

Le receveur de l'enregistrement mentionnera la contravention et le versement sur le permis de conduire et informera du versement le Ministère public.

Art. 16.

Les dispositions de la présente loi relatives aux permis de conduire et à l'assurance obligatoire ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs appartenant à l'Etat.

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN DE ARTIKELEN
DOOR DE COMMISSIE GEAMENDEERD

Art. 11.

De overtredingen van artikel 4, van artikel 8, lid 7, en van de ter uitvoering dezer wet genomen besluiten zijn strafbaar met een gevangenisstraf van één dag tot zeven dagen en met een geldboete van 5 frank tot 25 frank of enkel met een dezer straffen.

Behoudens het geval dat de overtreding aan een ander eenige schade toebreacht, en dat zij, krachtens artikel 8, het verval van het recht te besturen zal kunnen tengevolge hebben, zal het Openbaar Ministerie, indien het meent slechts een geldboete te moeten eischen, den overtreder verzoeken, bij aangeteekend schrijven, in handen van den ontvanger der registratie, binnen de acht dagen, een bedrag van 50 frank te storten.

Indien de storting binnen dezen termijn wordt gedaan, zal geene vervolging worden ingesteld.

De ontvanger der registratie zal de overtreding en de storting vermelden op het rijbewijs en zal de storting aan het Openbaar Ministerie berichten.

Art. 16.

De bepalingen dezer wet met betrekking tot de rijbewijzen en tot de verplichte verzekering zijn niet van toepassing op de auto-voertuigen aan den Staat toebehoorende.

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Art. 11.

Les infractions à l'article 4, à l'article 8, alinéa 4, et aux arrêtés pris en exécution de la présente loi sont passibles d'un emprisonnement de 7 jours et d'une amende de 5 à 25 francs ou d'une de ces peines.

Toutefois si l'infraction n'a causé aucun dommage à autrui, excepté ceux prévus à l'article 8, le contrevenant ne sera pas poursuivi s'il a versé entre les mains de l'agent verbalisant, au moment de la contravention la somme de 25 francs.

Mention de l'infraction et du versement sera faite par l'agent sur le permis de conduire.

Art. 16.

Les dispositions de la présente loi relatives à l'assurance obligatoire ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs appartenant à l'Etat.

TEKST DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD

Art. 11.

De overtredingen van artikel 4, van artikel 8, alinea 4 en van de besluiten genomen ter uitvoering dezer wet, zijn strafbaar met een gevangenisstraf van 7 dagen en met een geldboete van 5 frank tot 25 frank of met een dezer straffen alleen.

Evenwel, wanneer de overtreding aan niemand enige schade toebrengt, uitgezonderd die voorzien bij artikel 8, wordt de overtreder niet vervolgd zoo hij, op het oogenblik van de vaststelling, een bedrag van 25 frank stort in handen van den agent die proces-verbaal opmaakt.

De agent vermeldt overtreding en storting op het rijbewijs.

Art. 16.

De bepalingen dezer wet met betrekking tot de verplichte verzekering, zijn niet van toepassing op de autovoertuigen aan den Staat toebehoorende.