

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 15 JUILLET 1931

Rapport de la Commission des Travaux Publics et des Affaires Économiques, chargée de l'examen de la proposition de Loi complétant les lois du 1^{er} août 1899, et du 1^{er} août 1924, sur la police du roulage.

(Voir le n° 8 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 15 JULI 1931.

Verslag uit naam der Commissie van Openbare Werken en Economische Zaken belast met het onderzoek van het Wetsvoorstel, tot aanvulling der wetten van 1 Augustus 1899 en 1 Augustus 1924, op het verkeer der motorrijtuigen.

(Zie n° 8 van den Senaat.)

Présents : MM. le baron BOËL, président; AERBEYDT, BARNICH, BEAUDUIN, CUELENAERE, DEPONTIEU, HANNICK, JANSSENS (Édouard), LALEMAND, LAMMERTYN, LEBON, LIBBRECHT, LONGVILLE, OHN, POLET, VAN BELLE, VANDEWIELE, VAN HOESTENBERGHE, VAN STAPPEN, VAN VLAENDEREN et HANS, rapporteur).

MADAME, MESSIEURS,

Effrayé de la fréquence et de la gravité des accidents du roulage, notre honorable collègue, M. Demets, — dans un effort dont il faut le féliciter, — cherche à apporter une solution au problème complexe de la sécurité routière.

Bien que la solution présentée soit en progrès sur les diverses propositions antérieures, et quoiqu'elle apporte à la question une solution fragmentaire, la Commission a unanimement émis le vœu de voir la proposition de loi complétée dans le sens le plus large,

En effet, après un examen approfondi de ce projet de loi, votre Commission estime qu'il n'y a pas lieu de le retenir, mais qu'il est cependant souhaitable d'améliorer la législation existante en proposant une nouvelle réglementation sur la circulation des véhicules automobiles. A cette fin, votre rapporteur s'est documenté

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Afgeschrikt door de veelvuldige en ernstige verkeersongevallen, tracht onze geachte collega, de heer F. Demets, met een loffelijk inzicht, een oplossing te vinden voor het ingewikkeld vraagstuk van de veiligheid der wegen.

Ofschoon de voorgestelde oplossing een vooruitgang beteekent tegenover de onderscheidene vroegere voorstellen, en zij het vraagstuk gedeeltelijk oplost, brengt de Commissie eensgezind den wensch uit dat het wetsvoorstel in den meest ruimen zin zou worden aangevuld.

Inderdaad, na een grondig onderzoek van dit wetsvoorstel, meent uwe Commissie dat het niet dient aangehouden, doch dat het evenwel wenschelijk is de bestaande wetgeving te verbeteren met een nieuwe regeling voor te stellen op het verkeer der motorrijtuigen. Te dien einde is uw verslaggever te rade gegaan bij de adminis-

auprès des compétences administratives et techniques. La confrontation des nombreux renseignements qu'il nous a été possible d'obtenir nous a permis de revoir, dans son ensemble, la question de la police du roulage au point de vue de la circulation automobile, et c'est le résultat de cette étude de votre Commission que nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations de la Haute Assemblée sous le titre de :

**PROJET DE LOI SUR LA CIRCULATION
DES VÉHICULES AUTOMOBILES.**

Nous avons envisagé :

- 1^o Le permis de conduire;
- 2^o Le contrôle des véhicules;
- 3^o L'organisation de la circulation;
- 4^o Le classement des routes en catégories;
- 5^o La priorité de passage;
- 6^o La police de la route;
- 7^o La déclaration obligatoire des accidents;
- 8^o L'assurance obligatoire.

**URGENCE D'UNE REVISION DE LA LOI
DE 1899 ET DE 1924.**

La circulation automobile se développe en Belgique à un rythme accéléré.

Le nombre d'automobiles qui atteignait en 1925 : 86,745, atteint en 1928 : 120,328, en 1929 : 143,336, en 1930 : 158,038.

Cette augmentation de la circulation soulève des problèmes économiques et sociaux qu'il est urgent de résoudre; problèmes économiques qui consistent à favoriser les moyens de transports automobiles dont le rôle dans l'économie générale des transports du pays est devenu capital, problème social posé par le nombre de pertes en vies humaines, le nombre d'infirmités, les dommages matériels considérables causés par les accidents routiers. Ces problèmes ont été étudiés de très près à l'étranger : l'Angleterre vient de mettre en vigueur le Road Traffic Act, la Suisse a déposé un nouveau projet

trative et technique bevoegdheden. De vergelijking van de talrijke inlichtingen die wij konden inwinnen heeft ons toegelaten in zijn geheel het vraagstuk der verkeerspolitie te herzien ten opzichte van het autoverkeer, en het is de uitslag van deze studie die uwe Commissie de eer heeft aan de beraadslaging van de Hooge Vergadering voor te leggen onder den titel van:

**WETSVORSTEL OP HET VERKEER DER
MOTORRIJTUIGEN.**

Wij hebben onderzocht :

- 1^o Het rijbewijs;
- 2^o De controle van de rijtuigen;
- 3^o De inrichting van het verkeer;
- 4^o De rangschikking van de wegen in categorieën;
- 5^o Den voorrang bij het doorrijden;
- 6^o De wegenspolitie;
- 7^o De verplichte aangifte van ongevallen;
- 8^o De verplichte verzekering.

**HOOGDRINGENDHEID VAN DE HERZIE-
NING DER WETTEN VAN 1899 EN 1924.**

Het autoverkeer neemt in België met versneld tempo toe.

Het aantal motorrijtuigen dat in 1925, 86,745 bedroeg, bereikt in 1928, 120,328; in 1929, 143,336 en in 1930, 158,038.

Deze uitbreiding van het verkeer doet economische en sociale vraagstukken rijzen die dringend moeten opgelost worden; economische vraagstukken welke er in bestaan de motorvervoermiddelen wier rol in de algemeene economie van het vervoer in het land kapitaal is geworden, te begunstigen; sociaal vraagstuk gesteld door het aantal ongelukken met doodelijken afloop, het aantal gebrekkelijken, de aanzienlijke stoffelijke schade door de verkeersongevallen veroorzaakt. Deze vraagstukken werden in het buitenland van zeer dichtbij bestudeerd : Engeland heeft pas de « Road

de loi fédérale sur la circulation automobile, le règlement allemand date de quelques mois à peine, le Code de la route français est en revision, un Safety national Council a élaboré en 1930, pour l'ensemble des États-Unis, des projets de loi sur la circulation. La Belgique doit, elle aussi, revoir sa législation, et élaborer son Code de la route pour répondre aux nécessités actuelles.

Seul le nombre d'accidents dus à la circulation automobile serait déjà un motif suffisant pour justifier une sévère intervention législative. Il n'est plus aujourd'hui personne qui ne réclame des mesures susceptibles d'en diminuer la fréquence et la gravité.

Les statistiques d'accidents de roulage sont très fragmentaires en Belgique; il n'existe que des relevés pour 1927 et 1928 et le Ministère de l'Intérieur n' a pas encore dépouillé les renseignements pour 1929 et 1930.

Le nombre d'accidents qui nous est révélé par les statistiques n'en est pas moins impressionnant :

Traffic Act » in toepassing gesteld; Zwitserland heeft een nieuw ontwerp van bondswet op het autoverkeer neergelegd; het Deutsche reglement dagteekent van enkele maanden geleden; de Fransche wet op de wegen wordt thans herzien; een « Safety National Council » heeft in 1930 voor de Vereenigde Staten in hun geheel wetsontwerpen op het verkeer opge maakt. België moet van zijn kant ook zijn wetgeving herzien en zijn wettencolplex op de wegen opmaken om aan de huidige behoeften te antwoorden.

Het aantal ongelukken toe te schrijven aan het autoverkeer ware op zichzelf reeds een toereikende oorzaak om een strenge wetgevende tussenkomst te billijken. Heden is er niemand meer die geen maatregelen vraagt om er de veelvuldigheid en het gevaar van te verminderen.

De statistieken van de verkeersongelukken in België zijn zeer fragmentarisch; er bestaan slechts tabellen over 1927 en 1928 en het Ministerie van Binnenlandsche Zaken heeft de inlichtingen over 1929 en 1930 nog niet geschift.

Het aantal ongevallen dat de statistieken ons veropenbaren is er niet minder indrukwekkend om :

Dates — Data.	Tués. — Gedood.	Nombre de victimes. — Aantal slachtoffers.	Nombre d'accidents. — Aantal ongelukken.	Nombre de de véhicules en circulation — Aantal rijtuigen in omloop.	Nombre d'accidents pour 100 véhicules. — Aantal ongelukken per 100 rijtuigen.	Nombre de victimes pour 100 véhicules. — Aantal slachtoffers per 100 rijtuigen.
1927	340	6,372	11,988	130,645	8.45	4.87
1928	449	7,878	15,711	160,960	9.8	4.89

Augmentation du nombre d'accidents : 31 p. c.

Augmentation du nombre des véhicules : 25 p. c.

Il est à remarquer que la déclaration des accidents n'étant pas obligatoire en Belgique, les chiffres relevés par les statistiques sont probablement fort inférieurs à la réalité.

Il est intéressant de comparer ces renseignements avec les chiffres relatifs aux autres pays à grande circulation automobile :

Verhooging van het aantal ongelukken : 31 t. h.

Verhooging van het aantal rijtuigen : 25 t. h.

Er valt op te merken dat, de aangifte der ongelukken in België niet verplichtend zijnde, de getallen door de statistieken veropenbaard waarschijnlijk ver beneden de werkelijkheid blijven.

Het is van belang deze inlichtingen te toetsen aan de getallen die betrekking hebben op de andere landen met groot autoverkeer :

	Nombre de personnes tuées.	Nombre de véhicules automobiles.	Nombre de personnes tuées pour 100,000 véhicules.	Nombre d'autos pour 1.000 habitants.
	Aantal personen gedood.	Aantal motorrijtuigen.	Aantal personen gedood per 100,000 rijtuig.	Aantal autos per 1,000 inwoners.
Belgique. — België.				
1927	340	130,000	261	20
1928	449	160,000	280	
1929	429	190,000	224	
France. — Frankrijk.				
1927	2,379	1,208,000	197	
1928	2,941	1,420,000	207	30
1929	3,717	1,701,000	218	
Angleterre. — Engeland.				
1927 (1)	4,606	1,858,000	240	
1928	5,373	2,036,000	260	
États-Unis. — Vereenigde Staten.				
1929	28,000	26,400,000	110	200

(1) Ces chiffres se rapportent au nombre de personnes tuées dans des accidents dus à la circulation automobile. Si on tient compte du nombre total des accidents routiers en Angleterre, le nombre de personnes tuées a été, en 1927, de 5,329 et en 1928, de 6,138.

(1) Deze cijfers hebben betrekking op het aantal personen gedood door ongevallen, toe te wijten aan het autoverkeer. Indien men rekening houdt met het globaal aantal wegongelukken in Engeland, is het aantal gedooide personen in 1927, 5,329 en in 1928, 6,138.

Nous pouvons donc conclure sans exagération que le nombre d'accidents mortels en Belgique est du même ordre de grandeur qu'en Angleterre et qu'en France, pays où la circulation est beaucoup plus intense.

Or, dans ces pays, le nombre d'accidents mortels a été jugé si effrayant que l'on a estimé indispensable de prendre des mesures énergiques : La « Royal Commission on Transport » a basé sur l'étude du nombre d'accidents en Angleterre, l'urgente nécessité de la revision de la loi sur la police de roulage; en France, le Gouvernement a été amené, pour les mêmes motifs, à intensifier la surveillance de la circulation et à réglementer d'une manière plus rigoureuse les conditions de délivrance du permis de conduire; aux États-Unis même, où le nombre d'accidents mortels aux 100,000 véhicules n'est que de la moitié de celui relevé pour les pays d'Europe occidentale, le Président Hoover a poussé un véritable cri d'alarme et a demandé l'énergique intervention de toutes les autorités pour combattre la virulence du « microbe accident de la route ».

Il ne semble donc pas exagéré de dire que le nombre d'accidents est un motif suffisant pour faire dans notre pays un effort semblable à celui fait à l'étranger.

Comment les pouvoirs publics peuvent-ils intervenir pour améliorer cette situation ?

La loi belge sur la police du roulage date de 1924, le règlement général pris en application de cette loi date du 1^{er} août 1925. A cette époque, il y avait, en Belgique, environ 116,000 véhicules automobiles, soit 55 p. c. du chiffre actuel.

Pour l'époque, la loi et le règlement belges étaient fort peu sévères. Alors qu'en Angleterre, en France, en Allemagne, en Hollande et en Suisse existaient le permis de conduire et la réception et surveillance des véhicules,

Zonder overdrijving kunnen wij besluiten dat het aantal doodelijke ongelukken in België even groot is als in Engeland en in Frankrijk, landen waar het verkeer veel drukker is.

Welnu, in deze landen, werd het aantal doodelijke ongelukken zoo verbazend geoordeeld dat men het onmisbaar achtte krachtadige maatregelen te nemen : de « Royal Commission of Transport » heeft op de studie van het aantal ongelukken in Engeland de dringende noodzakelijkheid van de herziening der wet op de verkeerspolitie gesteund; in Frankrijk werd de Regeering er om dezelfde redenen toe gebracht het toezicht op het verkeer uit te breiden en de voorwaarden tot aflevering van het rijbewijs strenger te regelen; in de Vereenigde Staten zelf, waar het aantal doodelijke ongelukken per 100,000 rijtuigen slechts half zoo groot is als in de landen van West-Europa, heeft President Hoover een werkelijken alarmkreet geslaakt en de krachtadige tusschenkomst gevraagd van al de overheden om de aanstekelijkheid van de « wegongelukbacil » te bestrijden.

Het blijkt dus niet overdreven te zeggen dat het aantal ongelukken een afdoende reden is om in ons land een gelijkaardige poging als in het buitenland te doen.

Hoe kunnen de openbare besturen optreden om dien toestand te verbeteren?

De Belgische wet op de verkeerspolitie dagteekent van 1924, het algemeen reglement ter uitvoering dezer wet dagteekent van 1 Augustus 1925. Op dat oogenblik waren er in België ongeveer 116,000 motorrijtuigen, zegge 55 t. h. van het huidig totaal.

Voor dien tijd waren de Belgische wetten en reglementen niet zeer streng. Terwijl in Engeland, Frankrijk, Duitschland, Nederland en Zwitserland het rijbewijs en het bewijs van goedkeuring en nazicht van de rijtuigen

la Belgique n'imposait aucun contrôle pour les conducteurs et un contrôle très peu efficace pour les véhicules lourds. Malgré ce fait et malgré le nombre croissant des véhicules et des accidents, le Gouvernement n'a apporté que des modifications de détail à nos règlements de roulage.

La situation « police du roulage » peut se résumer comme suit en Belgique à l'époque actuelle :

1^o Aucun contrôle des conducteurs;

2^o Aucun contrôle des véhicules; (le contrôle établi par le pesage des véhicules lourds et par le calcul de leur poids maximum au moyen d'une règle arbitraire, est devenu tout à fait inutile par suite des changements techniques des pneumatiques);

3^o Pas de répertoire des véhicules; seul un répertoire des propriétaires de plaques;

4^o Une statistique d'accidents en retard de trois ans;

5^o Une signalisation routière informelle, sauf dans les grandes agglomérations;

6^o Pas de police de la route;

7^o Pas de garantie pour l'assurance;

8^o Des règles désuètes pour les gabarits, poids et vitesse maximum qui limitent inutilement l'expansion des transports automobiles et qui sont d'ailleurs très généralement enfreintes.

Pour remédier à cette situation, la loi projetée propose :

1^o D'établir un contrôle sur les conducteurs par la délivrance du permis de conduire;

2^o D'établir un contrôle sur les véhicules les plus dangereux pour la circulation : les véhicules lourds. Simultanément, imposer à tous les véhicules des conditions de construction, d'équipement et d'encombrement plus rigoureuses;

bestonden, legde België niet de minste controle op voor de bestuurders en slechts een zeer weinig doelmatige controle voor de zware wagens. Ondanks dit feit en ondanks het steeds stijgend aantal rijtuigen en ongelukken, heeft de Regeering slechts wijzigingen van ondergeschikten aard aan onze verkeersreglementen toegebracht.

De toestand van de « verkeerspolitie » kan als volgt samengevat worden wat België thans betreft :

1^o Geen enkele controle van de bestuurders;

2^o Geen enkele controle van de rijtuigen (de controle opgemaakt door het wegen der zware voertuigen en door de berekening van hun maximum gewicht bij middel van een willekeurige regel, is geheel nutteloos geworden uit hoofde van de technische wijzigingen der luchtbanden);

3^o Geen lijst van de rijtuigen; alleen een lijst van de eigenaars van platen;

4^o Een statistiek van ongelukken die drie jaar ten achter is;

5^o Een onduidelijk seinstelsel op de wegen behalve in de groote agglomeraties;

6^o Geen wegenpolitie;

7^o Geen waarborg voor de verzekering;

8^o Verouderde regelen voor de afmetingen, het gewicht en de maximumsnelheid welke nutteloos de uitbreiding van het autovervoer beperken en welke trouwens doorgaans overtreden worden.

Om dezen toestand te verhelpen, stelt de ontworpen wet voor :

1^o Een controle in te voeren voor de bestuurders door aflevering van het rijbewijs;

2^o Een controle in te voeren over de voertuigen die voor het verkeer het gevaarlijkst zijn, namelijk de zware voertuigen. Terzelfder tijd aan al de rijtuigen strengere voorwaarden opleggen van bouw, uitrusting en omvang;

3° D'organiser la circulation sur des bases plus rationnelles en établissant une signalisation routière complète et uniforme, une police de la route, une connaissance exacte des perturbations de la route causées par les accidents, de nouvelles règles de priorité;

4° De couvrir les victimes d'accidents par l'assurance obligatoire;

5° Étant ainsi entourée de garanties suffisantes, la circulation des véhicules automobiles peut être libérée de certaines dispositions qui entravent actuellement son développement (poids maximum, vitesse, obligation de pesage, etc.).

I. — PERMIS DE CONDUIRE.

Dans tous les pays d'Europe occidentale, l'État s'est soucié du danger que court la collectivité par le fait de l'inaptitude ou de l'incapacité des conducteurs d'un véhicule automobile. En France, Allemagne, Angleterre, Suisse, Hollande, Danemark, Suède, Norvège, Pologne, le droit de conduire est subordonné à la délivrance d'un permis.

En Belgique, le conducteur n'est soumis à aucun contrôle. L'article 5 du règlement du 1^{er} août 1925 se borne à affirmer que « le conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques et techniques requises, et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires ». Toutefois, M. le Ministre Ruzette désirant donner satisfaction aux partisans du permis de conduire qu'il combattait, avait promis d'imposer, par des dispositions réglementaires, le certificat médical à tous les conducteurs de véhicules (*Annales parlementaires Sénat*, session 1922-1923). Mais le Gouvernement s'est laissé circonvenir par des protestations émanant de personnes intéressées et l'obligation du certificat

3° Het verkeer inrichten op meer rationale grondslagen met invoering van een vollediger en gelijkvormiger seinstelsel, een wegenpolitie, een juiste kennis van de storingen op den weg door ongelukken veroorzaakt, nieuwe prioriteitsregelen;

4° De slachtoffers van ongevallen door de verplichte verzekering te dekken;

5° Aldus genoeg gewaarborgd zijnde, kan het verkeer der motorrijtuigen ontlast worden van sommige bepalingen welke thans zijn uitbreiding hinderen (maximum gewicht, snelheid, weegverplichting, enz.)

I. — RIJBEWIJS.

In al de landen van West-Europa, heeft de Staat zich bezorgd gemaakt over het gevaar dat de gemeenschap loopt uit hoofde van de ongeschiktheid of de onbekwaamheid der bestuurders van een motorrijtuig. In Frankrijk, Duitschland, Engeland, Zwitserland, Holland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Polen, is het recht te besturen afhankelijk van de aflevering van een bewijs.

In België is de bestuurder aan geen enkele controle onderworpen. Artikel 5 van het reglement van 1 Augustus 1925 beperkt er zich toe te bevestigen dat de bestuurder in staat moet zijn te besturen, de vereischte lichamelijke en technische hoedanigheden moet hebben en de noodige kennis en vaardigheid bezitten. Evenwel, waar Minister Ruzette voldoening wou geven aan de voorstanders van het rijbewijs waar hij tegen was, beloofde hij door reglementaire beschikkingen het geneeskundig attest op te leggen aan al de bestuurders van rijtuigen. (*Handelingen Senaat*, Zitting 1922-1923.) Doch de Regeering heeft zich door het verzet uitgaande van belanghebbende personen laten overhalen

médical disparaît. Donc, le règlement actuel, « loin d'exiger des conducteurs un minimum de capacités physiques accompagné de certificat médical, crée au contraire, en faveur de tous ceux qui conduisent ou veulent conduire, une présomption de capacité qui ne pourra être renversée que par un jugement retirant le droit de conduire. De même, en ce qui concerne les connaissances et l'habileté nécessaires, il existe encore une présomption légale de capacité ». (HÉNUSSE, *La police du roulage*).

M. Tayart de Borms, ancien officier du Ministère public près le Tribunal de police de Bruxelles, dont l'autorité ne peut être mise en doute, signale les conséquences de cette situation singulièrement préjudiciable à la sécurité publique : « La comparution aux audiences du tribunal est édifiante. On y voit défiler parmi les chauffeurs délinquants ayant occasionné des accidents plus ou moins graves, prouvant leur insigne maladresse, des ivrognes, des sourds, des estropiés, des gens ne jouissant que d'une vue précaire nonobstant l'appoint de grosses lunettes, d'autres notoirement connus comme épileptiques ou des malades avérés ».

Le contrôle des aptitudes de conduire s'impose donc comme une mesure de protection sociale indispensable. Comment l'organiser?

Les solutions adoptées à l'étranger nous mettent en présence de trois systèmes :

A. — *Pour les aptitudes physiques :*

1^o Examen médical par un médecin de l'administration;

2^o Examen médical par un médecin au choix du candidat conducteur;

en de verplichting van het geneeskundig bewijsschrift verdween. Zoodat het huidig reglement « verre van van de bestuurders een minimum lichamelijke geschiktheid vergezeld van het geneeskundig bewijsschrift te eischen, integendeel ten gunste van al degenen die besturen of willen besturen, een vermoeden van bekwaamheid invoert dat slechts kan weerlegd worden door een uitspraak waarbij het recht tot besturen wordt ingetrokken. Evenzoo, wat betreft de kennis en de noodige vaardigheid, bestaat er nog een wettelijk vermoeden van bekwaamheid. » (HÉNUSSE, *La police du roulage*.)

De heer Tayart de Borms, gewezen ambtenaar van het openbaar ministerie bij de politierechtbank te Brussel, wiens gezag niet kan betwijfeld worden, wijst op de gevolgen van dezen toestand die zoo bijzonder nadeelig is voor de openbare veiligheid. « De verschijning op de te rechtzitting is kenschetsend. Men ziet er bij de bestuurders overtreders, welke min of meer zware ongevallen hebben veroorzaakt en die het bewijs zijn van hun volkomen onhandigheid, dronkaards, dooven, gebrekkelijken, lieden die slechts een zeer gering gezichtsvermogen hebben ondanks de hulp van dikke brilglazen, anderen staan bekend als zieken of lijdend aan vallende ziekte ».

Het toezicht over de vaardigheid om te besturen is dus geboden als een onmisbare maatregel van sociale bescherming. Hoe het in te richten?

De oplossingen in het buitenland aangenomen plaatsen ons tegenover drie stelsels :

A — *Voor de lichamelijke geschiktheid :*

1^o Geneeskundig onderzoek door een geneesheer van het bestuur;

2^o Geneeskundig onderzoek door een geneesheer naar keuze van den candidaat-bestuurder;

3° Déclaration d'aptitude faite par le candidat conducteur.

B. — *Pour les aptitudes techniques :*
(Connaissances nécessaires).

1° Examen de capacité technique présenté devant des fonctionnaires;

2° Certificat d'aptitudes techniques délivré par des organismes agréés;

3° Déclaration d'aptitude faite par le candidat conducteur.

Dans les deux cas, nous proposons d'adopter la troisième solution, qui est celle adoptée en Angleterre par le « Road Traffic Act. » de 1930. Nous ne nions pas les avantages réels que procurent, au point de vue élimination des inaptes, des examens médicaux et techniques subis devant des médecins et des techniciens désignés par l'État. Mais pareils examens exigeront les services d'un nombre considérable de fonctionnaires, et il faudrait plusieurs années pour arriver à les faire passer aux 200,000 conducteurs actuels.

De plus, astreindre à cet examen les conducteurs futurs en en dispensant les conducteurs actuels, créerait une inégalité qui ne paraît pas désirable.

Quant à l'examen médical subi chez un médecin au choix de l'intéressé, il n'offre aucune garantie et ferait souvent dépendre le droit de conduire, d'appréciations de complaisance. L'examen technique subi auprès d'organismes agréés risque d'aboutir aux mêmes inconvénients.

Par contre, le système qui fait l'objet de la proposition de loi ci-dessous, offre de nombreux avantages, tout en donnant des garanties sérieuses au point de vue sécurité publique.

L'obtention du permis de conduire

3° Aangifte van vaardigheid door den candidaat-bestuurder gedaan.

B. — *Voor de technische vaardigheid*
(Noodige kennis) :

1° Onderzoek van de technische bekwaamheid aangetoond vóór ambtenaren;

2° Bewijsschrift van technische vaardigheid door aangenomen organismen afgeleverd;

3° Verklaring van vaardigheid door den candidaat-bestuurder gedaan.

In beide gevallen stellen wij voor de derde oplossing aan te nemen, die in Engeland door het « Road Traffic Act » van 1930 werd aangenomen. Wij miskennen de ware voordeelen niet welke, ten opzichte van de verwijdering van ongeschikten, de medische en technische onderzoeken vóór geneesheeren en vakkundigen door den Staat aangeduid opleveren. Doch, dergelijke onderzoeken vergen de diensten van een aanzienlijk aantal ambtenaren en er waren verschillende jaren noodig om ze op te leggen aan de 200,000 huidige bestuurders.

Bovendien, met de komende bestuurders tot dit examen te verplichten en er de huidige van vrij te stellen, zou men een ongelijkheid doen ontstaan die niet wenschelijk is.

Wat het geneeskundig onderzoek betreft, ondergaan vóór een geneesheer naar keuze van den betrokkene, het levert niet den minsten waarborg op en zou dikwijls het recht van besturen doen afhangen van inschikkelijke beoordeelingen. Het technisch onderzoek ondergaan bij aangenomen organismen, stelt aan dezelfde bezwaren bloot.

Integendeel, het stelsel dat het voorwerp uitmaakt van onderstaand wetsvoorstel, biedt talrijke voordeelen en geeft tevens ernstige waarborgen wat betreft de openbare veiligheid.

Het verkrijgen van het rijbewijs is

est d'abord soumise à une condition d'âge. Nul ne pourra obtenir un permis s'il n'est âgé de dix-huit ans, pour conduire un véhicule automobile servant au transport de personnes à titre onéreux ou, s'il veut conduire un véhicule lourd, cette limite d'âge est portée à vingt et un ans. La responsabilité et les dangers qu'entraîne la circulation de cette catégorie de véhicules nécessitent une limite d'âge supérieure à celle établie pour les véhicules ordinaires et les motocyclettes.

L'intéressé fait, auprès de l'autorité compétente, la déclaration d'aptitudes physiques : s'il a certaines maladies ou infirmités (acuité visuelle insuffisante, surdité, épilepsie, paralysie), le permis de conduire est refusé. Dans certains cas, qui ne constituent qu'une présomption d'inaptitude, le droit de conduire sera accordé après un examen pratique. Simultanément, le candidat déclare avoir la capacité et les connaissances nécessaires pour conduire correctement un véhicule et pour observer les prescriptions légales relatives à la circulation.

Pareille déclaration doit être entourée de garanties d'authenticité; c'est pourquoi :

1^o L'autorité qui délivre le permis pourra, en cas de doute, sur l'exactitude de déclarations, exiger qu'un examen médical ou technique apporte la preuve de leur véracité;

2^o Les tribunaux condamnant pour infraction à la police du roulage pourront faire vérifier l'exactitude des déclarations faites par le conducteur;

3^o L'autorité compétente pourra retirer le permis ou exiger la vérification des aptitudes si elle a des motifs de croire que le porteur du permis ne réunit plus les conditions minima indispensables;

vooreerst onderworpen aan een leeftijdsvoorwaarde. Niemand kan een bewijs krijgen zoo hij niet achttien jaar oud is om een motorrijtuig te besturen dat dient tot het vervoer van personen tegen betaling of zoo hij een zwaren wagen wil besturen word deze grens tot één en twintig jaar opgevoerd. De verantwoordelijkheid en de gevaren welke het verkeer van deze reeks voertuigen oplevert vergt een hooger leeftijds dan dien voorgeschreven voor de gewone rijtuigen en de motorfietsen, namelijk achttien jaar.

De belanghebbende legt bij de bevoegde overheid de verklaring van lichamelijke geschiktheid af: indien hij sommige ziekten of gebreken heeft (ontoereikend gezichtsvermogen, doofheid, vallende ziekte, verlamming), wordt het rijbewijs geweigerd. Insominge gevallen waarin enkel vermoeden van ongeschiktheid bestaat, wordt het rijbewijs na een practische proef afgeleverd. Terzelfder tijd, verklaart de candidaat de noodige bekwaamheid en kennis te bezitten om een voertuig behoorlijk te besturen en zich te gedragen naar de wetsbepalingen betreffende het verkeer.

Dergelijke verklaring moet vergezeld zijn van waarborgen van authenticiteit, derhalve :

1^o Kan de overheid die het rijbewijs aflevert, in geval van twijfel omtrent de juistheid van de verklaringen, vergen dat een geneeskundige of technische proef hun juistheid kome staven;

2^o Kunnen de rechtbanken die een vonnis uitspreken wegens overtreding van de verkeersregeling, zich vergewissen over de juistheid van de verklaringen door den bestuurder afgelegd;

3^o Kan de bevoegde overheid het rijbewijs intrekken of het onderzoek van de bekwaamheid andermaal voorschrijven, zoo zij reden heeft om te meenen dat de houder van het rijbewijs niet meer aan de minimavereischten voldoet;

4° La fausse déclaration est punie de peines sévères.

L'autorité à laquelle nous proposons de confier la délivrance du permis de conduire est le juge de paix. Celui ci pourra, dans les communes émancipés, confier la délivrance des permis à une autorité de police, qu'il désignera. Nous estimons que ces autorités offrent les garanties nécessaires pour éviter l'arbitraire ou les appréciations de complaisance.

En outre, les candidats conducteurs ou conducteurs sont protégés contre l'éventuelle injustice d'une décision par la possibilité d'appel auprès du juge de paix ou des tribunaux.

Un permis de conduire basé sur pareilles déclarations offre les avantages suivants :

1° Il éliminera un grand nombre d'inaptes. On objectera sans doute qu'en Belgique tous les conducteurs signeront pareilles déclarations. Cette objection n'est pas pertinente : la possibilité de faire vérifier les affirmations du déclarant, la sévérité des peines punissant toute fausse déclaration sont garantes de leur véracité;

2° Il présente cet avantage de mettre le conducteur en possession d'un document concret dont il sait qu'il pourra être privé et qui lui donnera des notions exactes de sa responsabilité.

En fait, la possibilité de retirer ou de suspendre le droit de conduire existe actuellement et s'inscrit sur la carte d'identité. Mais l'absence d'un document spécial leur rappelant leur responsabilité laisse la plupart des conducteurs dans l'ignorance ou dans l'indifférence à l'égard de cette disposition;

3° Le permis de conduire devient un véritable casier judiciaire de roulage du conducteur. Les juges pourront prononcer l'inscription d'une infraction sur le permis. Cette inscription ne

4° Wordt valsche verklaring met strenge straffen gestraft.

De overheid aan welke wij voorstellen de aflevering van het rijbewijs toe te vertrouwen, is de vrederechter. Deze kan in de ontvoogde gemeenten de aflevering van de rijbewijzen toe vertrouwen aan een politieoverheid die hij zal aanduiden. Wij meenen dat deze overheden den noodigen waarborg biedt om willekeur of inschikkelijke beoordeeling te vermijden.

Daarbij zullen de kandidaten-bestuurders of de bestuurders beschermd zijn tegen de gebeurlijke onrechtvaardigheid van een administratief besluit door de mogelijkheid van beroep bij den vrederechter of de rechtbanken.

Een rijbewijs, gesteund op dergelijke verklaringen, biedt volgende voordeelen :

1° Het zal een groot aantal ongeschikten verwijderen. Men zal ongetwijfeld opwerpen dat in België alle rijtuigbestuurders zulke verklaringen zullen onderteekenen. Deze opwerping is niet afdoend : de mogelijkheid om de beweringen van den aangever na te gaan, de strenge straffen op valsche verklaringen, zijn een waarborg voor hun echtheid;

2° Het biedt dit voordeel den bestuurder in het bezit te stellen van een concreet document, dat hij weet hem te kunnen ontnomen worden en dat hem een duidelijk begrip zal geven van zijn verantwoordelijkheid.

De mogelijkheid het recht tot besturen in te trekken of te schorsen bestaat nu in feite en wordt voorzien op de identiteitskaart. Doch het gemis van een bijzonder document, waardoor zij aan hun verantwoordelijkheid worden herinnerd, laat de meeste bestuurders onwetend van of onverschillig tegenover deze bepaling;

3° Het rijbewijs wordt een echt strafregister van het verkeer voor den bestuurder. De rechters zullen dus de aantekening van een overtreding op het rijbewijs kunnen gelasten. Deze aan-

pourra être supprimée que si pendant deux ans aucune nouvelle condamnation n'a été subie. Comme l'a déclaré le Ministre des Transports de Grande-Bretagne le 14 mai 1930 au Parlement : « L'inscription des infractions sur le permis de conduire entretiendra chez le conducteur la constante préoccupation d'avoir un permis vierge, ce qui l'incitera à la prudence. » L'influence morale de cette mesure sera énorme.

Un permis de conduire réunissant ces conditions donne toutes les garanties nécessaires. Il n'impose aux automobilistes qu'un minimum de formalités, à l'État un minimum de dépenses administratives. Son introduction en Belgique assainira la circulation et sera une mesure sagement préservatrice.

2. — LE CONTRÔLE DES VÉHICULES.

a) *Réception des véhicules lourds.*

La plupart des législations étrangères prévoient le contrôle des véhicules automobiles avant leur mise en circulation.

En Allemagne, en France, en Suisse, en Autriche, en Hollande, la loi organise une réception des véhicules et subordonne leur mise en circulation à la remise d'un certificat de circulation. Ce certificat n'est délivré qu'après la constatation que les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des véhicules sont observées.

Nous nous proposons d'adopter le même contrôle pour les véhicules lourds (pesant plus de 3,500 kilogr. en charge).

La circulation de ces véhicules doit être entourée de garanties spéciales, leur poids et la répartition de leur charge pouvant entraîner la détério-

teekening zal slechts kunnen verwijderd worden indien gedurende twee jaar geen enkele nieuwe veroordeeling wordt opgelopen. Zooals de Minister van Vervoer van Groot-Brittannië, op 14 Mei 1930 in het Parlement verklaarde : « De inschrijving van de overtredingen op het rijbewijs zal bij den bestuurder de voortdurende bezorgdheid onderhouden om zijn rijbewijs ongeschonden te houden, hetgeen hem tot voorzichtigheid zal aanzetten ». De moreele invloed van dezen maatregel zal ontzaglijk zijn.

Een rijbewijs dat deze voorwaarden vereenigt, geeft alle noodige waarborgen. Het legt aan de automobilisten een minimum van formaliteiten, aan den Staat een minimum van bestuursuitgaven op. De invoering ervan in België zal het verkeer gezond maken en een maatregel van wijze voorbehoeding zijn.

2. — HET TOEZICHT OP DE VOERTUIGEN.

a) *De keuring van de zware voertuigen.*

De meeste buitenlandsche wetgevingen voorzien het toezicht op de auto-rijtuigen vóór zij in gebruik worden gesteld.

In Duitschland, in Frankrijk, in Oostenrijk, in Nederland voorziet de wet een keuring van de rijtuigen en maakt het gebruik ervan afhankelijk van een verkeersbewijs. Dit getuigschrift wordt eerst afgeleverd nadat is vastgesteld dat de voorschriften betreffende den bouw en de uitrusting van de voertuigen zijn nageleefd.

Wij nemen ons voor hetzelfde toezicht te aanvaarden voor de zware voertuigen (die geladen meer wegen dan 3,500 kilogr.).

Het verkeer van deze voertuigen moet met bijzondere waarborgen worden omringd, daar hun gewicht en de verdeling van hun last de beschadi-

ration des routes et leur encombrement, et leur conditionnement pouvant être dangereux pour la circulation.

Le règlement du 1^{er} août 1925 établit d'ailleurs un contrôle pour ces véhicules. Mais celui-ci est suranné et illusoire. Par suite des modifications survenues dans la technique des pneumatiques, l'application de la règle arbitraire pour le calcul du poids maximum est faussée et l'administration des travaux publics autorise la circulation de camions avec des charges par essieu et des charges totales singulièrement plus élevées que celles pour lesquelles ils sont construits.

Nous proposons de remplacer ce système par un contrôle plus efficace et plus simple.

Comme en Allemagne et en France, les constructeurs de véhicules belges ou les représentants de véhicules étrangers mettant en vente des engins pesant plus de 3,500 kilogrammes en charge — soumettraient les différents types de véhicules et de remorques qu'ils vendent au contrôle de l'Office de la Route. Si ces types répondent aux conditions requises, cet Office remettrait aux constructeurs ou aux représentants un certificat attestant que le véhicule peut être mis en circulation en stipulant les conditions d'encombrement, d'équipement, de chargement, de répartition de la charge, de vitesse maximum à observer.

Le constructeur aurait la faculté de livrer au public un nombre quelconque de véhicules conformes au type de véhicule accepté. Il remettrait à chacun des acquéreurs un duplicata du certificat couvrant son véhicule. Les indications de ce certificat seraient portées sur le certificat d'immatriculation afin que l'autorité de police puisse aisément vérifier si les condi-

ging en de belemmering van de wegen kan veroorzaken, en hun toestand gevaarlijk kan zijn voor het verkeer.

Het reglement van 1 Augustus 1925 bepaalt overigens een toezicht over deze voertuigen. Doch het is verouderd en ondoelmatig. Wegens de wijzigingen in de techniek der luchtbanden, is de toepassing van den willekeurigen regel voor het berekenen van het maximumgewicht onjuist geworden en het bestuur van openbare werken laat het verkeer toe van wagens met ladingen per as en totale ladingen die veel hooger zijn dan deze waarvoor ze werden gebouwd.

Wij stellen voor dit systeem te vervangen door een doelmatiger en eenvoudiger toezicht.

Zooals in Duitschland en in Frankrijk, zouden de Belgische vervaardigers van voertuigen of de vertegenwoordigers van buitenlandsche voertuigen, die voertuigen te koop stellen welke, geladen, meer dan 3,500 kilogrammen wegen, de verschillende modellen van voertuigen en van aanhangwagens die zij verkoopen, onderwerpen aan het toezicht van den Wegendienst. Indien deze modellen beantwoorden aan de vereischte voorwaarden, zal deze dienst aan de fabrikanten en aan de vertegenwoordigers een getuigschrift afleveren, volgens hetwelk het voertuig in het verkeer mag worden gebracht en waarop de voorwaarden van belemmering, uitrusting, lading, verdeeling van den last en maximum snelheid die moeten in acht genomen worden, zijn vermeld.

Het zou den fabrikant vrij staan aan het publiek een onbeperkt aantal voertuigen van het goedgekeurde model af te leveren. Hij zou aan elken koper een afschrift afleveren van het getuigschrift waardoor zijn voertuig is gedekt. De aanduidingen van dit getuigschrift zouden worden overgenomen op het bewijs van inschrijving, opdat de politieoverheid gemakkelijk

tions de circulation sont observées.

Pour les véhicules dont le poids en charge est inférieur à 3,500 kilogr. le certificat d'immatriculation remplacera le permis de circulation qui est délivré à l'étranger. Ce certificat qui ne porte, actuellement, que les nom et domicile du propriétaire de la plaque doit contenir toutes les indications relatives à l'identité et aux caractéristiques du véhicule.

Ces indications sont déjà exigées actuellement en vertu de l'arrêté royal du 22 mai 1923, établissant la taxe sur les automobiles. En les portant sur un certificat, on réalisera ce double avantage : d'abord de faire du certificat d'immatriculation un véritable permis de circulation qui peut être retiré si le véhicule ne présente plus les conditions d'entretien et de sécurité suffisantes; ensuite, de permettre à l'Office de la route de tenir un répertoire des véhicules automobiles au lieu du simple répertoire des propriétaires de plaque d'immatriculation qu'il tient actuellement.

b) Construction et équipement.

La construction et l'entretien de certains organes de véhicules automobiles ont une importance considérable au point de vue de la sécurité de la circulation et de l'usure de la route.

Au point de vue de la sécurité, les dispositions relatives aux avertisseurs, aux ressorts, etc., ont été renforcées.

Les conditions techniques que devra remplir chacun de ces organes, pourront être précisées par des arrêtés d'exécution.

Au point de vue sauvegarde de la route, les dispositions relatives aux bandages ont été modifiées; les bandages rigides sont interdits; pour les

zou kunnen nagaan of de verkeersvoorwaarden zijn vervuld.

Voor de voertuigen waarvan de lading minder bedraagt dan 3,500 kilogrammen, zou het bewijs van inschrijving het rijbewijs dat in den vreemde is afgeleverd vervangen. Dit bewijs, dat tegenwoordig alleen den naam en de woonplaats vermeldt van den eigenaar van de nummerplaat, moet alle aanduidingen bevatten betreffende de identiteit en de kenmerken van het voertuig.

Deze aanduidingen worden nu reeds geëischt krachtens het Koninklijk besluit van 22 Mei 1923, houdende vaststelling van de taxe op de automobielen. Hun vermelding op een getuigschrift zal een dubbel voordeel bieden: vooreerst zal het bewijs van inschrijving er een echt rijbewijs door worden, dat kan ingetrokken worden indien het voertuig niet meer de noodige voorwaarden van onderhoud en veiligheid vervult; dit zal dan ook den Wegendienst toelaten een repertorium van de autorijtuigen te houden in de plaats van het eenvoudige repertorium van de eigenaars van een inschrijvingsplaat, dat nu wordt gehouden.

b) Bouw en uitrusting.

De bouw en het onderhoud van zekere organen van de autorijtuigen zijn van groot belang voor de veiligheid van het verkeer en de slijtage van den weg.

In zake veiligheid werden de bepalingen betreffende de waarschuwingstoestellen, de veeren, enz., strenger gemaakt.

De technische voorwaarden die elk van deze organen zal moeten vervullen, zullen kunnen nader toegelicht worden door uitvoeringsbesluiten.

In zake bescherming van de wegen, werden de bepalingen betreffende de banden gewijzigd; de niet-veerende banden zijn verboden; voor de vee-

bandages élastiques, il est stipulé un minimum d'épaisseur et de largeur. La pression maximum sur le sol est ramenée par centimètre de largeur de bandage.

Des dispositions spéciales sont prévues pour les remorques; les remorques de plus de 3,500 kilogr. seront soumises à une réception comme les véhicules du même poids. Les remorques devront être obligatoirement freinées.

Cet ensemble de conditions relatives à la construction et à l'entretien des véhicules ne peut être efficace que si les autorités de police ont le droit de contrôler en tout temps les véhicules automobiles.

Si le résultat de cet examen n'est pas satisfaisant, l'autorité compétente exigera le retrait du certificat d'immatriculation.

Des dispositions exceptionnelles sont prévues en faveur des véhicules du Ministère de la Défense nationale et des véhicules agricoles.

L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION.

1. *Signalisation routière.*

Le problème de la route n'a d'autre signification que la réalisation d'un trafic normal rapide et rationnellement organisé.

Un des facteurs les plus importants de la commodité et de la sécurité de l'usager de la route est l'excellence de la signalisation qui y est appliquée.

Il faut donc établir une signalisation routière uniforme, complète et placée avec opportunité.

Quelque louable que soit l'effort fait, en Belgique, par les autorités communales et les associations automobilistes, il faut reconnaître que la multiplicité, le manque d'uniformité ou l'exploitation publicitaire des si-

rende banden wordt een minimum van dikte en breedte bepaald. De maximum-drukking op den grond is teruggebracht per centimeter bandbreedte.

Bijzondere bepalingen worden voorzien voor de aanhangwagens; de aanhangwagens van meer dan 3,500 kilogrammen zullen aan een keuring worden onderworpen evenals de voertuigen van hetzelfde gewicht. De aanhangwagens zullen van remmen moeten voorzien worden.

Dit geheel van voorwaarden betreffende den bouw en het onderhoud van voertuigen kan slechts doelmatig zijn indien de politieoverheden ten allen tijde het recht hebben toezicht uit te oefenen op de autovoertuigen.

Indien de uitslag van dit onderzoek niet bevredigend is zal de bevoegde overheid de intrekking van het bewijs van inschrijving eischen.

Buitengewone bepalingen zijn voorzien ten voordeele van de rijtuigen van het Ministerie van Landsverdediging en van de landbouwvoertuigen.

DE INRICHTING VAN HET VERKEER.

1. *Seinstelsel op de wegen.*

Het vraagstuk van de wegen heeft geen andere beteekenis dan het tot stand brengen van een vlug en rationeel ingericht normaal verkeer.

Een der belangrijkste factoren van het gemak en van de veiligheid van den weggebruiker is de doelmatigheid van het op de wegen toegepaste seinstelsel.

Er dient dus op de wegen een eenvormig, volledig en op geschikte plaatsen aangebracht seinstelsel ingevoerd.

Hoe loffelijk ook de poging is die in België gedaan werd door de gemeentebesturen en door de automobilistenverenigingen, moet men erkennen dat de veelvuldigheid, het gemis van eenheid of de exploitatie van de sein-

gnaux en ont diminué l'utilité jusqu'à parfois en faire une nuisance.

La Conférence internationale de la circulation routière tenue à Genève, en 1931, vient d'arrêter une convention sur l'unification de la circulation routière, à laquelle ont adhéré la plupart des États d'Europe occidentale.

Ce système international de signaux comprend des signaux de danger, des signaux comportant des prescriptions absolues (signaux de police) et des signaux comportant une simple indication.

Il est indispensable que la Belgique adopte cette convention.

Il ne suffira pas de charger du placement de ces signaux les autorités qui ont la gestion de la route. Le Ministre doit pouvoir fixer, dans l'intérêt de leur netteté et de leur visibilité, les conditions de placement des signaux et suppléer à la défaillance des provinces et des communes en cette matière.

En outre, il doit pouvoir faire déplacer ou modifier les signaux placés par d'autres autorités et ordonner l'enlèvement de tous poteaux, panneaux-réclames ou indications, qui, par leur forme ou leur couleur, risqueraient d'induire les usagers de la route en erreur ou de diminuer l'efficacité de la signalisation officielle.

2. Classement des routes en catégories.

Le poids, l'encombrement, la vitesse maximum des véhicules lourds doivent être réglementés pour éviter les dangers ou la détérioration de l'infrastructure.

Mais il est illogique d'établir, en cette matière, des règles uniformes

toestellen voor reclaimedoeleinden het nut ervan hebben verminderd en ze soms hinderlijk maken.

De Internationale Conferentie van het verkeer op de wegen, gehouden te Genève in 1931, heeft eene overeenkomst opgemaakt voor eenvormige regeling van het wegenverkeer en de meeste Staten van West-Europa zijn tot deze overeenkomst getreden.

Dit internationaal seinstelsel omvat seinen tegen gevaar, gebiedende seinen (politieseinen) en seinen die slechts aanduidingen geven.

Het is onontbeerlijk dat België deze overeenkomst aanneme.

Het zal niet volstaan de overheden, die het bestuur van den weg hebben, met het aanbrengen dezer seinen te belasten. De Minister moet, in het belang van de duidelijkheid en van de zichtbaarheid der seinen, de voorwaarden van het aanbrengen derzelve kunnen bepalen en hij moet kunnen voorzien in de tekortkomingen der provinciën en der gemeenten op dit gebied.

Bovendien moet hij de seinen door andere overheden geplaatst kunnen doen verplaatsen of wijzigen en het wegnemen gelasten van alle palen, reclameborden of aanduidingen die door hun vorm of hun kleur zouden gevaar opleveren de weggebruikers te misleiden of de doeltreffendheid van het officieel seinstelsel te verminderen.

2. Rangschikking van de wegen in categorieën.

Het gewicht, de omvang, de maximum-snelheid van de zware voertuigen, dienen geregeld om gevaren te voorkomen of ook nog de beschadiging van den onderbouw.

Doch het is onlogisch te dezer zake eenvormige regelen te bepalen die

valant pour la circulation sur toutes les routes, quels que soient leur largeur, leur profil, leur solidité. Fixer le poids maximum et la vitesse en fonction des moins bonnes routes, souvent les moins fréquentées, consiste à inutilement entraver la circulation des véhicules commerciaux.

La vitesse, le poids et l'encombrement doivent donc être fixés en fonction des conditions de la route sur laquelle circule le véhicule.

C'est pourquoi un arrêté royal classera les routes en trois catégories et établira une signalisation de la catégorie à laquelle chaque route appartient. Cette signalisation pourrait être progressivement établie en Belgique.

Le Ministre compétent fixerait d'abord les routes de la première catégorie, routes principales pouvant supporter des véhicules à poids maximum élevé circulant à une vitesse plus grande que celle autorisée actuellement. Ces routes seront les seules signalées spécialement comme voies principales au point de vue priorité de passage.

La classification serait favorable à la circulation des véhicules lourds, car on pourrait tolérer sur ces routes des charges et des vitesses plus élevées que celles fixées actuellement.

Les routes non classées formeraient provisoirement la deuxième catégorie, ne permettant que des charges et des vitesses moindres. Ultérieurement, lorsque la signalisation des voies principales sera terminée, une troisième catégorie pourrait être établie.

Pour que ce système soit efficace, il doit être complété par l'indication obligatoire, sur le véhicule, de la catégorie de routes sur laquelle il peut circuler et de la vitesse autorisée. Ces indications seraient, comme en Hollande, portées à l'avant et à l'arrière du véhicule, soit sur une plaque, soit

gelden voor het verkeer op al de wegen welke ook hunne breedte, profiel en stevigheid zijn. Het vaststellen van het maximumgewicht en van de snelheid in verhouding tot de minder goede wegen met vaak het geringste verkeer, komt er op neer het verkeer der handelsvoertuigen nutteloos te belemmeren.

Snelheid, gewicht en stremming dienen dus bepaald in verhouding tot de voorwaarden van den weg waarop het voertuig rijdt.

Derhalve zal een Koninklijk besluit de wegen indeelen in drie categorieën en een seinstelsel bepalen voor de categorie waartoe iedere weg behoort. Dit seinstelsel zou geleidelijk in België kunnen worden ingevoerd.

De bevoegde Minister zou vooreerst de wegen van de eerste categorie bepalen, de bijzonderste wegen die rijtuigen met een groot maximumgewicht kunnen dragen, welke rijden met een grootere snelheid dan deze die tot nogtoe is toegelaten. Deze wegen zullen de eenige zijn die bijzonder worden aangeduid als bijzonderste wegen in opzicht van voorrang bij het doorrijden.

De indeeling zou gunstig zijn voor het verkeer der zware voertuigen, want men zou op deze wegen grooter gewicht en grootere snelheid kunnen toestaan dan thans is toegelaten.

De niet gerangschikte wegen zouden voorloopig de tweede categorie uitmaken, waarvoor slechts geringere lasten en snelheid zouden worden toegelaten. Later, wanneer het seinstelsel der bijzonderste wegen zal voltooid zijn, zou er een derde categorie kunnen worden ingevoerd.

Opdat dit stelsel doeltreffend weze, dient het aangevuld door de verplichte aanduiding op het voertuig van de categorie der wegen waarop het mag rijden en van de toegelaten snelheid. Deze aanduidingen zouden evenals in Holland, vóór en achteraan het voertuig worden aangebracht, hetzij op

sur la carrosserie; elles faciliteraient considérablement la surveillance et le contrôle de la circulation des poids lourds.

3. *Priorité de passage.*

La question de priorité de passage à donner aux croisements de chemins est une question fondamentale, une condition principale de la circulation automobile.

Après six ans d'atermoiements, de jurisprudences contradictoires, un arrêté royal du 12 juin 1931 a modifié la règle de priorité mixte du règlement général de police du roulage et a accordé la priorité à certaines voies principales par rapport à d'autres, considérées comme secondaires.

Nous avons adopté le même principe. Toutefois, la classification des routes en trois catégories permettra de généraliser la priorité à la voie principale. Parmi les routes actuellement considérées comme secondaires, ce classement distinguera entre routes de la deuxième et de la troisième catégories. Les premières auront le pas sur les secondes. De plus, le classement des routes en catégories étant établi en tenant compte de la largeur des routes, la règle de priorité établie par la présente loi aboutira en pratique à ce que les routes se commanderont par leur largeur utile. Ainsi, la généralisation de la règle de priorité à la voie principale s'appuyera sur une règle de bon sens, qu'en dehors même de la signalisation qui sera établie, tous les usagers pourront comprendre.

Nous avons tenu également à accorder certaines priorités de passage, qui ont pour but d'assurer la liberté de circulation aux véhicules en marche normale ou dans certains cas spéciaux.

een plaat, hetzij op het koetswerk; zij zouden merkkelijk het toezicht over het verkeer der zware gewichten vergemakkelijken.

3. *Voorrang bij het doorrijden.*

Het vraagstuk van den voorrang bij het doorrijden, te verleenen aan de kruispunten, is een zeer gewichtig vraagstuk en een hoofdvereischte van het autoverkeer.

Na zes jaar aarzeling en tegenstrijdige rechtspraak, heeft een Koninklijk besluit van 12 Juni 1931 den regel van den gemengden voorrang van het algemeen reglement op de verkeerspolitie gewijzigd en den voorrang verleend voor sommige hoofdwegen tegenover andere, die als bijwegen worden beschouwd.

Wij hebben hetzelfde beginsel aangenomen. Nochtans zal de indeeling der wegen in drie categorieën toelaten den voorrang voor den hoofdweg te veralgemeenen. Onder de thans als bijwegen beschouwde wegen, zal deze indeeling een onderscheid maken tusschen de wegen van de tweede en van de derde categorie. De eersten zullen den voorrang hebben op de tweeden. Bovendien, daar de rangschikking der wegen geschiedt met inachtneming van de breedte der wegen, zal de regel van voorrang vastgesteld bij deze wet leiden tot de indeeling der wegen volgens hun nuttige breedte. Aldus zal de veralgemeening van den regel betreffende den voorrang voor den hoofdweg gesteund zijn op een regel van gezond verstand, dien al de weggebruikers zullen kunnen begrijpen, afgezien zelfs van het in te voeren seinstelsel.

Wij hebben er eveneens aan gehouden zekere rechten van voorrang te verleenen, die ten doel hebben de vrijheid van verkeer te verzekeren aan de normaal rijdende voertuigen of in

C'est pourquoi la priorité de passage est accordée :

1^o Au véhicule qui croise par rapport au véhicule qui dépasse;

2^o Au véhicule en circulation par rapport au véhicule qui se met en route;

3^o Aux véhicules de service d'incendie et d'ambulance;

4^o Aux véhicules en circulation par rapport à ceux sortant d'une propriété riveraine;

5^o Aux véhicules en circulation par rapport à celui qui manœuvre;

6^o Aux corps de troupe en marche et cortèges autorisés.

4. *Police de la route.*

Pour que les règles de sécurité énoncées par la loi aient leur plein effet, la discipline s'impose.

Une police de la route disposant de moyens d'action suffisants est indispensable : sa mission sera, avant tout, conseillère, pour ne devenir répressive qu'en cas de mauvaise volonté évidente. La partie du corps de gendarmerie spécialement affectée à la police de la route devrait d'abord recevoir une instruction complète pour la transmettre, à son tour, à ceux qui l'ignorent. Elle devrait être dotée de machines rapides et pouvoir circuler d'une façon constante de jour et de nuit.

Pour commencer, dix équipes de deux gendarmes spécialement choisis, auraient à surveiller les routes et à réprimer les innombrables infractions aux règlements qui s'y commettent constamment : dépassements dans les virages, au sommet des côtes, en troisième position, ou alors qu'un autre véhicule se dispose à croiser, phares éblouissants, véhicules abandonnés sans lumière dans l'obscurité, cyclistes

sommige bijzondere gevallen. Derhalve wordt de voorrang bij het door rijden verleend :

1^o Aan het voertuig dat tegenkomt tegenover het voertuig dat inhaalt;

2^o Aan het rijdende voertuig tegenover het voertuig dat zich in beweging zet;

3^o Aan de brandweer- en ambulantiervoertuigen;

4^o Aan de voorbijrijdende voertuigen tegenover die welke uit een aanliggend privaat eigendom komen;

5^o Aan de rijdende voertuigen tegenover de manœuvrerende voertuigen;

6^o Aan de marcheerende legertroepen en aan de toegelaten optochten.

4. *Wegenpolitie.*

Opdat de veiligheidsregelen in de wet opgesomd hun volle uitwerking zouden hebben, is tucht noodig.

Een wegenpolitie die over toereikende middelen van handelen beschikt is onmisbaar : haar opdracht zal vooral raadgevend zijn en slechts bestraffend ingeval van klaarblijkelijke slechten wil. Het deel van het korps der rijkswacht bijzonder aangesteld voor de wegenpolitie zou vooreerst een volledig onderricht moeten ontvangen om het op zijn beurt over te maken aan degenen die het niet kennen. Het zou moeten voorzien zijn van snelle rijtuigen en op bestendige wijze dag en nacht moeten kunnen rondreizen.

Om te beginnen zouden tien ploegen van twee bijzonder uitgekozen gendarmen, de wegen moeten bewaken en de ontelbare overtredingen van de reglementen welke er voortdurend voorkomen moeten straffen : voorbijsteken aan de bochten, het toppunt der hellingen, in derden stand, of wanneer een ander rijtuig wil kruisen, verblindende lichten, rijtuigen zonder licht en zonder bewaking in de duisternis,

roulant en groupe ou zigzaguant, sans lanterne, chariots non éclairés, tenant obstinément le milieu ou la gauche de la chaussée.

Le Parlement ne manquera pas d'approuver l'inscription au budget des sommes nécessaires pour l'achat des voitures et leur entretien.

5. *Déclaration obligatoire des accidents.*

Cet ensemble de mesures d'assainissement de la circulation doit être complété par une connaissance parfaite des causes d'accidents.

Il faut étudier le mal : seule une statistique complète et tenue à jour, des accidents, peut fournir les éléments indispensables d'une « science de la route ».

Pour l'obtenir, il faut établir la déclaration obligatoire des accidents. Fort de cette documentation, l'État pourra sérier les causes d'accidents, les étudier, lutter systématiquement contre les perturbations de la circulation.

L'Office de la Route est spécialement indiqué pour accomplir cette tâche. Fort de cette documentation, le Ministre des Travaux publics interviendra utilement en améliorant les routes, en relevant et en adoucissant les virages, en supprimant les obstacles qui cachent les croisements et les tournants, en un mot en appropriant les chaussées à leur destination actuelle. Reconnaissons-le. Un grand progrès a été réalisé dans cette voie, mais beaucoup reste à faire.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE.

En vertu de l'assurance obligatoire, le propriétaire d'un véhicule automo-

wielrijders welke in groep of in zigzag rijden, zonder lantaarn oversteken, niet verlichte wagens welke halstarrig het midden of den linkerkant van den weg houden.

Het Parlement zal niet nalaten de inschrijving op de begrooting goed te keuren van de noodige sommen voor den aankoop en het onderhoud der rijtuigen.

5. *Verplichte aangifte van de ongelukken.*

Dit complex van maatregelen tot saneering van het verkeer moet aangevuld worden door een volkomen kennis der oorzaken van ongelukken.

Men moet het kwaad bestudeeren : alleen een volledige en bijgehouden statistiek van de ongelukken kunnen de onmisbare gegevens opleveren van een « wetenschap van het wegwezen. »

Om haar te verkrijgen, moet men de verplichte aangifte der ongelukken invoeren. Op grond van deze documentatie, zal de Staat de oorzaken van ongevallen kunnen rangschikken, ze bestudeeren, stelselmatig de storingen van het verkeer bestrijden.

De dienst van de wegen is bijzonder aangewezen om deze taak te vervullen. Voorzien van deze documentatie zal de Minister van Openbare Werken doelmatig kunnen handelen met de wegen te verbeteren, de bochten op te hoogen en minder scherp te maken, de hindernissen af te schaffen die de kruispunten en de zwenkingen verbergen, met een woord met de wegen aan te passen aan hun huidige bestemming. Laten wij het erkennen, een groote vooruitgang werd in die richting verwezenlijkt, doch er blijft nog veel te doen.

VERPLICHTE VERZEKERING.

Krachtens de verplichte verzekering is de eigenaar van een motorvoertuig

bile est tenu de contracter auprès d'une compagnie d'assurance agréée, une assurance de responsabilité civile pour les dommages causés à une tierce personne par son véhicule. Dans la loi projetée, la conclusion d'une assurance contre tout dommage causé aux personnes est une des conditions mises à l'octroi d'un certificat d'immatriculation.

Cette assurance s'impose pour garantir à toutes les victimes d'un accident automobile l'indemnisation des dommages qu'elles ont subis. Elle sert, avant tout, à procurer au lésé un débiteur solvable. Il ne faut pas qu'un usager de la route dépende de l'imprévoyance ou de la légèreté d'un propriétaire d'auto. L'assurance obligatoire vient d'être imposée en Angleterre. Elle fait l'objet d'un projet de loi en Suisse. Elle fonctionne depuis longtemps dans certains États de l'Amérique du Nord, au Danemark, dans les Colonies anglaises.

La « Royal Commission on Transport » a étudié le problème de l'assurance obligatoire d'une façon approfondie. Voici les conclusions de cet examen :

« Nous avons soigneusement examiné toutes les objections et tout en reconnaissant certaines difficultés de réalisation, nous croyons néanmoins que les avantages sociaux de l'assurance obligatoire sont si grands qu'il faut la mettre en vigueur. Nous connaissons d'avance les critiques que soulèvera cette mesure de la part des compagnies d'assurance et des automobilistes. Les assureurs protesteront parce qu'ils devront émettre un nouveau type de police couvrant uniquement le dommage causé aux personnes. Les automobilistes protesteront parce que l'assurance obligatoire est une formalité de plus à remplir avant de mettre un véhicule en

gehouden bij een aangenomen verzekeringsmaatschappij een verzekering van burgerlijke verantwoordelijkheid te sluiten voor de schade aan een derden persoon door zijn voertuig veroorzaakt. In de ontworpen wet is het sluiten van een verzekering tegen elke schade aan personen toegebracht, een der voorwaarden gesteld tot het toekennen van een bewijs van inschrijving.

Deze verzekering dringt zich op om aan al de slachtoffers van een auto ongeval de vergoeding der schade die zij hebben ondergaan te waarborgen. Zij dient vooreerst om aan den benadeelde een betaalkrchtig schuldenaar te bezorgen. Het mag neit dat een gebruiker van den weg afhangt van het gebrek aan vooruitzicht of van de lichtzinnigheid van een auto-eigenaar. De verplichte verzekering werd onlangs in Engeland opgelegd. Zij maakt het voorwerp uit van een wetsontwerp in Zwitserland. Zij bestaat sedert lang in sommige Staten van Noord-Amerika in Denemarken, in de Engelsche koloniën.

De « Royal Commissie of Transports » heeft het vraagstuk van de verplichte verzekering grondig bestudeerd. Ziehier de gevolgtrekkingen van dit onderzoek :

« Wij hebben zorgvuldig al de bezwaren onderzocht en hoewel wij sommige moeilijkheden tot verwezenlijking erkennen, meenen wij niettemin dat de sociale voordeelen van de verplichte verzekering zoo groot zijn dat men ze moet invoeren. Wij kennen op voorhand de critiek welke deze maatregel zal uitlokken vanwege de verzekeringsmaatschappijen en de automobilisten. De verzekeraars zullen zich verzetten omdat zij een nieuw type van polis voor uitsluitende dekking van de schade aan personen toegebracht, zullen moeten uitgeven. De automobilisten zullen zich verzetten omdat de verplichte verzekeringen een formaliteit te meer is die moet vervuld wor-

circulation. Les primes d'assurance augmenteront probablement pour les conducteurs dangereux et téméraires. Nous n'y voyons aucun inconvénient et nous sommes certains qu'il n'y a aucun motif pour que les conducteurs prudents soient frappés de primes d'assurance plus lourdes. Le motif de l'assurance obligatoire est de remédier à l'iniquité qui pèse sur certaines victimes de l'automobilisme. Ces victimes sont peut-être peu nombreuses par suite de l'extension des assurances libres, mais ce n'est pas un motif suffisant pour que cette iniquité perdure. »

La question de l'assurance obligatoire a fait l'objet de longs débats au Sénat belge en 1907. La Commission de la Justice du Sénat, en discutant une proposition de loi de MM. Magnette et consorts, tendant à créer une caisse commune d'assurance, a projeté l'instauration de l'assurance obligatoire. Ce projet a été abandonné; sans doute pouvait-il être considéré à l'époque comme prématuré. Mais actuellement, l'augmentation considérable du nombre des automobiles et le coût minime de certains véhicules, qui permet à des gens n'offrant guère de solvabilité de devenir automobilistes, impose aux législateurs de tous les pays de prendre des mesures pour la protection des usagers des routes contre le risque d'insolvabilité des auteurs d'accidents.

* * *

Nous croyons que la proposition de loi que nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation du Sénat contient les dispositions indispensables pour garantir la sécurité de la circulation automobile tout en lui donnant le rythme que le progrès impose.

Pour réaliser une œuvre complète nous avons été obligés d'introduire dans notre loi un certain nombre des

den vooraleer een voertuig mag rijden. De verzekeringspremies zullen waarschijnlijk verhoogd worden voor de gevaarlijke en stoutmoedige bestuurders. Wij zien er geen enkel bezwaar in en wij zijn zeker dat er geen enkel reden is om de voorzichtige bestuurders met zwaardere verzekeringspremies te belasten. De reden van de verplichte verzekering is, de onrechtvaardigheid welke op sommige slachtoffers van het autoverkeer drukt, te verhelpen. Deze slachtoffers zijn misschien weinig talrijk ingevolge de uitbreiding der vrije verzekeringen, doch dit is geen voldoende reden om die onrechtvaardigheid te laten voortduren. »

Het vraagstuk van de verplichte verzekering was het voorwerp van lange besprekingen in den Belgischen Senaat, in 1907. De Commissie van Justitie van den Senaat, bij de behandeling van een wetsvoorstel van den heer Magnette c. s., tot inrichting van een gemeene verzekeringskas, ontwierp de instelling van de verplichte verzekering. Er werd van dit ontwerp afgezien; misschien kon het destijds als voorbarig beschouwd worden. Doch heden legt de aanzienlijke vermeerdering van het aantal autos en de geringe prijzen van sommige rijtuigen, welke lieden zonder betaalkracht in de mogelijkheid stellen automobilist te worden, aan de wetgevers van alle landen op maatregelen te nemen ter bescherming van de gebruikers der wegen tegen het risico van onvermogen der daders van ongelukken.

* * *

Wij meenen dat het wetsvoorstel, dat wij de eer hebben aan de goedkeuring van den Senaat voor te leggen, de onmisbare beschikkingen bevat om de veiligheid van het autoverkeer te waarborgen en er toch het rythme aan te geven dat de vooruitgang oplegt.

Om een volledig werk tot stand te brengen, waren wij verplicht in onze wet een zeker aantal bepalingen in

dispositions qui jusqu'ici étaient traitées en exécution des lois de 1899 et de 1924 par arrêté royal. Nous n'y voyons aucun inconvénient; en Angleterre, en Suisse, en Allemagne, semblables dispositions sont également traitées par la loi. En outre, nous y sommes forcés par l'inertie de l'administration des travaux publics, qui malgré les vœux exprimés par la Commission permanente de la circulation, malgré l'insistance de nombreux parlementaires, ne veut pas tenir compte des exigences de la circulation routière et s'est refusée jusqu'ici à toute initiative.

On s'est contenté de modifications fragmentaires du régime existant.

Notre proposition ne porte que sur la circulation des véhicules automobiles; elle doit être complétée par de nombreux arrêtés d'exécution; elle doit être coordonnée avec les dispositions réglementaires régissant les autres usagers de la route. Elle entraînera la modification de ces dernières.

Ainsi complétée, notre proposition aboutira à l'élaboration d'un code de la route complet, contenant toutes les mesures de sécurité commandées par l'évolution des transports routiers modernes et qui sera la meilleure sauvegarde de nos intérêts nationaux en cette matière.

Le Président,
POL BOËL.

Le Rapporteur,
J. HANS.

te lasschen welke tot dusver in uitvoering van de wetten van 1899 en 1924 bij Koninklijk besluit geregeld werden. Wij hebben er geen enkel bezwaar tegen; in Engeland, Zwitserland, Duitschland, worden dergelijke beschikkingen insgelijks door de wet geregeld. Bovendien, zijn wij er toe gedwongen door de nalatigheid van het bestuur van openbare werken; dat ondanks de wenschen uitgedrukt door de Bestendige Commissie voor het verkeer, ondanks het aandringen van talrijke parlementsleden, geen rekening wil houden met de vereischten van het verkeer op de wegen en tot dusver geen eigen initiatief heeft willen nemen.

Men heeft zich tevreden gesteld met fragmentarische wijzigingen van het bestaande stelsel.

Ons voorstel slaat alleen op het verkeer der autovoertuigen; het moet aangevuld worden door talrijke uitvoeringsbesluiten; het moet samen geordend worden met de reglementaire bepalingen welke de andere gebruikers van de wegen betreffen. Het zal de wijziging van deze laatste veroorzaken.

Aldus aangevuld, zal ons voorstel leiden tot het opmaken van een wetboek voor de wegen, dat volledig is en al de veiligheidsmaatregelen inhoudt, opgelegd door de evolutie van het moderne verkeer op de wegen en dat de beste waarborg zijn zal van onze nationale belangen op dat gebied.

De Voorzitter,
POL BOËL.

De Verslaggever,
J. HANS.

Texte présenté par la Commission des Travaux publics et des Affaires économiques.

TITRE

Projet de Loi sur la circulation des véhicules automobiles.

CHAPITRE PREMIER.

PERMIS DE CONDUIRE.

ARTICLE PREMIER.

Nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'a obtenu un permis de conduire.

ART. 2.

Tout propriétaire de véhicule automobile devra s'assurer que le conducteur qu'il emploie a obtenu un permis de conduire.

ART. 3.

Les apprentis conducteurs ne pourront conduire qu'après avoir obtenu un permis d'apprenti-conducteur.

ART. 4.

Les infractions aux dispositions des articles 1 à 3 sont punies d'un emprisonnement de un à huit jours et d'une amende de 25 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement. Les peines sont doublées s'il y a récidive. Les juges de paix connaissent de ces infractions.

ART. 5.

Un arrêté royal fixera les modèles

Tekst ingediend door de Commissie voor Openbare Werken en Economische Zaken.

TITEL

Wetsontwerp op het verkeer der motorrijtuigen.

EERSTE HOOFDSTUK.

RIJBEWIJS.

EERSTE ARTIKEL.

Zonder een rijbewijs te hebben verkregen mag niemand een motorrijtuig besturen.

ART. 2.

Elke eigenaar van een motorrijtuig moet zich er van vergewissen dat de door hem tewerkgestelde bestuurder een rijbewijs heeft verkregen.

ART. 3.

De leerlingen bestuurders mogen pas besturen nadat zij een rijbewijs voor leerling-bestuurder hebben verkregen.

ART. 4.

De overtreding van de bepalingen der artikelen 1 tot 3 worden bestraft met een gevangenisstraf van een tot acht dagen en met een geldboete van 25 tot 500 frank of met een dezer straffen. Bij herhaling wordt de straf verdubbeld. De vrederechters nemen kennis van deze overtredingen.

ART. 5.

Een Koninklijk besluit bepaalt de

de permis de conduire, ainsi que les catégories de véhicules auxquels ils s'appliquent. Un permis de conduire spécial sera exigé pour la conduite de véhicules transportant des personnes à titre onéreux.

ART. 6.

Pour obtenir un permis de conduire, il faut réunir les conditions suivantes :

1° *Age* :

- a) Être âgé de vingt et un ans pour conduire un véhicule automobile servant au transport de personnes à titre onéreux ou dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes;
- b) Être âgé de dix-huit ans pour les voitures et les motocyclettes;

2° *Aptitudes physiques* :

- a) Pouvoir lire en plein jour à 25 mètres de distance avec ou sans l'aide de lunettes, une plaque d'immatriculation automobile comportant six chiffres;
- b) Ne pas souffrir de crises d'épilepsie, de vertiges, d'évanouissements, de surdité complète, de paralysie;
- c) N'avoir subi la perte d'aucun membre, ne pas souffrir d'une réduction des forces musculaires ou de contrôle d'un membre;
- d) Ne souffrir d'aucune infirmité ou maladie susceptible d'influencer la conduite normale d'une automobile.

Si le candidat ne réunit pas les conditions requises aux lettres *c* et *d*, il pourra se soumettre à un examen de conduite d'automobile par un expert désigné par le Ministre.

Sur avis favorable de l'expert, le permis sera accordé.

3° *Aptitudes techniques* :

Avoir la capacité et les connaissances nécessaires pour conduire correctement un véhicule automobile.

modellen der rijbewijzen, alsmede de categorieën voertuigen waarvoor zij gelden. Een bijzonder rijbewijs wordt vereischt voor het besturen van rijtuigen voor het vervoer van personen tegen betaling.

ART. 6.

Om een rijbewijs te verkrijgen moet men aan de volgende vereischten voldoen :

1° *Leeftijd* :

- a) Een en twintig jaar oud zijn om een motorrijtuig te besturen voor personenvervoer tegen betaling of waarvan het geladen gewicht 3,500 kilogram overschrijdt.
- b) Achttien jaar oud zijn voor de rijtuigen en motorrijwielen.

2° *Lichamelijke geschiktheid* :

- a) Bij klaarlichten dag op 25 meter afstand, met of zonder bril, een plaatnummer van een auto, met zes cijfers, kunnen lezen;
- b) Niet lijden aan vallende ziekte, duizeling, bezwijming, volledige doofheid, verlamming;
- c) Geen enkel lidmaat te hebben verloren, niet lijden aan eenige vermindering van de spierkracht of van de meesterschap over een lidmaat;
- d) Niet lijden aan enig lichaamsgebrek of ziekte die het normaal besturen van een motorrijtuig kon beïnvloeden.

Zoo de candidaat niet aan de vereischten voldoet voorzien bij de letters *c* en *d*, kan hij een proef in autobesturen ondergaan voor een door den Minister aangewezen deskundige.

Op gunstig advies van den deskundige wordt het rijbewijs afgeleverd.

3° *Technische geschiktheid* :

De noodige bekwaamheid en kennis bezitten om behoorlijk een motorrijtuig te besturen.

Cette capacité suppose au minimum l'exécution correcte des manœuvres et les connaissances suivantes :

Conduire sur route, en ligne droite; prendre des virages à droite et à gauche; changer de vitesse dans les deux sens; se servir des freins de manière à arrêter le véhicule sur une distance raisonnable; sauf pour les motocyclettes, faire marche arrière sur une certaine distance en ligne droite et effectuer, en marche arrière, un virage à gauche et à droite; tourner le véhicule afin de prendre la direction opposée sur une chaussée de 9 mètres de largeur; arrêter le véhicule et remettre en marche sur une côte; connaître le règlement de police relatif à la circulation des véhicules automobiles.

ART. 7.

Toute personne désirant un permis de conduire en fait la demande au juge de paix du canton. Dans les communes émancipées, le juge de paix pourra désigner un commissaire de police, à son choix et le charger de la délivrance du permis de conduire. A cette demande sont joints par le requérant :

1^o Une déclaration signée, faite sur papier timbré, qu'il réunit les conditions d'aptitude énumérées à l'article 6, 2^o et 3^o;

2^o S'il tombe sous l'application des lettres *c* et *d* de l'article 6, un certificat de capacité pour la conduite d'automobile délivré par un expert désigné par le Ministre.

Un arrêté royal fixera les modalités de la demande et les autres pièces justificatives qui doivent être remises à l'appui de celle-ci.

ART. 8.

Toute personne qui aura fait une fausse déclaration au sujet des conditions d'aptitude énumérées à l'ar-

Deze bekwaamheid onderstelt een minimum van behoorlijke uitvoering van de stuurbewegingen en de volgende kennis :

Op de baan in rechte lijn rijden; bochten nemen rechts en links, van snelheid veranderen in beide richtingen; de remmen gebruiken zoodat het voertuig op een redelijken afstand stopt; behalve voor de motorrijwiel en, achteruitrijden op een zekeren afstand in rechte lijn en, achteruitrijdend, een bocht rechts en links nemen; het voertuig keeren om in tegenovergestelde richting te rijden op een baan van 9 meter breedte; op een helling het voertuig doen stilhouden en opnieuw in gang zetten, vertrouwd zijn met het politiereglement op het verkeer van motorrijtuigen.

ART. 7.

Alwie een rijbewijs verlangt vraagt het aan bij den vrederechter van het kanton. In de ontvoogde gemeenten kan de vrederechter naar keuze een politiecommissaris aanduiden en hem met de aflevering van het rijbewijs belasten. Bij deze aanvraag voegt de indiener :

1^o Een op gezegeld papier onderteekende verklaring blijkens dewelke hij voldoet aan de vereischten van geschiktheid voorzien bij artikel 6, 2^o en 3^o;

2^o Zoo hij valt onder toepassing van de letters *c* en *d* van artikel 6, een attest van bekwaamheid voor het besturen van een motorrijtuig afgeleverd door een door den Minister aangewezen deskundige.

Een Koninklijk besluit bepaalt de modaliteiten der aanvraag en der overige bewijsstukken die tot staving daarvan moeten worden overgelegd.

ART. 8.

Alwie een valsche verklaring aflegt over de vereischten van bekwaamheid voorzien bij artikel 6, wordt gestraft

ticle 6 sera punie d'une amende de 100 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un mois ou d'une de ces peines seulement. Les peines seront doublées s'il y a récidive.

ART. 9.

Le juge de paix ou l'autorité de police désignée par lui pourra soumettre la demande de permis à une enquête de police.

Sur résultat de cette enquête, le juge de paix pourra :

a) Refuser le permis de conduire aux personnes qui, en suite de condamnations pénales ou de police, paraissent dépourvues des qualités morales nécessaires;

b) Refuser le permis de conduire aux personnes qui se sont notoirement adonnées à l'ivrognerie;

c) Exiger que le requérant remette, à l'appui de sa déclaration d'aptitudes physiques, un certificat médical délivré par un médecin agréé; ce certificat sera exigé d'office si la demande se rapporte au permis de conduire un véhicule de transport de personnes à titre onéreux;

d) Exiger la constatation de l'aptitude du requérant à conduire une automobile par un examen à subir devant un expert agréé;

e) Convoquer le requérant pour lui demander des renseignements complémentaires.

Si le requérant ne se soumet pas aux exigences des lettres c, d et e, le permis de conduire sera refusé.

Le requérant auquel le permis de conduire aura été refusé par une autorité de police pourra appeler de cette décision devant le juge de paix du canton de sa résidence.

met een geldboete van 100 tot 1,000 frank en met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand, of met een dezer straffen. Bij herhaling wordt de straf verdubbeld.

ART. 9.

De vrederechter of de door hem aangewezen politieoverheid kan de aanvraag om rijbewijs aan een onderzoek onderwerpen door den politiecommissaris van de verblijfplaats van den aanvrager.

Volgens den uitslag van dit onderzoek kan de vrederechter :

a) Het rijbewijs weigeren aan de personen die, tengevolge van veroordeelingen door straf- of politierechtbanken, de noodige zedelijke hoedanigheden blijken te missen;

b) Het rijbewijs weigeren aan de personen die als dronkzuchtig bekend staan;

c) Eischen dat de aanvrager, tot staving van zijn verklaring betreffende de lichamelijke bekwaamheid, een medisch attest zou overleggen door een erkend geneesheer afgeleverd; dit attest wordt van rechtswege geëischt zoo de aanvraag betrekking heeft op een rijbewijs voor het vervoer van personen tegen betaling;

d) De vaststelling vergen van de bekwaamheid van den aanvrager tot het besturen van een motorrijtuig door middel van een proef vóór een erkenden deskundige af te leggen;

e) Den aanvrager bij zich roepen om hem aanvullende inlichtingen te vragen.

Voldoet de aanvrager aan de vereischten bij de letters c, d en e niet, dan wordt het rijbewijs geweigerd.

De aanvrager wien het rijbewijs wordt geweigerd, door een bevoegde overheid, kan van deze beslissing in beroep komen bij den vrederechter van het kanton zijner verblijfplaats.

ART. 10.

Le juge de paix ou l'autorité de police désignée par lui peut, s'il a des raisons de croire qu'une personne, porteur d'un permis de conduire, n'a plus les aptitudes ou la moralité nécessaires pour conduire un véhicule automobile :

a) Exiger que le porteur du permis fasse une nouvelle déclaration signée, qu'il réunit les conditions d'aptitudes énumérées à l'article 6;

b) Exiger que le porteur du permis se soumette à un examen médical par un médecin agréé et retirer le permis si cet examen prouve que le conducteur ne remplit plus les conditions exigées à l'article 6 ci-dessus;

c) Exiger que le conducteur se soumette à un examen de conduite d'automobile par un organisme agréé et retirer le permis si cet examen donne lieu à un avis défavorable.

Toute personne à laquelle le permis de conduire a été retiré par une autorité de police peut aller en appel de cette décision auprès du juge de paix du canton de sa résidence.

ART. 11.

Les tribunaux condamnant du chef d'infraction à la police du roulage ou du chef d'infraction à la loi sur l'ivresse publique pourront :

a) Prononcer le retrait définitif ou la suspension temporaire du permis de conduire si le titulaire du permis a compromis la sécurité de la route par une infraction grave ou par des contraventions réitérées aux prescriptions sur la circulation. Ce retrait ou cette suspension pourront être limités à une seule catégorie de véhicules;

b) Ordonner l'inscription de l'infraction et de la condamnation sur le permis de conduire.

ART. 10.

De vrederechter of de door hem aangewezen politieoverheid kan, zoo hij reden heeft te gelooven dat een persoon, houder van een rijbewijs, niet meer de noodige bekwaamheid of zedelijkheid bezit om een motorrijtuig te besturen :

a) Eischen dat de houder van het bewijs een nieuwe ondertekende verklaring overlegge, blijkens dewelke hij de vereischen van bekwaamheid bij artikel 6 opgesomd nog vereenigt;

b) Eischen dat de houder van het bewijs een geneeskundig onderzoek onderga voor een erkend geneesheer en het rijbewijs intrekken zoo uit dit onderzoek blijkt dat de bestuurder niet meer aan de bij artikel 6 gestelde vereischen voldoet;

c) Eischen dat de bestuurder een proef van bestuurder van een motorrijtuig aflegge voor een erkend organisme en het rijbewijs intrekken zoo deze proef tot een ongunstig advies leidt.

Alwie dien het rijbewijs werd ingetrokken, door een politieoverheid kan van deze beslissing in beroep komen bij den vrederechter van het kanton zijner verblijfplaats.

ART. 11.

De rechtbanken die veroordeelen wegens overtreding van de wet op het verkeer of van de wet op de openbare dronkenschap kunnen :

a) De definitieve intrekking of de tijdelijke schorsing van het rijbewijs gelasten, zoo de titularis van het bewijs de veiligheid van den weg in gevaar heeft gebracht door een ernstige overtreding of door herhaalde overtredingen van de verkeersvoorschriften. Deze intrekking of schorsing kunnen worden beperkt tot een enkele categorie voertuigen;

b) De vermelding van de overtreding en van de veroordeeling op het rijbewijs gelasten.

Par dérogation à ce qui précède, les tribunaux devront prononcer le retrait, la suspension ou l'inscription du permis dans les cas prévus par la présente loi.

En jugeant des infractions à la police du roulage, les tribunaux pourront toujours faire vérifier, par un examen médical ou par un examen technique, l'exactitude des déclarations d'aptitude faites par le conducteur en vue d'obtenir son permis.

S'ils constatent une fausse déclaration, ils devront prononcer le retrait définitif du permis sans préjudice de la peine stipulée à l'article 8.

ART. 12.

Toute personne dont le permis de conduire a été retiré ou suspendu par décision judiciaire pourra, lorsqu'une année se sera écoulée depuis la date de sa condamnation, adresser une requête tendant à obtenir la suppression de la peine, au Président du tribunal qui l'a prononcée.

Le tribunal pourra restituer au requérant le droit de conduire tout en exigeant l'inscription de la condamnation et du jugement qui y a mis fin, sur le permis.

Si le tribunal refuse de restituer au requérant le droit de conduire, celui-ci ne pourra adresser une nouvelle requête qu'un an après ce jugement.

ART. 13.

Le porteur du permis de conduire sur lequel aura été inscrite une infraction ou une condamnation pourra, si pendant deux ans à partir de cette inscription il n'a plus commis de nouvelle infraction, adresser une requête au juge de paix ou à l'autorité de police désignée par lui pour obtenir un nouveau permis libre de toute inscription.

In afwijking van wat voorgaat, moeten de rechtbanken de intrekking, de schorsing of de aantekening van het rijbewijs gelasten in de bij deze wet voorziene gevallen.

Bij het berechten van de overtredingen van de verkeersregeling, moeten de rechtbanken steeds nagaan, door middel van een geneeskundig of technisch onderzoek, of de verklaringen van bekwaamheid door den bestuurder voor het bekomen van zijn rijbewijs afgelegd juist zijn.

Wordt een verklaring valsch bevonden, dan gelasten zij de definitieve intrekking van het rijbewijs onverminderd de straf voorzien bij artikel 8.

ART. 12.

Alwie dien het rijbewijs werd ingetrokken of geschorst bij rechterlijke beslissing, kan, een jaar na zijne veroordeeling, een verzoekschrift zenden naar den Voorzitter der rechtbank die de straf heeft uitgesproken, om haar te doen intrekken.

De rechtbank kan aan den aanvrager het recht van besturen terug-schenken mits vermelding op het rijbewijs van de veroordeeling en van het vonnis dat daaraan een einde stelde.

Weigert de rechtbank aan den aanvrager het recht te besturen terug te schenken, dan kan deze een nieuw verzoekschrift één jaar na dit laatste vonnis, indienen.

ART. 13.

De houder van een rijbewijs waarop een overtreding of een veroordeeling vermeld staat kan, zoo hij gedurende twee jaar vanaf deze vermelding geen nieuwe overtreding meer beging, een verzoekschrift zenden naar den vrede-rechter of de door hem aangewezen politieoverheid om een nieuw rijbewijs zonder eenige vermelding te bekomen.

Après enquête un nouveau permis pourra être délivré.

ART. 14.

Le coupable qui aura encouru la peine du retrait du permis de conduire pour toutes les catégories de véhicules, devra remettre son permis de conduire au greffe du tribunal qui a rendu le jugement, dans les cinq jours à partir de la notification de celui-ci.

Le greffier du tribunal, après inscription de la condamnation, renverra le permis à l'autorité qui l'a délivré.

Le coupable qui aura encouru la peine de retrait du permis de conduire pour une catégorie de véhicules, la peine de suspension ou d'inscription sur le permis de conduire, devra remettre son permis au greffe du tribunal qui a rendu le jugement dans les cinq jours à partir de la notification de ce jugement.

Le greffier remettra le permis à l'intéressé après l'inscription de la peine et notifiera la condamnation au commissaire d'arrondissement qui a délivré le permis.

Toute personne qui ne remettra pas son permis de conduire dans les conditions exigées par cet article sera passible des peines énumérées à l'article 4.

ART. 15.

Toute personne conduisant après que son permis de conduire lui aura été retiré, sera passible des peines énumérées à l'article 8.

Toute personne conduisant pendant la période de suspension de son permis, sera passible des mêmes peines; en outre, le tribunal devra doubler la durée de la suspension.

Na onderzoek door den vrederechter of de door hem aangewezen politie-overheid kan een nieuw rijbewijs worden afgeleverd.

ART. 14.

Degene die de straf van intrekking van het rijbewijs voor al de categorieën voertuigen heeft opgelopen, moet zijn rijbewijs afgeven aan de Griffie van de rechtbank die het vonnis heeft gewezen, binnen vijf dagen van zijne beteekening.

Na inschrijving van de veroordeeling zendt de Griffier van de rechtbank het rijbewijs aan de overheid terug, die het heeft afgeleverd.

Degene die de straf van intrekking van het rijbewijs van een categorie voertuigen heeft opgelopen of de schorsing of aantekening van het rijbewijs, moet zijn rijbewijs afgeven aan den Griffier van de rechtbank die het vonnis heeft gewezen, binnen vijf dagen vanaf zijne beteekening.

De Griffier overhandigt het rijbewijs aan den betrokkene na inschrijving van de straf en geeft kennis van de veroordeeling aan den arrondissementscommissaris die het heeft afgeleverd.

Alwie zijn rijbewijs niet aflevert in de voorwaarden bij dit artikel voorzien, is strafbaar met de straffen opgesomd bij artikel 4.

ART. 15.

Alwie bestuurt nadat hem zijn rijbewijs werd afgenomen is strafbaar met de straffen opgesomd bij artikel 8.

Alwie bestuurt gedurende het tijdperk van schorsing van zijn rijbewijs is strafbaar met dezelfde straffen; bovendien moet de rechtbank den duur van de schorsing verdubbelen.

Toute personne dont le permis a été retiré ou suspendu et qui essayera de se procurer un autre permis de conduire, sera passible des peines fixées à l'article 8; en outre, le permis pourra lui être retiré.

Toute personne dont le permis porte l'inscription d'une infraction et qui essayera de se procurer un permis vierge, sera passible des peines fixées à l'article 8; en outre, le permis sera suspendu pour une période de quinze jours au moins.

ART. 16.

Lorsqu'un permis de conduire est usé ou perdu, le titulaire pourra en demander le renouvellement à l'autorité compétente. Le nouveau permis délivré reproduira les données et inscriptions de l'ancien permis. Il annulera ce dernier.

ART. 17.

Le juge de paix ou l'autorité de police désignée par lui communiquera à l'Office de la Route, la liste des permis de conduire qu'il a délivrés ainsi que la liste des permis retirés. L'Office de la Route tiendra un répertoire des conducteurs porteurs de permis.

ART. 18.

La loi sur la condamnation conditionnelle sera applicable aux infractions à la présente loi. Le pourvoi en cassation ne sera pas suspensif en ce qui concerne la mise en exécution de décisions comportant la privation temporaire ou définitive du permis de conduire.

ART. 19.

Les mesures d'application relatives aux dispositions du présent chapitre seront fixées par arrêté royal.

Alwie dien het rijbewijs werd afgenomen of geschorst tracht een ander rijbewijs te bekomen, is strafbaar met de straffen bepaald bij artikel 8; bovendien kan het rijbewijs hem worden afgenomen.

Alwie diens rijbewijs de vermeiding draagt van eene overtreding en die tracht een rijbewijs zonder vermelding te bekomen, is strafbaar met de straffen bepaald bij artikel 8; bovendien wordt het rijbewijs geschorst voor een tijdperk van minstens vijftien dagen.

ART. 16.

Is een rijbewijs versleten of verloren, dan kan de titularis vernieuwing daarvan bij de bevoegde overheid aanvragen. Het nieuwe rijbewijs herhaalt de gegevens en vermeldingen van het oude. Het maakt dit laatste ongeldig.

ART. 17.

De vrederechter of de door hem aangewezen politieoverheid deelt aan den Wegendienst de lijst mede van de rijbewijzen die hij heeft afgeleverd en van de ingetrokken rijbewijzen. De Wegendienst houdt een lijst bij van de bestuurders, houders van een rijbewijs.

ART. 18.

De wet op de voorwaardelijke veroordeeling is van toepassing de overtredingen van deze wet. Het Cassatieberoep is niet van schorsenden aard wat betreft de tenuitvoerlegging van de beslissingen houdende tijdelijke of definitieve intrekking van het rijbewijs.

ART. 19.

Een Koninklijk besluit bepaalt de maatregelen van toepassing betreffende de bepalingen van dit hoofdstuk.

Cet arrêté fixera également les mesures transitoires en faveur des conducteurs de véhicules automobiles servant au transport de personnes à titre onéreux ou dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogr., qui, au moment de la promulgation de la présente loi sont âgés de moins de vingt et un ans mais conduisent depuis une période de plus de six mois.

CHAPITRE II.

L'ASSURANCE.

ART. 20.

Le propriétaire d'un véhicule automobile est tenu de contracter, auprès d'une compagnie d'assurance agréée par le Roi, une assurance de responsabilité civile pour le dommage résultant d'un accident causé à une tierce personne par le véhicule; l'assurance couvrira tous les accidents causés par le véhicule conduit par le propriétaire ou par une autre personne avec son autorisation. Le montant de cette assurance doit être de 250,000 francs au moins.

ART. 21 .

La police d'assurance pourra contenir une clause portant que 10 p. c. du dommage effectif et au maximum 2,500 francs par sinistre, ne seront pas couverts par l'assurance mais supportés par l'assuré.

ART. 22.

L'assurance de responsabilité civile contractée pour un véhicule automobile confère au lésé, dans les limites des sommes assurées par contrat, une action directe contre l'assureur.

S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues par le détenteur du véhicule excède la somme assurée, les droits des lésés contre l'assureur sont réduits proportionnellement jus-

Dit besluit bepaalt eveneens de overgangsmaatregelen ten behoeve van bestuurders van motorrijtuigen dienende voor het personenvervoer tegen betaling of waarvan het geladen gewicht 3,500 kg., overschijdt, die, bij de afkondiging dezer wet, minder dan een en twintig jaar oud zijn doch sedert meer dan zes maanden besturen.

HOOFDSTUK II.

VERZEKERING.

ART. 20.

De eigenaar van een motorrijtuig is gehouden, bij eene door den Koning erkende verzekeringsmaatschappij eene verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid aan te gaan voor de schade voortspruitende uit een ongeval door het rijtuig aan een derden persoon veroorzaakt; de verzekering dekt al de ongevallen veroorzaakt door het rijtuig bestuurd door den eigenaar of door een anderen persoon met zijne toelating. Deze verzekering moet ten minste 250,000 frank bedragen.

ART. 21.

De verzekeringspolis moet een bepaling bevatten houdende dat 10 t. h. van de werkelijke schade en ten hoogste 2,500 frank per ongeval niet zullen worden gedekt door de verzekering doch gedragen door den verzekerde.

ART. 22.

De verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid aangegaan voor een motorrijtuig, geeft aan den verongelukte, binnen de grenzen van de bij het contract verzekerde bedrag, een rechtstreeksch verhaal op den verzekeraar.

Zijn er verscheidene verongelukten en overschrijdt het totaal der schade-loosstellingen, door den eigenaar van het voertuig verschuldigd, de verzekerde som, dan worden de rechten

qu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, est libéré de sa responsabilité à l'égard des autres lésés, jusqu'à concurrence de la somme versée.

ART. 23.

Les exceptions découlant du contrat d'assurance qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité d'assurance ne peuvent être opposées au lésé.

En revanche, l'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat d'assurance.

ART. 24.

Le certificat d'immatriculation du véhicule n'est délivré que si le détenteur justifie être couvert par l'assurance exigée à l'article 20.

L'assureur est tenu d'aviser le Gouverneur de la province de toute suspension ou cessation de l'assurance. La suspension ou la cessation déploie ses effets au plus tôt quatorze jours après réception de l'avis. Dès qu'il est ainsi prévenu, le Gouverneur exigera la remise du certificat d'immatriculation qui devra lui être renvoyé dans les cinq jours de sa demande.

ART. 25.

Les infractions aux dispositions des articles 18 à 22 seront punies d'une

van de verongelijkten tegenover den verzekeraar tot deze som verminderd. Evenwel wordt de verzekeraar, die te goeder trouw aan een verongelijkte een hooger bedrag dan het hem toekomende aandeel heeft uitbetaald, omdat hij van het bestaan van andere aanspraken onkundig was, vrijgesteld van zijn aansprakelijkheid tegenover de overige verongelijkten, tot beloop van de gestorte som.

ART. 23.

De uitzonderingen voortvloeiende uit het verzekeringscontract die voor gevolg mochten hebben de schadeloosstelling te beperken of te doen wegval len, mogen aan den verongelijkte niet worden tegengesteld.

Daarentegen heeft de verzekeraar een recht van verhaal tegen den houder van de verzekering in de mate waarin hij gemachtigd werd zijne verstrekkingen te weigeren of te beperken volgens het verzekeringscontract.

ART. 24.

Het bewijs van inschrijving van het voertuig wordt pas afgeleverd nadat de houder bewezen heeft gedekt te zijn door de verzekering vereischt bij artikel 20.

De verzekeraar is gehouden den Gouverneur der provincie in kennis te stellen van elke schorsing of elk verstrijken van de verzekering. De schorsing of het verstrijken krijgt zijn volle uitwerking ten vroegste veertien dagen na ontvangst van de kennisgeving. Zoodra hij aldus werd verwittigd, eischt de Gouverneur de teruggave van het inschrijvingsbewijs dat hem binnen vijf dagen na zijn verzoek moet toekomen.

ART. 25.

De overtredingen van de bepalingen der artikelen 18 tot 22 worden bestraft

amende de 100 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un mois ou d'une de ces peines seulement.

ART. 26.

Un arrêté royal fixera les conditions d'agrément des compagnies d'assurance.

Un arrêté royal fixera également les conditions imposées aux véhicules étrangers circulant en territoire belge, au point de vue de l'assurance.

CHAPITRE III.

VÉHICULES AUTOMOBILES.

ART. 27.

Organes moteurs. — Le fonctionnement des organes moteurs ne doit constituer aucune cause de danger ou d'incommodité.

Le véhicule doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux à action efficace et intercalé dans la conduite d'échappement. Les conduites d'échappement, ni le pot d'échappement ne peuvent avoir un clapet d'échappement ou un dispositif analogue ayant pour but d'éliminer ou d'atténuer, de manière passagère ou durable, le fonctionnement du pot d'échappement silencieux.

Il est interdit que les gaz quittent le tuyau d'échappement dans la direction de la route.

ART. 28.

Organes de direction et de manœuvre. — Les organes de commande de la direction offriront toute la garantie de solidité désirable.

Un appareil de direction n'est pas

met een geldboete van 100 tot 1,000 frank, en met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand of enkel met één dezer straffen.

ART. 26.

Een Koninklijk besluit bepaalt de voorwaarden van erkenning der verzekeringsmaatschappijen.

Een Koninklijk besluit bepaalt eveneens de voorwaarden opgelegd aan de vreemde voertuigen op Belgisch grondgebied rijdende, met het oog op de verzekering.

HOOFDSTUK III.

MOTORRIJTUIGEN.

ART. 27.

Motororganen. — De werking der motororganen mag geen oorzaak van gevaar of ongemak zijn.

Het rijtuig moet voorzien zijn van een doelmatig en geluidloos ontsnappingstoestel geplaatst op de ontsnappingsgeleiding. De ontsnappingsgeleidingen, zoomin als de knalpot mogen van een ontsnappingsklep of van een gelijkaardig toestel voorzien zijn dat voor doel heeft tijdelijk of voortdurend de werking van den geluidloozen knalpot uit te schakelen of te dempen.

De gassen mogen de ontsnappingsbuis niet in de richting van den weg verlaten.

ART. 28.

Stuur- en bedieningsinrichtingen. — De stuurinrichtingen moeten alle waarborgen van gewenschte stevigheid bieden.

Een stuurinrichting wordt niet aan-

considéré comme conforme aux prescriptions lorsque le fonctionnement en est compromis par l'usure.

Un arrêté royal fixera les conditions de construction et de déplacement des roues, de l'essieu de direction, auxquelles doivent répondre les organes de direction pour offrir les garanties nécessaires.

Les véhicules dont le poids à vide dépasse 300 kilogrammes doivent être munis d'une marche arrière.

ART. 29.

Freins.

Tout véhicule automobile doit être pourvu de deux systèmes de freinage à commandes distinctes, chacun d'eux à action rapide et suffisamment puissant pour arrêter et immobiliser le véhicule sur les plus fortes déclivités.

Les deux systèmes de freinage doivent agir sur des surfaces freinées différentes; toutefois, lorsque l'effort de freinage s'exerce sur plus d'un essieu, les surfaces freinées de l'un des deux freins peuvent être utilisées simultanément pour l'autre. Un au moins des systèmes de freinage doit pouvoir rester serré sans l'intervention du conducteur.

Les organes servant à la transmission de l'effort doivent être établis de telle sorte que, même en cas de rupture ou de non fonctionnement d'une pièce quelconque susceptible d'être mise en défaut, le freinage soit toujours assuré dans les conditions de rapidité et d'efficacité ci-dessus prévues, sur deux roues d'un même essieu, ou au moins sur deux roues placées de part et d'autre de l'axe du véhicule. Pour les motocycles, cette condition sera considérée comme remplie par le freinage sur une seule roue. Pour les véhicules ayant plus de quatre roues, le freinage devra être assuré dans les mêmes conditions sur quatre roues, placées deux à deux de part et d'autre du même axe.

gezien als overeenkomstig met de voorschriften wanneer de werking door slijtage in gevaar kan komen.

Een Koninklijk besluit bepaalt de voorwaarden van bouw en verplaatsing der wielen, van de stuuras, waaraan de stuurinrichtingen moeten voldoen om de noodige waarborgen te bieden.

De voertuigen die ledig meer dan 300 kilogram wegen moeten kunnen achteruit rijden.

ART. 29.

Remmen.

Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van twee soorten remmen met afzonderlijke bediening, elk met vlugge werking en krachtig genoeg om op de steilste helling het voertuig te doen stoppen en blijven staan.

De twee soorten remmen moeten op afzonderlijke remvlakken werken; werkt evenwel de rem op meer dan een as, dan mogen de remvlakken van een der beide remmen tevens voor den andere dienen. Ten minste een der remmenstellen moet zonder tusschenkomst van den bestuurder kunnen vast blijven.

De organen voor de transmissie van de kracht moeten derwijze ingericht zijn dat, zelfs bij breuk of niet werking van eenig deel dat defect kan geraken, de remming steeds mogelijk blijve in de hooger aangegeven voorwaarden van vlugheid en doelmatigheid, op beide wielen van een zelfden as, of ten minste op twee wielen aan weerskanten van den as van het voertuig geplaatst. Voor de motorrijwielen wordt dit vereischte beschouwd als nagekomen door de remming op een enkel wiel. Voor de voertuigen met meer dan vier wielen, moet remming mogelijk zijn in dezelfde voorwaarden op vier wielen, twee aan twee aan weerskanten van denzelfden as geplaatst.

ART. 30.

Éclairage. — Tout véhicule automobile autre que la motocyclette doit être muni :

1^o De deux phares placés à l'avant, à la même hauteur et à la même distance du milieu du véhicule. Le bord inférieur de ces phares ne peut être placé à plus d'un mètre au-dessus de la route. Allumés, les phares doivent avoir la même puissance lumineuse et éclairer efficacement la route à l'avant, sur une distance qui ne doit pas être inférieure à 100 mètres;

2^o D'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement produit par le phare. Le dispositif supprimant l'éblouissement doit, toutefois, laisser subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la route jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres. Ce dispositif d'éclairage réduit peut être réalisé soit au moyen du projecteur unique, convenablement disposé à cet effet, soit au moyen de plusieurs appareils employés simultanément ou non, pourvu que le passage d'un éclairage à l'autre ait lieu sans aucune interruption;

3^o De deux lanternes à feu blanc placées à l'avant, à la même hauteur et à la même distance du milieu du véhicule, dont le côté extérieur ne peut être éloigné de plus de 0^m40 du côté extérieur du véhicule. Ces lanternes peuvent se trouver dans le même réflecteur que celui des phares;

4^o D'un feu rouge placé à l'arrière gauche du véhicule, à un mètre maximum au-dessus du sol et à 0^m40 maximum du côté extérieur gauche du véhicule, et d'un dispositif lumineux capable de rendre lisible le numéro inscrit sur la plaque arrière et dont l'apposition est prescrite par l'article 54.

ART. 30.

Verlichting. — Elk motorrijtuig ander dan een motorrij wiel moet voorzien zijn :

1^o Van twee schijnwerpers op dezelfde hoogte vooraan geplaatst en op denzelfden afstand van het midden van het voertuig. De onderste rand van deze schijnwerpers mag niet hoger dan 1 meter boven den weg staan. Als zij branden moeten de lantarens dezelfde lichtkracht hebben en den weg vooruit doelmatig verlichten, op een afstand van ten minste 100 meter.

2^o Van een toestel dat verblinding door den schijnwerper belet. Dit toestel moet, evenwel, een voldoende lichtkracht laten bestaan om den weg doelmatig te verlichten op een afstand van ten minste 25 meter. Deze dempinrichting kan bestaan hetzij in een enkelen schijnwerper, behoorlijk te dien einde vooraan geplaatst, hetzij in een of meer toestellen die al dan niet gelijktijdig werken, mits de overgang van een verlichting naar de andere zonder onderbreking kunne geschieden;

3^o Van twee lantaarns met wit licht vooraan geplaatst, op dezelfde hoogte en op denzelfden afstand van het midden van het voertuig, waarvan de buitenste rand niet verder dan 0^m40 van den buitenkant van het voertuig mag verwijderd zijn. Deze lantaarns mogen zich in denzelfden reflector bevinden als de schijnwerpers;

4^o Van een rood licht aan den linkerkant van het voertuig geplaatst op ten hoogste 1 meter boven den grond en op ten hoogste 0^m40 van den linker buitenkant van het voertuig, en van een lichttoestel dat het nummer op de achterplaat leesbaar maakt en waarvan het aanbrengen bij artikel 54 wordt voorzien.

Toute motocyclette doit être munie :

1^o D'un phare placé à l'avant, dans l'axe du véhicule, et dont la puissance lumineuse est suffisante pour éclairer efficacement la route à l'avant sur une distance de 100 mètres;

2^o D'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement produit par le phare, mais qui laisse subsister une puissance lumineuse suffisante pour éclairer efficacement la route sur 25 mètres;

3^o D'une lanterne à feu blanc et, dans le cas d'une motocyclette avec side-car, de deux feux blancs placés à la même hauteur, à la même distance du milieu du véhicule et au maximum de 0^m40 du bord extérieur du véhicule;

4^o D'un feu rouge à l'arrière et d'un dispositif d'éclairage capable de rendre lisible le numéro inscrit sur la plaque arrière.

L'emploi de phares trop puissants est interdit.

Un arrêté royal déterminera les spécifications auxquelles doivent répondre les dispositifs d'éclairage d'automobile pour satisfaire aux conditions de puissance et d'atténuation d'éblouissement requises ci-dessus.

ART. 31.

Signaux sonores. — Tout véhicule automobile doit être muni d'un appareil sonore avertisseur, susceptible d'être entendu à 100 mètres au moins et différent des types de signaux sonores réservés à d'autres usagers par le règlement.

Dans les agglomérations, le son émis par l'avertisseur doit rester modéré. L'usage de sirène et sifflet fonctionnant au moyen de gaz d'échappement y est interdit.

Elk motorrijwiel moet voorzien zijn :

1^o Van een schijnwerper vooraan geplaatst in de as van het voertuig en waarvan de lichtkracht voldoende is om doelmatig den weg vooruit op een afstand van 100 meter te verlichten;

2^o Van een toestel dat verblinding door den schijnwerper belet, doch dat genoeg lichtkracht overlaat om den weg doelmatig op 25 meter te verlichten.

3^o Van een lantaarn met wit licht en, voor een motorrijtuig met zijspan, van twee witte lichten op dezelfde hoogte geplaatst en op denzelfden afstand van het midden van het voertuig, en ten hoogste op 0^m40 aan den buitenrand van het voertuig;

4^o Van een rood licht aan den achterkant en van een verlichtings-toestel dat het nummer op de achterplaat leesbaar maakt.

Gebruik van te krachtige schijnwerpers is verboden.

Een Koninklijk besluit bepaalt de vereischen waaraan de verlichtings-toestellen van de motorrijtuigen moeten beantwoorden om hooger gestelde bepalingen van kracht en demping van licht na te komen.

ART. 31.

Geluidsseinen. — Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van een geluidgevend waarschuwingstoestel, hoorbaar op ten minste 100 meter en verschillend van de geluidsseinen aan de overige weggebruikers voorbehouden.

In de stedelijke bebouwde kommen moet het geluidsein matig blijven. Gebruik van sirene en fluit op de ontsnapping werkende is verboden.

ART. 32.

Miroir rétroviseur. — Tout véhicule automobile doit être muni d'un miroir rétroviseur disposé de manière à permettre au conducteur de surveiller la route à gauche et à l'arrière de son véhicule.

ART. 33.

Essuie-glace. — Tout véhicule automobile doit être muni d'un essuie-glace agissant efficacement sur la glace placée devant le conducteur.

ART. 34.

Ressorts. — Tout véhicule automobile doit être muni de ressorts efficaces et de fonctionnement régulier placés entre le châssis et les essieux.

ART. 35.

Garde-boue. — Tout véhicule automobile, dont la vitesse de circulation peut dépasser 20 kilomètres à l'heure, doit être muni de garde-boue.

ART. 36.

Bandages. — Les bandages des roues doivent présenter une surface de roulement unie et continue, sans creux ni saillies. Toutefois, l'emploi de saillies en caoutchouc est autorisé.

Les roues des véhicules automobiles doivent être munies de pneumatiques ou de bandages en caoutchouc élastique.

Le Ministre pourra, par arrêté

ART. 32.

Achterwaartsche spiegel. — Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van een spiegel derwijze geplaatst dat de bestuurder het links en achter zijn voertuig liggend weggedeelte, kunne overzien.

ART. 33.

Wisscher. — Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van een wisscher die doelmatig werkt op het glas voor den bestuurder geplaatst.

ART. 34.

Veeringen. — Elk motorrijtuig moet voorzien zijn van doelmatige en regelmatig werkende veeringen tusschen het chassis en de assen geplaatst.

ART. 35.

Spatborden. — Elk motorrijtuig, dat sneller dan 20 kilometer in het uur kan rijden, moet van spatborden voorzien zijn.

ART. 36.

Banden. — De banden der wielen moeten een effen en ononderbroken rolvlak hebben, zonder holten noch bulten. Gebruik van rubber uitsprongen is toegelaten.

De wielen der automobiel-rijtuigen moeten voorzien zijn van lucht- of rubber-elastische banden.

De Minister kan, bij ministeriëel

ministériel, assimiler certains bandages spéciaux, donnant toute garantie au point de vue de l'élasticité, aux bandages en caoutchouc élastique.

L'épaisseur des bandages élastiques doit être au minimum de 4 centimètres et leur largeur sur la jante de 8 centimètres.

La pression exercée sur le sol par un véhicule ne pourra, à aucun moment, dépasser 100 kilogrammes par centimètre de largeur de bandage. Cette largeur est mesurée au contact avec un sol dur, sur un bandage neuf en état de fonctionnement normal.

ART. 37.

Encombrement. — Dans une section transversale, la largeur d'un véhicule automobile — toutes saillies comprises — ne doit nulle part être supérieure à 2^m35 pour les véhicules circulant sur les routes de la première et de la deuxième catégorie; elle ne pourra dépasser 2^m10 pour les véhicules circulant sur les routes de la troisième catégorie.

L'extrémité de la fusée, le moyeu, les organes de freinage, toutes pièces accessoires comprises, ne doivent pas faire saillie sur le reste du contour extérieur du véhicule.

Les chaînes et accessoires mobiles ou flottants doivent être fixés au véhicule de manière à ne pas sortir dans leurs oscillations du contour extérieur du véhicule et à ne pas traîner sur le sol.

La longueur maximum des véhicules est de 9 mètres et la hauteur maximum est de 3^m50, toutes saillies comprises.

Le Ministre des Transports pourra exceptionnellement, sur certains parcours déterminés, autoriser la circulation des véhicules de transports publics de personnes de largeur et de longueur dépassant celles fixées ci-dessus.

besluit, sommige speciale banden met elastische rubberbanden gelijkstellen, als leverende elken waarborg van elasticiteit op.

De dikte der elastische banden moet ten minste 4 centimeter en hun breedte op de velg, ten minste 8 centimeter bedragen.

De druk op den grond door een voertuig uitgeoefend mag, op geen enkel oogenblik, 100 kilogram per centimeter breedte van den band bedragen. Deze breedte wordt gemeten in aanraking met den harden grond, op een nieuwen band in staat van normale werking.

ART. 37.

Omvang. — In een dwarsche doorsnede mag de breedte van een motorrijtuig — met inbegrip van alle uitstekende gedeelten — nergens 2^m35 overschrijden voor de voertuigen die op de wegen der eerste en der tweede categorie rijden; zij mag niet 2^m10 overschrijden voor de voertuigen die op de wegen der derde categorie rijden.

Het uiteinde van de astap, de naaf, de reminrichting, met inbegrip van alle toebehoorende stukken, mogen niet uitspringen op den omtrek van het voertuig.

De kettingen en beweegbare of losse toebehooren moeten derwijze aan het voertuig worden gehecht dat zij niet buiten den omtrek van het voertuig slingeren noch over den grond sleepen.

De maximum lengte van de voertuigen bedraagt 9 meter en de maximum hoogte 3^m50 met inbegrip van alle uitsprongen.

De Minister van Vervoer kan, bij uitzondering, voor bepaalde ritten, het verkeer toelaten van openbare voertuigen voor personentransport, die de bepaalde lengte en breedte overschrijden.

La distance entre la face arrière du véhicule et l'essieu arrière ne peut dépasser de plus de 2 mètres le cinquième de l'écartement des roues.

ART. 38.

Chargement. — Le chargement doit être fixé au véhicule de manière à ne causer aucun dommage aux autres usagers de la route.

La largeur et la hauteur du chargement de véhicules automobiles ne peut dépasser la limite fixée ci-dessus pour la largeur et la hauteur du véhicule lui-même.

Le chargement ne peut faire saillie à l'arrière du véhicule de plus de 2 mètres. L'extrémité arrière du chargement ne peut dépasser de plus de 2 mètres le cinquième de l'écartement des roues. L'extrémité arrière du chargement qui dépasse de plus de 1 mètre l'arrière du véhicule doit être signalée dès la chute du jour par un feu rouge.

ART. 39.

Poids total. — Le poids total d'un véhicule automobile et de son chargement ne dépassera pas 12 tonnes. La charge totale par roue ne peut excéder 3,500 kilogrammes.

Les véhicules automobiles d'un poids total supérieur à 12 tonnes ne peuvent circuler qu'en vertu d'une autorisation spéciale de la Députation permanente s'ils circulent sur le territoire d'une seule province ou du Ministre s'ils circulent sur le territoire de plusieurs provinces.

ART. 40.

Réception des véhicules. — La constatation que les véhicules automobiles dont le poids en charge dépasse

De afstand tusschen de achterzijde van het voertuig en de achteras mag met niet meer dan 2 meter het vijfde van den wielenafstand overschrijden.

ART. 38.

Lading. — De lading moet derwijze aan het voertuig worden vastgemaakt dat daarvan de overige weggebruikers geen schade kunnen ondervinden.

Breedte en hoogte van de lading van een motorrijtuig mogen de hooger bepaalde grens voor breedte en hoogte van het voertuig zelf niet overschrijden.

De lading mag achter aan het voertuig niet meer dan 2 meter uitsteken. Het achter-uiteinde van de lading mag met niet meer dan 2 meter het vijfde van den wielenafstand overschrijden. Het achter-uiteinde van de lading dat met meer dan 1 meter buiten de achterzijde van het voertuig uitsteekt, moet, bij het vallen van de duisternis, door een rood licht worden aangegeven.

ART. 39.

Totaal gewicht. — Het totaal gewicht van een motorrijtuig en van zijn lading mag 12 ton niet overschrijden. De totale lading per wiel mag 3,500 kilogram niet overschrijden.

De motorrijtuigen met een totaal gewicht hooger dan 12 ton mogen slechts rijden krachtens een bijzondere toelating vanwege de Bestendige Deputatie, zoo zij op het gebied van een enkele provincie rijden, of van den Minister, zoo zij op het gebied van verschillende provinciën rijden.

ART. 40.

Keuring der voertuigen. — De vaststelling dat de motorrijtuigen, waarvan het geladen gewicht 3,500 kilo-

3,500 kilogrammes satisfont aux diverses prescriptions du règlement est faite par l'Office de la Route, soit par type de véhicules sur la demande du constructeur, soit par véhicule isolé sur la demande du propriétaire.

Pour les véhicules dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes, construits en Belgique, le constructeur doit demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a établis ou qu'il établira. Pour les véhicules dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes, construits à l'étranger, cette demande est introduite par le représentant général en Belgique.

Si l'Office de la Route constate que le type de véhicule présenté satisfait aux prescriptions réglementaires, il délivre au requérant un certificat. Ce certificat indiquera, outre la marque, le type et les caractéristiques du véhicule, les conditions qu'il devra réunir pour être mis en circulation :

Les dimensions des bandages et leur nature;

Le poids maximum total, la tare;

La charge maximum;

Le poids maximum par roue pour chaque essieu;

L'encombrement maximum du véhicule;

La vitesse de circulation sur chaque catégorie de routes et, éventuellement, les catégories de routes qui sont interdites;

Les indications de la plaque à apposer sur le véhicule.

En cas de refus par l'Office de la Route de délivrer le certificat, le requérant peut faire appel au Ministre qui statue en dernier ressort.

Le constructeur, belge ou étranger, aura la faculté de livrer au public un

gram overschijdt, voldoen aan de verschillende reglementaire voorschriften geschiedt door de Wegendienst, hetzij volgens het model der voertuigen op verzoek van den bouwer, hetzij per afzonderlijk voertuig op verzoek van den eigenaar.

Voor de voertuigen met meer dan 3,500 kilogram geladen gewicht, in België gebouwd, moet de bouwer het onderzoek aanvragen van alle modellen van automobielen die hij heeft vastgesteld of zal vaststellen. Voor de voertuigen met meer dan 3,500 kg. geladen gewicht, in den vreemde gebouwd, moet deze aanvraag worden ingediend door den algemeenen vertegenwoordiger in België.

Indien de Wegendienst vaststelt dat het voorgestelde model van voertuig beantwoordt aan de reglementaire voorschriften, levert hij aan den aanvrager een getuigschrift af. Dit getuigschrift zal, behalve het merk, het model en de kenmerken van het voertuig, ook de voorwaarden aanduiden die het moet vervullen om in gebruik te worden gesteld :

Afmetingen en aard van de banden;

Totaal maximum-gewicht, de tarra;

De maximum-lading;

Het maximum-gewicht per wiel voor elken as;

Den maximum-omvang van het voertuig;

De verkeerssnelheid op elke categorie van wegen, en, eventueel, de categorieën van wegen die verboden zijn;

De aanduidingen van de plaat op het voertuig aan te brengen.

Indien de wegendienst weigert het bewijs af te leveren, mag de aanvrager beroep aantekenen bij den Minister, die in hoogsten aanleg beslist.

Het zal den Belgischen of vreemden bouwer vrij staan aan het publiek een

nombre quelconque de véhicules conformes à chacun des types agréés. Il remet à chaque acquéreur un duplicata du certificat type.

Un arrêté royal fixera les modalités d'application relatives à la réception des véhicules, à la délivrance des certificats et des duplicata.

ART. 41.

Nombre de remorques et longueur du train. — Un véhicule automobile destiné au transport de marchandises ou de personnes ne peut traîner qu'une seule remorque.

Un tracteur spécialement construit pour remorquer des véhicules peut traîner deux remorques.

Les trains comprenant un plus grand nombre de remorques ne peuvent circuler qu'en vertu d'une autorisation spéciale de la Députation permanente s'ils circulent sur le territoire d'une seule province ou du Ministre s'ils circulent sur le territoire de plusieurs provinces.

La longueur du train ne peut dépasser 18 mètres. Il est interdit d'accoupler des remorques à des véhicules automobiles de transports publics de personnes.

ART. 42.

Attelage. — Le système d'attelage des remorques offrira toute la garantie de solidité désirable et sera complété par un dispositif de sûreté. Le système d'attelage sera établi de manière à assurer la direction de la remorque et à éviter toute déviation latérale dans les courbes.

Les attelages de fortune ne sont tolérés qu'en cas de nécessité absolue. Des mesures doivent être prises pour rendre ces attelages visibles de jour comme de nuit.

onbepaald aantal voertuigen van elk der aangenomen modellen te leveren. Aan ieder aankoper geeft hij een afschrift van het model-bewijs.

De toepassingsmodaliteiten betreffende de keuring van de voertuigen, het afleveren van het bewijs en van de afschriften, worden bij Koninklijk besluit geregeld.

ART. 41.

Aantal aanhangwagens en lengte van den trein — Een motorvoertuig bestemd tot het vervoeren van goederen of personen, mag slechts een aanhangwagen trekken.

Een tractor, speciaal gebouwd om voertuigen te trekken, mag twee aanhangwagens trekken.

De treinen die een grooter aantal aanhangwagens tellen mogen slechts rijden mits een bijzondere toelating van de Bestendige Deputatie indien zij op het grondgebied van een enkele provincie rijden, of van den Minister indien zij op het grondgebied van verscheidene provinciën rijden.

De lengte van den trein mag achtien meter niet overschrijden. Het is verboden aanhangwagens te koppelen met motorvoertuigen voor het openbaar vervoer van personen.

ART. 42.

Koppeling. — Het koppelingstelsel van de aanhangwagens moet alle vereischte voorwaarden van stevigheid bieden en door een veiligheidstoestel worden volledigd. Het koppelingstelsel zal derwijze zijn aangebracht dat het de besturing van den aanhangwagen verzekert en alle zijdelingsche afwijking in de bochten voorkomt.

De gelegenheidskoppelingen zijn slechts toegelaten in uitersten nood. Maatregelen moeten genomen worden om deze koppelingen zoowel 's nachts als over dag zichtbaar te maken.

ART. 43.

Freins. — Toute remorque doit être munie d'un système de freinage à action rapide et agissant sur tous les essieux, suffisamment puissant pour arrêter et immobiliser les véhicules sur les plus fortes déclivités.

Sont exemptées de cette obligation les remorques à essieu unique dont le poids en charge ne dépasse pas 1,000 kilogrammes, à condition que les véhicules tracteurs soient freinés sur tous les essieux.

Si le système de freinage est actionné par le conducteur à son poste, les organes servant à la transmission de l'effort doivent être établis de telle sorte qu'en cas de rupture d'attelage, le freinage de la remorque se fasse automatiquement et arrête celle-ci.

Si le système de freinage est actionné par un conducteur spécial, le train doit être pourvu d'un dispositif permettant l'échange de signaux entre le conducteur du véhicule tracteur et le convoyeur.

ART. 44.

Eclairage. — Toute remorque doit être munie :

1^o De deux lanternes à feu blanc placées de chaque côté du véhicule, à l'avant et à la même hauteur. Ces lanternes doivent éclairer un angle d'au moins 60° dont un côté est tangent à la remorque;

2^o Du feu rouge placé à l'arrière gauche à 1 mètre maximum du sol et à 0^m40 du côté extérieur gauche du véhicule et d'un dispositif lumineux capable de rendre lisible le numéro inscrit sur la plaque arrière.

Dans le cas d'un train composé de deux ou plusieurs remorques, ce feu sera rouge reporté à l'arrière de la dernière remorque.

ART. 43.

Remmen. — Elke aanhangwagen moet voorzien zijn van een snelwerkend remtoestel, dat werkt op al de assen, krachtig genoeg om op de steilste hellingen de voertuigen te doen stoppen en stil doen te blijven.

Zijn ontslagen van deze verplichting de aanhangwagens met enkelen as waarvan het gewicht niet hooger is dan 1,000 kilogram; op voorwaarde dat de trekkende voertuigen remmen op al de assen.

Indien het remstelsel wordt bewogen door den bestuurder op zijn post, moeten de organen die kracht overzetten derwijze zijn aangebracht, dat in geval van breuk der koppeling, het remmen van den aanhangwagen automatisch geschiede en hem doe stilhouden.

Wordt het remstelsel bewogen door een bijzonderen bestuurder, moet de trein voorzien zijn van een toestel voor seinwisseling tusschen den bestuurder van den tractor en den persoon op den aanhangwagen.

ART. 44.

Verlichting. — Elke aanhangwagen moet voorzien zijn :

1^o Van twee lantaarns met wit licht, aan iedere zijde van het voertuig geplaatst, langs vóór en op dezelfde hoogte. Deze lantaarns moeten een hoek verlichten van minstens 60° waarvan een der zijden tangens is van den aanhangwagen;

2^o Van een rood licht, links achter, op hoogstens 1 meter van den grond en op 0^m40 van de linker buitenzijde van het voertuig, en van een lichtsein dat het nummer op de achterplaat leesbaar maakt.

Indien de trein uit twee of verscheidene aanhangwagens bestaat, wordt dit roode licht achteraan den laatsten aanhangwagen aangebracht.

ART. 45.

Les dispositions des articles 34, 35, 36, 37, 38 et 39 relatives aux ressorts, garde-boue, bandages, encombrement, essieux et charges sont applicables aux remorques.

ART. 46.

Poids total. — Les dispositions relatives au poids total maximum et à la charge maximum par roue des véhicules sont applicables aux remorques. Toutefois, le poids total d'un train ne peut dépasser 20,000 kilogrammes.

Lorsqu'une remorque d'un poids total dépassant 7,5 T. est traînée par un véhicule dont le poids total autorisé est 10 T., la distance entre l'essieu avant de la remorque et l'essieu arrière du véhicule tracteur doit être, au minimum, de 4 mètres. Cette distance ne doit jamais dépasser 6 mètres.

ART. 47.

Réception des véhicules. — Les remorques dont le poids total en charge dépasse 3,500 kilogrammes, sont soumises aux dispositions de l'article 40.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

ART. 48.

Véhicules agricoles. — Les dispositions de l'article 36 (bandages) ne sont pas applicables aux véhicules automobiles et leur remorque servant à l'agriculture pour le trajet entre la ferme et les champs.

Toutefois, les roues et tables de roulement de ces instruments et véhi-

ART. 45.

De bepalingen van de artikelen 34, 35, 36, 37, 38 en 39 betreffende de veeren, spatborden, banden, omvang, assen en ladingen, zijn toepasselijk op de aanhangwagens.

ART. 46.

Totaal gewicht. — De bepalingen betreffende het hoogste totaal gewicht en de maximumlading per wiel van de voertuigen, zijn toepasselijk op de aanhangwagens. Nochtans mag het totale gewicht van een trein niet hooger zijn dan 20,000 kilogram.

Wanneer een aanhangwagen met een totaal gewicht van meer dan 7,5 T. getrokken wordt door een voertuig waarvan het toegelaten totaal gewicht 10 T. is, moet de afstand tusschen de voor-as van den aanhangwagen en de achter-as van den tractor minstens 4 meter bedragen. Deze afstand mag nooit 6 meter overschrijden.

ART. 47.

Keuring der voertuigen. — De aanhangwagens waarvan het totaal geladen gewicht 3,500 kilogram overschrijdt, zijn onderworpen aan de bepalingen van artikel 40.

ALGEMEENE BEPALINGEN.

ART. 48.

Landbouwvoertuigen. — De bepalingen van artikel 36 (banden) zijn niet toepasselijk op de motorvoertuigen en hun aanhangwagens die voor den landbouw worden gebruikt tusschen hoeve en veld.

Nochtans moeten de wielen en de rolvlakken van deze werktuigen en

cules doivent être aménagées de manière à ne pas occasionner de dégradation anormale à la voie publique. La partie de la roue au contact du sol doit être plate et d'une superficie telle que la pression exercée sur le sol ne dépasse pas 150 kilogrammes en chargement.

ART. 49.

Le chargement des véhicules automobiles et remorques servant à l'agriculture peuvent dépasser la limite d'encombrement fixée à l'article 39 lorsque ces véhicules sont employés au transport des récoltes de la ferme aux champs, au marché ou au lieu de livraison.

ART. 50.

Les dispositions de l'article 30 (phares), des articles 32, 33 et 34 ne sont pas applicables aux véhicules automobiles agricoles pour le transport de la ferme aux champs.

ART. 51.

Matériel de la Défense Nationale. —

Les prescriptions du présent règlement ne sont applicables aux véhicules automobiles et remorques de la Défense Nationale que pour autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec leur destination. Les dispositions des articles 41 et 42 ne sont pas applicables à ces véhicules.

ART. 52.

Objets indivisibles. — Lorsque le transport d'objets indivisibles ne peut s'effectuer conformément aux prescriptions du présent règlement, il doit être autorisé par le Gouverneur de la province si le parcours a lieu sur le territoire d'une province, et par le Ministre si le parcours emprunte le

voertuigen derwijze zijn voorzien dat zij geen abnormale beschadiging aan den openbaren weg veroorzaken. Het gedeelte van het wiel dat den grond raakt moet plat zijn en zulke oppervlakte hebben dat de drukking geladen op den grond uitgeoefend 150 kilogram niet overschrijdt.

ART. 49.

De lading van de motorvoertuigen en aanhangwagens voor den landbouw mogen de grens van den omvang, bepaald bij artikel 39 overschrijden, wanneer de voertuigen gebruikt worden tot het vervoer van den oogst van de hoeve naar het veld, naar de markt of naar de plaats van levering.

ART. 50.

De bepalingen van artikel 30 (schijnwerpers) van de artikelen 32, 33 en 34, zijn niet toepasselijk op de landbouwmotorvoertuigen voor het vervoer van de hoeve naar het veld.

ART. 51.

Materiëel voor landsverdediging. —

De voorschriften van dit reglement zijn slechts toepasselijk op de motorvoertuigen en aanhangwagens van de Landsverdediging, zoo zij niet onvereenigbaar zijn met dezer bestemming. De bepalingen van de artikelen 41 en 42 zijn niet toepasselijk op deze voertuigen.

ART. 52.

Onverdeelbare voorwerpen. — Indien het vervoer van onverdeelbare voorwerpen niet kan gebeuren overeenkomstig dit reglement, moet het toegelaten worden door den Gouverneur der provincie indien het geschiedt op het grondgebied van een provincie, en door den Minister indien het geschiedt

territoire de deux ou plusieurs provinces.

Le Ministre fixera les conditions que doit remplir le transport et les mesures à prendre pour empêcher tout danger ou entrave à la circulation ainsi que tout dégât à la voirie.

ART. 53.

Les infractions aux dispositions du présent chapitre seront punissables d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de un à huit jours ou d'une de ces deux peines seulement. Les juges de paix connaissent de ces infractions.

CHAPITRE IV.

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ET
MARQUES D'IDENTITÉ.

ART. 54.

Tout véhicule automoteur utilisé sur la voie publique doit être pourvu d'un numéro d'immatriculation extrait du répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume.

Le conducteur du véhicule doit être porteur d'un certificat d'immatriculation au nom personnel du propriétaire du véhicule.

Numéro et certificat d'immatriculation sont strictement personnels et ne peuvent être cédés. Le conducteur est tenu de présenter le certificat à toute réquisition d'un agent qualifié.

Le certificat d'immatriculation est délivré par le Gouverneur des provinces.

Il porte — outre les nom et domicile du propriétaire — les indications de nature à permettre l'identification du véhicule. Pour les véhicules dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes, il portera les indications du

op het grondgebied van twee of meer provinciën.

De Minister stelt de voorwaarden vast waaraan het vervoer moet voldoen en de maatregelen om alle gevaar of belemmering van het verkeer evenals alle schade aan de wegen te beletten.

ART. 53.

De overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk zijn strafbaar met een boete van 25 tot 500 frank en een gevangenisstraf van één tot acht dagen of met een van deze straffen. De vrederechters nemen kennis van deze overtredingen.

HOOFDSTUK IV.

INSCHRIJVINGSBEWIJS EN IDENTITEITSMERKEN.

ART. 54.

Elk autovoertuig in gebruik op den openbaren weg moet voorzien zijn van een inschrijvingsnummer volgens het algemeen repertorium van de autovoertuigen van het Koninkrijk.

De bestuurder van het voertuig moet in het bezit zijn van een inschrijvingsbewijs op den persoonlijken naam van den eigenaar van het voertuig.

Het inschrijvingsnummer en -bewijs zijn streng persoonlijk en mogen niet worden afgestaan. De bestuurder is gehouden het bewijs over te leggen bij elke vordering van een bevoegd ambtenaar.

Het inschrijvingsbewijs wordt afgeleverd door den Gouverneur der provincie.

Het vermeldt — behalve naam en woonplaats van den eigenaar — de aanduidingen die de vereenzelviging van het voertuig mogelijk maken. Voor de voertuigen, die geladen meer dan 3,500 kilogram wegen, moet het

certificat de réception et les conditions qui doivent être réunies pour être mis en circulation.

En cas de changement de véhicule, de désaffectation définitive d'un véhicule ou de vente ou de cession de celui-ci, le propriétaire doit renvoyer au Gouverneur de la province le certificat d'immatriculation et, éventuellement, en demander le renouvellement.

Un arrêté royal déterminera les conditions d'obtention et le modèle des certificats.

En ce qui concerne les véhicules automoteurs autres que les cycles à moteur, le numéro d'immatriculation doit figurer à l'arrière du véhicule, soit sur une plaque métallique spéciale, soit une surface métallique faisant partie du châssis ou de la carrosserie, bien en évidence et dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule, à 30 centimètres au moins et à 1 mètre au plus du sol.

Le bord extérieur gauche de la plaque ne peut se trouver à plus de 40 centimètres du bord extérieur gauche du véhicule.

La nature et la dimension des caractères du numéro d'immatriculation seront fixées par arrêté royal.

ART. 55.

L'Office de la Route tiendra un répertoire général des véhicules automobiles du Royaume — où seront indiqués en regard du numéro attribué à chaque véhicule, ses caractéristiques, le nom et l'adresse de son propriétaire.

A cet effet, le Gouverneur de la province communique la liste des certificats d'immatriculation qu'il a délivrés et les indications qu'ils contiennent.

de aanduidingen van het getuigschrift van keuring vermelden alsmede de voorwaarden die dienen vervuld om in gebruik te worden genomen.

In geval van verandering van voertuig, van definitieve buitengebruikstelling, van verkoop of van overlating van een voertuig, moet de eigenaar aan den Gouverneur der provincie het bewijs van inschrijving terugsturen en er eventueel hernieuwing van aanvragen.

De voorwaarden voor het bekomen der bewijzen en het model derzelve worden bij Koninklijk besluit bepaald.

Voor de motorvoertuigen andere dan de motorfietsen, moet het nummer van inschrijving voorkomen achteraan het voertuig, ofwel op eene bijzondere metalen plaat, ofwel op een metalen vlak dat deel uitmaakt van het chassis of van het koetswerk, goed zichtbaar is en zich bevindt in een loodrecht plan op de lengteaslijn van het voertuig, op ten minste dertig centimeter en ten hoogste een meter van den grond.

De linker buitenrand van de plaat mag zich niet op meer dan 40 centimeter afstand van den linker buitenrand van het voertuig bevinden.

Aard en afmeting van de cijfers van het nummer van inschrijving worden bepaald bij Koninklijk besluit.

ART. 55.

De Wegendienst houdt een algemeene lijst van de autovoertuigen van het Rijk, waarin tegenover het nummer van ieder voertuig zijne kenmerken alsmede naam en adres van den eigenaar worden aangeduid.

Te dien einde, deelt de Gouverneur der provincie de lijst mede van de bewijzen van inschrijving die hij heeft afgeleverd alsmede de aanduidingen die zij bevatten.

ART. 56.

Tout véhicule automobile ou toute remorque doit être pourvu d'une plaque métallique indiquant :

Le nom du constructeur, le type et le numéro d'ordre dans la série des types, le poids à vide.

La plaque apposée sur l'automobile indiquera la puissance et le numéro du moteur.

Pour les véhicules ou les remorques dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes, cette plaque devra porter, en outre : le numéro du certificat-type, la tare, le poids maximum autorisé, les initiales de la province où se trouve le domicile du propriétaire.

Un arrêté royal fixera la dimension de la plaque et des inscriptions.

ART. 57.

Les véhicules automobiles et les remorques dont le poids en charge dépasse 3,500 kilogrammes porteront l'indication du maximum de vitesse à laquelle ils peuvent circuler et des catégories de route sur lesquels ils peuvent circuler.

Ces indications seront portées sur une surface plane rectangulaire dont le champ sera partagé en trois parts égales, de couleurs différentes; chaque couleur indiquera une catégorie de routes. La vitesse maximum à laquelle le véhicule peut circuler sur cette catégorie de routes est indiquée par un chiffre inscrit dans la partie de la plaque correspondante.

L'interdiction de circuler sur une catégorie de routes est indiquée par une croix barrant la partie correspondante de la plaque.

Si le véhicule peut circuler librement sur une catégorie de routes, la partie correspondante de la plaque ne porte aucune indication.

Un arrêté royal fixera les dimensions

ART. 56.

Ieder autovoertuig of aanhangwagen moet voorzien zijn van een metalen plaat vermeldende :

Naam van den bouwer, type en volgnummer in de reeks der typen, eigen gewicht.

Kracht en nummer van den motor worden vermeld op de op het autovoertuig aangebrachte plaat.

Voor de voertuigen of aanhangwagens, wier ladingsgewicht meer dan 3,500 kilogram bedraagt, zal de plaat bovendien het type-certificaat, de tarra, het toegelaten maxima-gewicht, de beginletters der provincie, waar zich de woonst van den eigenaar bevindt, dragen.

Een Koninklijk besluit zal de grootte der plaat en der opschriften vaststellen.

ART. 57.

De automobielrijtuigen en aanhangwagens waarvan het geladen gewicht 3,500 kilogram overschrijdt, dragen de aanduiding van de maximum snelheid waarmede zij mogen rijden alsook van de categorieën der wegen die zij mogen benuttigen.

Deze aanduidingen moeten voorkomen op een rechthoekig plat vlak, waarvan de oppervlakte is verdeeld in drie gelijke deelen van verschillende kleur; iedere kleur duidt een categorie wegen aan. De maximum-snelheid, waarmede het voertuig op deze categorie wegen mag rijden, wordt aangeduid door een cijfer ingeschreven op het daartoe bestemde gedeelte van de plaat.

Het verbod te rijden op eene categorie wegen wordt aangeduid door een kruis over het daarmede overeenstemmende gedeelte van de plaat.

Indien het voertuig vrij mag rijden op eene categorie wegen, dan draagt het overeenstemmende gedeelte van de plaat geenerlei aanduiding.

De afmetingen en de kleuren van de

et les couleurs de la plaque ainsi que les dimensions des inscriptions.

Pour le véhicule, ces indications seront portées au-dessus de la plaque d'immatriculation. Pour les remorques, elles seront portées sur les côtés, en évidence, dans un plan vertical.

ART. 58.

Dès la chute du jour ou en temps de brouillard, la plaque d'immatriculation placée à l'arrière sera éclairée par réflexion au moyen d'une source lumineuse en parfait état de fonctionnement, la disposition et l'orientation du faisceau lumineux étant telles que l'éclairage de l'inscription soit à peu près uniforme et ait même intensité pour les caractères extrêmes.

Quel que soit le moyen adopté pour la signalisation nocturne du numéro arrière, la source lumineuse employée devra avoir une intensité suffisante pour que ce numéro puisse être lu, pendant la nuit, de la même distance qu'en plein jour. Les appareils d'éclairage devront, dans tous les cas, être disposés de manière à ne porter aucunement atteinte à la visibilité de la plaque arrière pendant le jour.

Il est interdit d'installer un dispositif qui permettrait d'éteindre, de l'intérieur de la voiture, la source lumineuse qui éclaire la plaque arrière, sans éteindre simultanément tous les autres appareils d'éclairage du véhicule.

ART. 59.

Il est interdit de pourvoir le véhicule d'un appareil permettant de cacher ou de masquer la plaque d'immatriculation ou la plaque exigée à l'article 57.

Le propriétaire et le conducteur sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de veiller à ce que la plaque d'immatriculation et la plaque exigée à l'ar-

plaat alsmede de afmetingen der opschriften worden bij Koninklijk besluit bepaald.

Voor het voertuig worden deze aanduidingen vermeld boven de nummerplaat. Voor de aanhangwagens worden zij vermeld op de zijden, goed zichtbaar en in een loodrecht vlak.

ART. 58.

Vanaf het invallen van den avond of bij mistig weder, moet de achteraan geplaatste nummerplaat worden verlicht door weerkaatsing bij middel van een degelijk werkende lichtbron, de schikking en de richting van den lichtbundel zijnde van dien aard dat de belichting van het opschrift bijna gelijkvormig en even sterk weze voor de uiterste nummertekens.

Welk ook het aangenomen middel weze voor de verlichting bij nacht van het achternummer, moet de gebruikte lichtbron sterk genoeg zijn opdat dit nummer 's nachts leesbaar weze op denzelfden afstand als in vollen dag. De verlichtingstoestellen moeten in elk geval derwijze geplaatst zijn dat zij geenszins de zichtbaarheid van de achterplaat tijdens den dag belemmeren.

Het is verboden een toestel te plaatsen dat zou toelaten, binnen in het voertuig, de lichtbron uit te dooven, die de achterplaat belicht, zonder gelijktijdig al de overige verlichtingstoestellen van het voertuig uit te dooven.

ART. 59.

Het is verboden het voertuig te voorzien van een toestel, dat zou toelaten de nummerplaat of de plaat vereischt bij artikel 57 te bedekken of te verduiken.

De eigenaar en de bestuurder zijn gehouden, ieder wat hem betreft, te zorgen dat de nummerplaat en de plaat vereischt bij artikel 57 volkomen

ticle 57 soient et restent parfaitement lisibles, pendant tout le temps que leur véhicule se trouve sur la voie publique.

Il est interdit d'apposer, à l'avant, à l'arrière des véhicules ou sur les côtés des remorques, des lettres ou des numéros ou des indications qui pourraient donner lieu à confusion avec celles exigées par les articles 54 et 57 ci-dessus.

ART. 60.

Le régime des véhicules étrangers au point de vue marque d'identité et certificat d'immatriculation sera fixé par arrêté royal.

Un Arrêté royal fixera un régime transitoire pour les véhicules en circulation au moment de la mise en vigueur de la présente loi et qui ne satisferaient pas aux dispositions de celle-ci. La durée de ce régime transitoire ne dépassera pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente loi.

ART. 61.

Les infractions aux dispositions du présent chapitre seront punissables d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de un à huit jours ou d'une de ces deux peines seulement. Les juges de paix connaissent de ces infractions.

CHAPITRE V.

LA CIRCULATION.

ART. 62.

Obéissance aux ordres.

Les conducteurs de véhicules automobiles doivent, en toutes circonstances, obtempérer immédiatement à toutes les injonctions qui leur sont faites par les agents de l'autorité, en tenue, ou justifiant de leur qualité, chargés d'assurer la liberté et la sûreté de la circulation.

Ils sont tenus de se conformer aux indications données par signaux sonores, optiques, fixes, mobiles et

leesbaar zijn en blijven gedurende heel den tijd dat hun voertuig zich op den openbaren weg bevindt.

Het is verboden aan den voor- of aan den achterkant van de voertuigen of aan de zijkanten van de aanhangwagens, letters, nummers of aanduidingen te plaatsen die zouden kunnen verwarring stichten met diegene vereischt bij de artikelen 54 en 57 hooger bedoeld.

ART. 60.

Het regime van de vreemde voertuigen op het stuk van identiteitsmerk en bewijs van inschrijving wordt geregeld bij Koninklijk besluit.

Een Koninklijk besluit bepaalt het overgangsregime voor de voertuigen die bij het in werking treden dezer wet in dienst zijn en die niet beantwoorden aan hare vereischten. De duur van het overgangsregime mag niet drie jaar overschrijden met ingang van het van kracht worden dezer wet.

ART. 61.

De overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk zijn strafbaar met eene boete van 25 tot 500 frank en met een gevangenisstraf van één tot acht dagen, of slechts met één van deze straffen. De vrederechters nemen kennis van deze overtredingen.

HOOFDSTUK V.

HET VERKEER.

ART. 62.

Gehoorzaamheid aan de bevelen.

De bestuurders van motorrijtuigen moeten in alle omstandigheden onmiddellijk gehoorzamen aan al de bevelen hun gegeven door de agenten van het gezag, in dienstkleedij, of die bewijs geven van hun opdracht, belast met de verzekering van de vrijheid en van de veiligheid van het verkeer.

Zij zijn verplicht zich te gedragen naar de aanduidingen gegeven door vaste, beweegbare geluids- en gezichts-

tous autres régulièrement agréés par l'autorité et mis en usage.

Les conducteurs doivent exécuter ces ordres en observant toutes les règles de prudence nécessaires.

Les infractions aux dispositions du présent article seront punissables d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de un à huit jours ou d'une de ces deux peines seulement. En outre, le juge pourra prononcer l'inscription de l'infraction sur le permis, et en cas de récidive, la suspension du permis pour un mois maximum. Les juges de paix connaissent de ces infractions.

ART. 63.

Conduite dangereuse. — Il est interdit de conduire à une vitesse ou d'une manière dangereuse pour le public ou gênante pour la circulation.

Tout conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse; il doit régler celle-ci de façon à conserver devant lui un espace libre suffisant pour lui permettre d'arrêter le véhicule en présence d'un obstacle.

Il est interdit d'inciter, conseiller ou aider un conducteur à conduire d'une manière dangereuse pour le public ou pour la circulation.

Toute infraction aux dispositions du présent article est punissable d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de un à huit jours ou d'une de ces deux peines seulement. En outre, le juge pourra prononcer l'inscription de l'infraction sur le permis. En cas de récidive, la suspension du permis devra être prononcée pour une période de un mois maximum.

ART. 64.

Conducteur sous l'influence de la boisson. — Il est interdit de conduire ou d'es-

seiner en alle andere regelmatig door het gezag aangenomen en in gebruik gesteld.

De bestuurders moeten deze bevelen uitvoeren met naleving van al de nodige voorzichtigheidsmaatregelen.

De overtredingen van de bepalingen van dit artikel zijn strafbaar met een geldboete van 25 tot 500 frank en een gevangenisstraf van één tot acht dagen of met slechts een dezer straffen. Bovendien mag de rechter de inschrijving uitspreken van de overtreding op het rijbewijs, en in geval van herhaling, de schorsing van het rijbewijs gedurende een maand maximum. De vrederechters nemen kennis van deze overtredingen.

ART. 63.

Gevaarlijke wijze van rijden. — Het is verboden te rijden met een snelheid of een voor het publiek gevaarlijke of voor het verkeer hinderlijke wijze.

Elke bestuurder moet voortdurend zijn snelheid beheerschen; hij moet haar derwijze regelen dat hij vóór zich een ruimte vrij houdt groot genoeg om het rijtuig voor de hindernis te kunnen doen stoppen.

Het is verboden een bestuurder aan te sporen, aan te raden of te helpen op een voor het publiek of voor het verkeer gevaarlijke wijze te rijden.

Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel is strafbaar met een geldboete van 25 tot 500 frank en een gevangenisstraf van één tot acht dagen of met slechts een dezer straffen. Bovendien mag de rechter de inschrijving uitspreken van de overtreding op het rijbewijs. In geval van herhaling, wordt de schorsing van het rijbewijs uitgesproken voor den duur van ten hoogste een maand.

ART. 64.

Bestuurder onder den invloed van den drank. — Het is verboden een motor-

sayer de conduire un véhicule automobile lorsqu'on est sous l'influence de la boisson au point de ne pouvoir conduire correctement.

L'agent de l'autorité qui constaterait l'ivresse d'un conducteur est tenu de faire interrompre la course.

Il est interdit d'inciter, conseiller, aider un conducteur à conduire lorsqu'il est sous l'influence de la boisson.

Toute infraction aux dispositions du présent article est punissable d'une amende de 100 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un mois ou d'une de ces deux peines seulement. Le juge devra prononcer la suspension du permis pour une période de six mois maximum et, en cas de récidive, le retrait définitif de ce permis.

ART. 65.

Accidents. — Le conducteur d'un véhicule qui a causé ou occasionné un accident, est tenu de s'arrêter immédiatement, même si aucune faute ne lui est imputable et d'offrir son assistance et veiller à ce que les secours nécessaires soient donnés. Il doit permettre aux agents de l'autorité toutes les constatations utiles.

Il doit produire son permis de conduire et le certificat d'immatriculation de son véhicule.

Au cas où aucun agent de l'autorité n'a pu constater l'accident, le conducteur du véhicule doit faire une déclaration à l'autorité de police la plus proche ou à l'autorité de police de son domicile le plus vite possible et en tous cas endéans les vingt-quatre heures.

Tout conducteur qui, sachant que son véhicule vient de causer ou occasionner un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, ou n'aura pas, dans le cas d'acci-

rijtuig te besturen of te trachten het te besturen wanneer men zoodanig onder den invloed is van den drank dat men niet behoorlijk kan besturen.

De overheidsdienaar welke de dronkenschap van een bestuurder vaststelt, is verplicht den rit te doen onderbreken.

Het is verboden een bestuurder aan te sporen, aan te raden, te helpen besturen wanneer hij onder den invloed van den drank is.

Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel is strafbaar met een geldboete van 100 tot 1,000 frank en een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand, of met slechts een dezer straffen. De rechter moet de schorsing uitspreken van het rijbewijs voor den duur van ten hoogste zes maand en, in geval van herhaling, de definitieve intrekking van dat bewijs.

ART. 65.

Ongelukken. — De bestuurder van een voertuig die een ongeluk veroorzaakt of daartoe aanleiding geeft, is verplicht dadelijk stil te houden, zelfs indien geen enkele schuld hem te wijten is, zijn bijstand aan te bieden en te zorgen dat de noodige hulp verleend wordt. Hij moet de overheidsdienaren al de noodige vaststellingen laten doen.

Hij moet zijn rijbewijs en het bewijsstuk van inschrijving van zijn voertuig overleggen.

Ingeval geen enkel overheidsdienaar het ongeluk heeft kunnen vaststellen, moet de bestuurder van het voertuig een aangifte doen bij de naaste politieoverheid of bij de politieoverheid van zijn woonplaats, zoo mogelijk en in alle geval binnen vier en twintig uren.

Elke bestuurder welke, wetende dat zijn voertuig een ongeluk komt te veroorzaken of daartoe aanleiding te geven, de vlucht heeft genomen om aan de noodige vaststellingen te ontsnappen, of in

dent de personnes, offert aux victimes les secours nécessaires, sera puni, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute, d'une peine de 100 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un mois ou d'une de ces deux peines seulement. Le juge prononcera la suspension du permis pour un mois maximum et, en cas de récidive, la suspension pour six mois maximum.

Tout conducteur qui n'aura pas fait, à l'autorité de police, la déclaration visée au paragraphe ci-dessus sera puni d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de un à huit jours ou d'une de ces deux peines seulement. Le juge prononcera l'inscription de l'infraction sur le permis.

ART. 66.

Vitesse. — La vitesse des véhicules est limitée selon le poids total et la nature des bandages des roues de manière à ne pas dépasser les vitesses indiquées au tableau ci-dessous.

Le poids total envisagé est le poids maximum autorisé par le certificat de réception.

Lorsqu'un véhicule en remorque un ou plusieurs autres, le poids total envisagé pour l'application des chiffres du tableau ci-dessous est la somme des poids de chaque véhicule isolé.

Dans ce tableau le signe — signifie qu'il n'y a pas de limite de vitesse et le signe × signifie une interdiction de circuler.

geval van ongeluk, aan personen, aan de slachtoffers niet de noodige hulp aanbiedt, wordt, zelfs indien het ongeluk niet aan zijn schuld te wijten is, gestraft met een straf van 100 tot 1,000 frank en een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand, of met slechts een dezer straffen. De rechter spreekt de schorsing van het rijbewijs uit voor ten hoogste één maand en, in geval van herhaling, de schorsing voor ten hoogste zes maand.

Elke bestuurder welke de aangifte bij de vorige paragraaf bedoeld, aan de politieoverheid niet doet, wordt gestraft met een geldboete van 25 tot 500 frank en met een gevangenisstraf van één tot acht dagen of met slechts een van deze straffen. De rechter spreekt de inschrijving uit van de overtreding op het rijbewijs.

ART. 66.

Snelheid. — De snelheid der voertuigen is beperkt volgens het totaal gewicht en den aard der wielbanden, ten einde de snelheden in onderstaande tabel vermeld niet te overschrijden.

Het bedoeld totaal gewicht is het maximum gewicht toegestaan door het keurbewijs.

Wanneer een voertuig er een of meer andere sleept, dan is het totaal gewicht bedoeld voor de toepassing der getallen van onderstaande tabel de som der gewichten van elk voertuig afzonderlijk.

In deze tabel beteekent het teken — dat er geen snelheidsgrens is en het teken × beteekent een rijverbod.

	Vitesse horaire maximum en kilomètre pour les véhicules montés sur bandages.					
	pneumatiques.			élastiques.		
	Route I	Route II	Route III	Route I	Route II	Route III
Véhicules (avec ou sans remorques) de poids total :						
Inférieur à 3,500 kgr. en charge	—	—	—	—	—	—
De 3,500 à 5,000 kilogrammes .	—	—	30	30	30	30
De 5,000 à 9,000 —	30	30	20	20	20	10
De 9,000 à 12,000 —	20	20	×	20	×	×
Véhicule avec remorque d'un poids de 12,000 à 16,000 kilogrammes.	10	×	×	5	×	×

	Maximum uursnelheid in kilometer voor de voertuigen op					
	luchtbanden.			rubberbanden.		
	Weg I	Weg II	Weg III	Weg I	Weg II	Weg III
Voertuig (met of zonder aanhang- wagens) met totaal gewicht :						
Minder dan 3,500 kgr. geladen .	—	—	—	—	—	—
Van 3,500 tot 5,000 kilogram .	—	—	30	30	30	30
Van 5,000 tot 9,000 —	30	30	20	20	20	10
Van 9,000 tot 12,000 —	20	20	×	20	×	×
Voertuig met aanhang met een ge- gewicht van 12,000 tot 16,000 kgr.	10	×	×	5	×	×

Le Ministre des Transports pourra autoriser les véhicules de transports publics de personnes qui ont été agréés par les services de son Département, à dépasser les vitesses limites fixées ci-dessus pour des parcours déterminés.

Les véhicules agricoles qui, en vertu des dispositions de l'article 48 peuvent exceptionnellement circuler avec des bandages rigides, ne pourront dépasser la vitesse de 5 kilomètres à l'heure.

ART. 67.

Les courses de vitesse. — Il est interdit d'organiser des courses de vitesse sans autorisation spéciale du Gouverneur de la province lorsque le parcours de la course est compris dans l'étendue d'une seule province ou du Ministre lorsque le parcours est compris dans l'étendue de plusieurs provinces.

Si, pour l'essai de certains véhicules, une épreuve de vitesse est indispensable, le conducteur doit adresser une requête au Gouverneur de la province sur le territoire de laquelle doit se faire l'essai.

ART. 68.

Croisements et dépassements. — Les véhicules automobiles doivent tenir la droite mais dépasser à gauche.

Les tournants à droite doivent être pris à la corde et les tournants à gauche suffisamment au large pour laisser le passage aux véhicules venant en sens contraire.

En dehors des agglomérations, si la chaussée est libre, les véhicules peuvent suivre le milieu de la chaussée. Dans ce cas, le conducteur doit appuyer à droite dès qu'il est averti de l'approche d'un usager autre qu'un piéton, en laissant libre, si possible, une largeur de 2^m50 au moins pour un autre véhicule.

De Minister van Vervoer mag de rijtuigen voor openbaar personenvervoer die door de diensten van zijn Departement zijn aangenomen, machtigen de hierboven voorgeschreven uiterste snelheden voor bepaalde ritten te overschrijden.

De landbouwvoertuigen die, krachtens de bepalingen van artikel 48, bij uitzondering op harde banden mogen rijden, mogen niet de snelheid van 5 kilometer per uur overschrijden.

ART. 67.

Snelheidswedstrijden. — Het is verboden snelheidswedstrijden in te richten zonder bijzondere toelating van den Gouverneur der provincie, wanneer de omloop van den wedstrijd valt binnen het grondgebied van een enkele provincie, of van den Minister wanneer de omloop valt binnen het gebied van verschillende provinciën.

Indien, voor de proef van sommige voertuigen, een snelheidsproef onmisbaar is, dan moet de bestuurder een verzoek richten tot den Gouverneur van de provincie op wier grondgebied de proef moet gedaan worden.

ART. 68.

Tegenkomen en inhalen van voertuigen. — De motorvoertuigen moeten rechts houden doch links inhalen.

De zwenkingen rechts moeten aan de kleine bocht gedaan worden en de zwenkingen links met genoeg ruimte om voertuigen die in tegenovergestelde richting komen te laten doorrijden.

Buiten de bebouwde kommen, mogen de voertuigen, zoo de baan vrij is, het midden van den weg volgen. In dat geval, moet de bestuurder naar rechts uitwijken zoodra hij gewaarschuwd is van de nadering van een ander verbruiker dan een voetganger, met zoo mogelijk een breedte van ten minste 2^m50 voor een ander voertuig vrij te laten.

Cette dernière largeur peut être réduite à 2 mètres pour un cycle, un motocycle ou un animal.

Lorsque la chaussée a une largeur inférieure à 5 mètres et que l'accotement n'est pas en saillie, les véhicules qui se rejoignent et se rencontrent se cèdent mutuellement la moitié de la chaussée.

Les conducteurs doivent, pour dépasser, s'assurer que la voie est libre à gauche. Ils doivent appuyer ensuite à droite aussitôt qu'ils peuvent le faire sans inconvénient pour les véhicules ou les animaux dépassés.

Pendant la manœuvre de dépassement, le conducteur du véhicule dépassé n'augmentera pas sa vitesse.

ART. 69.

Voies réservées. — La circulation des véhicules automobiles est interdite sur les parties de la voie publique réservée à la circulation des piétons ou des cyclistes.

Tout conducteur doit se tenir à une distance suffisante des trottoirs et voies cyclables pour éviter toute cause d'accident.

Lorsque la route ne comporte pas d'espace réservé à la circulation des piétons, les automobiles doivent laisser un espace d'un mètre pour cette circulation.

En passant près d'un obstacle que les piétons doivent contourner d'un côté de la chaussée, le conducteur doit laisser le long de cet obstacle un espace libre d'au moins un mètre.

ART. 70.

Voies ferrées. — Les voies ferrées établies sur la voie publique sont affectées par droit de priorité à la circulation des véhicules spéciaux servant à leur exploitation. Les véhicules automobiles doivent se ranger pour

Deze laatste breedte kan herleid worden tot 2 meter voor een rijwiel, een motorrijwiel of een dier.

Wanneer de weg minder dan 5 meter breed is en het zijpad niet uitspringt, dan staan de voertuigen die zich inhalen en zich ontmoeten elkander de helft van de baan af.

De bestuurders moeten om in te halen, zich verzekeren dat de weg links vrij is. Zij moeten dan naar rechts uitwijken zoodra zij het kunnen zonder bezwaar voor de voorbijgereden voertuigen of dieren

Gedurende het manoeuvre der inhaling, verhoogt de bestuurder van het ingehaalde voertuig zijn snelheid niet.

ART. 69.

Voorbehouden wegen. — Het verkeer der autorijtuigen is verboden op de gedeelten van den openbaren weg, voorbehouden voor het verkeer van voetgangers of wielrijders.

Iedere bestuurder moet op voldoende afstand van de stoepen en van de rijwielbanen blijven om elke oorzaak van ongeval te vermijden. Wanneer de weg geen gedeelte behelst voorbehouden voor het verkeer der voetgangers, moeten de automobielen een ruimte van één meter laten voor dit verkeer.

In de nabijheid van een hindernis, waar de voetgangers moeten voor uitwijken langs één kant van den weg, moet de bestuurder langsheen deze hindernis een vrije ruimte van ten minste één meter laten.

ART. 70.

Spoorwegen. — De spoorwegen aangelegd op den openbaren weg, zijn bij voorrecht voorbehouden voor het verkeer der bijzondere voertuigen dienende voor hun exploitatie. De autorijtuigen moeten uitwijken om

livrer passage à ces véhicules, dès qu'ils sont avertis de leur approche.

Au point de vue de l'application des règles du croisement et du dépassement, toute partie de route occupée par un véhicule circulant ou stationnant sur rails est considérée comme distraite de la voie publique.

Aux points d'arrêt des tramways et des chemins de fer, le conducteur doit ralentir et réserver un espace suffisant pour le stationnement ou la descente des voyageurs, en s'arrêtant au besoin.

ART. 71.

Priorité de passage. — La priorité de passage appartient en dehors des bifurcations et croisées :

1° Au véhicule qui croise un autre véhicule par rapport au véhicule qui veut dépasser;

2° Au véhicule circulant sur la voie publique par rapport à celui qui s'y engage en sortant d'une propriété riveraine;

3° Au véhicule en circulation tenant normalement la droite de la chaussée par rapport à celui qui, venant en sens inverse, prend à gauche et doit couper la direction suivie par le premier;

4° Au véhicule en circulation par rapport à celui qui exécute des manœuvres en marche avant ou arrière pour rebrousser chemin ou se range au bord de la chaussée;

5° Au véhicule de service d'incendie se rendant à un sinistre, aux ambulances municipales;

6° Aux corps de troupe en marche, cortèges funèbres, processions ou cortèges autorisés par l'autorité locale.

ART. 72.

Bifurcations et croisements. — En

doortocht te verleenen aan deze voertuigen, zoodra zij bemerken dat zij in aantocht zijn.

In zake toepassing van de regelen betreffende het tegenkomen en inhalen, wordt ieder gedeelte van den weg in beslag genomen door een voertuig, rijdend of stationneerend op spoorstaven, beschouwd als onttrokken aan den openbaren weg.

Aan de halten van tram- en spoorwegen moet de bestuurder vertragen en een voldoende ruimte laten voor het stationneeren of voor het afstappen der reizigers, mits desnoods te blijven stilstaan.

ART. 71.

Voorrecht van doorrijden. — Het voorrecht van doorrijden behoort buiten de tweesprongen of kruispunten.

1° Aan het voertuig dat een ander voertuig tegenkomt tegenover het voertuig dat wil voorbijrijden;

2° Aan het voertuig dat op den openbarenweg rijdt, tegenover datgene dat uit een aanliggend goed op den weg komt;

3° Aan het rijdend voertuig dat normaal rechts van den weg rijdt, tegenover datgene dat, uit tegenovergestelde richting komend, links uitwijkt en de richting, gevolgd door het eerste moet kruisen;

4° Aan het rijdend voertuig tegenover datgene dat voor- of achteruit manœuvreert om terug te rijden of langsheen den weg blijft stilstaan;

5° Aan het brandweervoertuig dat naar een brand rijdt, tegenover de gemeentelijke ambulantiëwagens;

6° Aan de op marsch zijnde troepenkorpsen, rouwstoeten, processien of optochten, behoorlijk toegelaten door de plaatselijke overheid.

ART. 72.

Tweesprongen en kruispunten. —

abordant une bifurcation, jonction ou croisée :

1^o Indépendamment du placement de toute signalisation de priorité de passage, le véhicule circulant sur des routes de la deuxième ou troisième catégorie doit céder le passage au véhicule circulant sur une route de la première catégorie.

Sont considérées comme routes de la première catégorie :

a) Les routes signalées comme telles et celles désignées par arrêté royal ;

b) Dans les agglomérations, les routes à chaussées multiples ;

c) Dans les agglomérations, les routes comportant des lignes ferrées.

Toutefois, les voies à chaussées multiples sont principales par rapport à toutes les autres. Les raccordements transversaux entre ces chaussées sont secondaires ;

2^o Les véhicules circulant sur une route de la troisième catégorie seront tenus de céder le passage aux véhicules circulant sur une route de la deuxième catégorie ;

3^o Le véhicule qui circule sur une route qui se termine dans une autre route est tenu de céder le passage au véhicule circulant sur cette dernière ;

4^o Au croisement de routes de même importance, s'il n'y a aucun signal pour indiquer la route qui a la priorité, le conducteur qui débouche de droite a une priorité de passage sur l'autre.

Un arrêté royal fixera la signalisation des catégories de routes et le signal de priorité à placer aux croisements de routes de même catégorie.

Op een tweesprong, samenloop of kruispunt :

1^o Afgezien van het plaatsen van alle seinen voor het voorrecht van doorrijden, moet het voertuig, rijdende op wegen van de tweede of de derde categorie, den doortocht vrij laten voor het voertuig rijdende op een weg van de eerste categorie.

Worden beschouwd als wegen van de eerste categorie :

a) De als dusdanig geboekte wegen en die aangeduid bij Koninklijk besluit ;

b) In de gebouwde kommen, de wegen met veelvuldige banen ;

c) In de gebouwde kommen, de wegen waarop spoorlijnen zijn aangelegd.

Nochtans zijn de wegen met veelvuldige banen hoofdwegen ten opzichte van al de andere. De dwarsverbindingen tusschen deze banen zijn van bijkomenden aard ;

2^o De voertuigen rijdende op een weg van de derde categorie zijn verplicht voorrang van doorrijden te verleen en aan de voertuigen rijdende op een weg van de tweede categorie ;

3^o Het voertuig dat rijdt op een weg die uitloopt in een anderen weg, is verplicht voorrang van doorrijden te verleen en aan het voertuig dat rijdt op deze laatste ;

4^o Bij het kruisen van wegen van hetzelfde belang, zoo er geenerlei sein is om aan te duiden welke weg den voorrang heeft, heeft de bestuurder die van rechts komt voorrang van doorrijden op den andere.

De seintoestellen van de categorieën wegen en het sein van voorrang te plaatsen op de kruispunten van wegen van dezelfde categorie, worden bepaald bij Koninklijk besluit.

ART. 73.

Eclairage. — Dès la tombée du jour, jusqu'au matin, et toutes les fois que la lumière du jour est insuffisante pour assurer une visibilité normale :

1^o Le conducteur d'un véhicule automobile est tenu, en dehors des agglomérations, d'allumer les phares prescrits au 1^o de l'article 30. Si les phares sont placés à plus de 0^m40 du côté extérieur des véhicules, le conducteur est tenu d'allumer simultanément les lanternes, prescrites au 3^o de l'article 30.

Au croisement d'autres véhicules et autant que possible à 100 mètres de distance, le conducteur est tenu de remplacer les phares par le dispositif d'éclairage réduit requis au 2^o de l'article 30.

Si le dispositif d'éclairage réduit est composé d'un seul projecteur, ou s'il est composé de projecteurs distants de plus de 0^m40 du côté extérieur de la voiture, le conducteur doit allumer simultanément ses lanternes;

2^o Le conducteur est tenu, dans les agglomérations, d'allumer les lanternes prescrites au 3^o de l'article 30. Toutefois, si l'éclairage public est insuffisant pour permettre la visibilité à 25 mètres, le conducteur pourra allumer le dispositif d'éclairage réduit prescrit par le 2^o de l'article 30, tout en observant les dispositions des paragraphes précédents;

3^o Dans tous les cas, le véhicule doit être signalé à l'arrière par le feu rouge prescrit au 4^o de l'article 30, et par les dispositions d'éclairage de la plaque prescrites au 4^o de l'article 30 et à l'article 58;

4^o Les dispositions ci-dessus sont applicables aux motocyclettes et aux

ART. 73.

Verlichting. — Vanaf het invallen van de duisternis tot 's morgens, en telkens het daglicht ontoereikend is voor een normale zichtbaarheid :

1^o Is de bestuurder van een auto-rijtuig verplicht, buiten de gebouwde kommen der gemeenten, de bij het 1^o van artikel 30 voorgeschreven, schijnwerpers op te steken. Indien de schijnwerpers geplaatst zijn op meer dan 0^m40 van de buitenzijde van de voertuigen, is de bestuurder verplicht gelijktijdig de bij het 3^o van artikel 30 voorgeschreven lantaarns op te steken.

Bij het kruisen van andere voertuigen en zooveel mogelijk op 100 meter afstand, is de bestuurder verplicht de schijnwerpers te vervangen door een inrichting voor gedempte verlichting, vereischt bij het 2^o van artikel 30.

Indien de inrichting voor gedempte verlichting bestaat uit één enkelen projector of uit projectors meer dan 0^m40 verwijderd van de buitenzijde van het voertuig, moet de bestuurder gelijktijdig zijn lantaarns opsteken;

2^o De bestuurder is verplicht, binnen de gebouwde kommen der gemeenten, de lantaarns, voorgeschreven bij het 3^o, van artikel 30, op te steken. Indien echter de openbare verlichting ontoereikend is om de zichtbaarheid op 25 meter toe te laten, mag de bestuurder de inrichting voor gedempte verlichting voorgeschreven bij 2^o van artikel 30, opsteken, mits inachtneming van de bepalingen der vorige paragrafen;

3^o In elk geval moet het voertuig aan de achterzijde voorzien zijn van het rood licht, bepaald bij het 4^o van artikel 30, alsmede van de verlichtingsinrichting voor de plaat voorgeschreven bij het 4^o van artikel 30 en bij artikel 58;

4^o Bovenstaande bepalingen zijn toepasselijk op de motorrijwielen en

motocyclettes avec side-car pour les appareils d'éclairage requis aux paragraphes 7 à 10 de l'article 4.

En cas de brouillard intense, le conducteur d'un véhicule automobile ou le conducteur d'une motocyclette est tenu d'allumer la lanterne avant et le feu arrière prescrits pour les véhicules à l'article 30;

5° Il est interdit de munir les véhicules automobiles ou les motocyclettes de feux autres que ceux prescrits à l'article 30, si leur emplacement ou leur nature peuvent induire les autres usagers de la route en erreur.

ART. 74.

Signaux de ralentissement ou de virage. — Tout conducteur de véhicule automobile qui veut tourner, ralentir ou s'arrêter doit donner le signal, soit avec le bras, soit à l'aide d'un dispositif mécanique approprié.

Le dispositif mécanique est obligatoire toutes les fois que la disposition du véhicule, ou de son chargement, rend impossible ou inefficace le signal des bras. Un arrêté royal fixera la nature des signaux à bras et leur signification.

ART. 75.

Signal sonore. — Le conducteur doit faire usage de son signal d'avertissement toutes les fois que cela paraît nécessaire pour la sécurité de la circulation.

ART. 76.

Vérification des véhicules. — Tout agent qualifié a le droit de vérifier si un véhicule automobile, une remorque ou leur chargement, satisfont au point de vue équipement et conditionnement et entretien, aux exigences du règlement. Le conducteur est tenu de se prêter et de coopérer à cette vérification. Si le résultat de l'examen

op de motorrijwielen met zijspan, voor de verlichtingstoestellen vereischt bij de paragrafen 7 tot 10 van artikel 4.

Bij dichten mist, is de bestuurder van een autorijtuig of van een motorrij wiel gehouden de voorlantaarns en het achterlicht, voorzien voor de voertuigen bij artikel 30, op te steken;

5° Het is verboden de autorijtuigen of de motorrijwielen te voorzien van andere lichten dan die voorgeschreven bij artikel 30, indien de plaats of de aard derzelve de andere weggebruikers in dwaling kunnen brengen.

ART. 74.

Seinen voor vertraging of zwenking. — Ieder bestuurder van een autorijtuig die wil keeren, vertragen of stoppen, moet een teeken doen ofwel met den arm ofwel door middel van een geschikt mechanisch toestel.

Het mechanisch toestel is verplichtend telkens de schikking van het voertuig of van zijne lading het teeken met den arm onmogelijk of ondoeltreffend maakt. Aard en beteekenis der teekens met de armen worden bepaald bij Koninklijk besluit.

ART. 75.

Geluidssignaal. — De bestuurder moet gebruik maken van zijn verwittigingssein telkens zulks noodig blijkt voor de veiligheid van het verkeer.

ART. 76.

Nazicht van de voertuigen. — Elk bevoegd beambte heeft het recht na te gaan of een motorvoertuig, een aanhangwagen of hunne lading voldoen, in opzicht van uitrusting en onderhoud, aan de vereischten van het reglement. De bestuurder is verplicht zich tot dit nazicht te leenen en er aan mede te werken. Indien uit

établit que le véhicule ne remplit pas les conditions suffisantes, le Gouverneur de la province pourra sur rapport de l'autorité de police retirer le certificat d'immatriculation délivré au véhicule.

Pour les véhicules dont le poids en chargement dépasse 3,500 kilogrammes, cette vérification pourra porter sur les stipulations contenues dans le certificat d'immatriculation. Elle ne pourra occasionner un retard de plus de deux heures; elle peut se faire pour le chargement par cubage ou comptage, d'après le tableau des poids spécifiques arrêté par le Ministre.

ART. 77.

Barrières de dégel. — Les Gouverneurs de province ont le droit, pendant la période de dégel, de suspendre, de ralentir ou de réglementer la circulation des véhicules et des remorques pesant plus de 3,500 kilogrammes en charge.

Les arrêtés indiquent la date et l'heure de la fermeture ou de l'ouverture des barrières de dégel et, le cas échéant, des parties de province auxquelles ils s'appliquent. Ils sont publiés d'urgence par voie d'affiches et de signaux, dans toutes les communes qu'ils concernent et dans chaque agglomération de ces communes. Les signaux seront du type prescrit pour les interdictions partielles ou totales de circulation et seront placés sur les voies auxquelles l'arrêté s'applique.

Les véhicules en marche au moment de la publication d'un arrêté de fermeture des barrières de dégel peuvent continuer leur route jusqu'au centre de la commune la plus proche.

ART. 78.

Stationnement. — Le conducteur ne

dit onderzoek blijkt dat het voertuig niet in de vereischte voorwaarden verkeert, mag de Gouverneur der provincie, op verslag van de politie-overheid, het voor het voertuig afgeleverde bewijs van inschrijving intrekken.

Voor de voertuigen wier laadgewicht meer dan 3,500 kilogram bedraagt, kan dit nazicht slaan op de bepalingen vermeld op het bewijs van inschrijving. Het mag niet meer dan twee uur vertraging veroorzaken; voor de lading kan het geschieden bij inhoudsmeting of telling, volgens de tabel der specifieke gewichten opgemaakt door den Minister.

ART. 77.

Dooi-barreelen. — De Gouverneurs van provincie hebben het recht tijdens het dooitijdperk, het verkeer van voertuigen en aanhangwagens met een lading van meer dan 3,500 kilogrammen te schorsen, te vertragen of te regelen.

De besluiten duiden datum en uur van sluiting of van opening der dooi-barreelen aan, en, in voorkomend geval, de gedeelten van provincie waarop zij toepasselijk zijn. Zij worden bij hoogdringendheid bekendgemaakt door middel van plakbrieven en seinen in al de gemeenten die zij betreffen, en in elke gebouwde kom dezer gemeenten. De seinen zijn van het type voorgeschreven voor het geheel of gedeeltelijk verbod van verkeer en worden geplaatst op de wegen waarop het besluit toepasselijk is.

De voertuigen die rijden op het oogenblik van de bekendmaking van een besluit tot sluiting der dooi-barreelen, mogen hun weg voortzetten tot in het centrum der dichtstbij gelegen gemeente.

ART. 78.

Stilstaan. — De bestuurder mag een

peut abandonner un véhicule automobile, que s'il a pris toutes les précautions nécessaires pour empêcher toute dérive ou mise en marche inopinée : les freins doivent être serrés, le moteur doit être arrêté; le moteur doit ne pas pouvoir être mis en marche en dehors de la volonté du conducteur.

ART. 79.

Il est interdit de laisser, sans motif légitime, un véhicule stationner sur la voie publique. Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation. Lorsqu'un véhicule est immobilisé par suite d'accident, ou que tout ou partie du chargement tombe sur la voie publique, sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation. Faute de quoi, l'agent qualifié prendra d'office les mesures nécessaires aux frais du conducteur.

Dans aucun cas, le stationnement ne pourra entraver l'accès de propriétés privées ou des passages publics.

Il est interdit de stationner à l'angle de deux rues. Le conducteur doit s'arrêter de façon qu'une distance de 1 mètre soit libre entre sa voiture et l'alignement des immeubles de la rue transversale. Dans les agglomérations tout véhicule s'arrêtant ou stationnant sur la voie publique, doit se placer dans le sens de la circulation.

Il est interdit aux véhicules de stationner des deux côtés de la voie publique, dans tous les cas où le stationnement rend impossible le passage simultané de deux files de voitures.

Il est interdit de stationner à une distance moindre de 15 mètres de

autovoertuig niet onbeheerd achterlaten dan indien hij al de noodige voorzorgen heeft genomen om elk onverhoedsche afwijking of ingangzetten te voorkomen : de remmen moeten aangezet zijn en de motor stilgelegd; de motor mag niet kunnen in gang gezet worden buiten den wil van den bestuurder.

ART. 79.

Het is verboden zonder wettige reden met een voertuig op den openbaren weg te stationneeren. Ieder stationneerend voertuig moet derwijze geplaatst zijn dat het zoo weinig mogelijk het verkeer hindert. Wanneer een voertuig wordt opgehouden door een ongeval of wanneer de geheele of gedeeltelijke lading op den openbaren weg valt zonder onmiddellijk te kunnen worden weggeruimd, moet de bestuurder de noodige maatregelen treffen om de veiligheid van het verkeer te waarborgen, zooniet moet de bevoegde agent van ambtswege de noodige maatregelen treffen op kosten van den bestuurder.

In geen geval mag het stationneeren den toegang tot de private eigendommen of de openbare doorgangen belemmeren.

Het is verboden te stationneeren op den hoek van twee straten. De bestuurder moet derwijze stoppen dat er een afstand van 1 meter vrij blijft tusschen zijn voertuig en de rooilijn der gebouwen van de dwarsstraat. In de gebouwde kommen moet ieder voertuig, dat blijft stilstaan of stationneert op den openbaren weg, zich plaatsen in de richting van het verkeer.

Het is aan de voertuigen verboden te stationneeren aan beide zijden van den openbaren weg, in al de gevallen waarin het stationneeren het gelijktijdig doorrijden van twee rijen voertuigen onmogelijk maakt.

Het is verboden te stationneeren op minder dan 15 meter afstand van de

points d'arrêt facultatifs ou obligatoires des autobus ou des tramways.

facultatieve of verplichte halten van de autobussen of de tramwegen.

ART. 80.

Le conducteur d'un véhicule en stationnement, celui dont le véhicule est immobilisé, ou dont le chargement est tombé en tout ou en partie sur la voie publique, doit assurer, dès la chute du jour, l'éclairage de l'obstacle. Dès la chute du jour, si l'éclairage public ou privé est insuffisant pour rendre le véhicule en stationnement visible à une distance de 25 mètres, celui-ci doit être signalé par les feux requis aux 3^o et 4^o de l'article 30. Toutefois, les véhicules étant en stationnement peuvent être signalés par une seule lanterne donnant vers l'avant un feu blanc et vers l'arrière un feu rouge et placée de manière à couvrir le véhicule du côté où s'effectue la circulation.

L'emplacement, les caractéristiques et la puissance de cette lanterne, doivent être tels que l'automobile soit efficacement signalée au conducteur de tout véhicule s'approchant dans un sens ou dans l'autre.

ART. 81.

Les infractions aux dispositions des articles 66 à 80 sont punissables d'une amende de 25 à 500 francs et d'un emprisonnement de 1 à 8 jours ou d'une de ces deux peines seulement. Le juge prononcera l'inscription de l'infraction sur le permis et en cas de récidive la suspension de ce permis pour quinze jours maximum. Les juges de paix connaissent de ces infractions.

ART. 80.

De bestuurder van een stationneerend voertuig, hij wiens voertuig wordt opgehouden, of waarvan de lading geheel of gedeeltelijk op den openbaren weg is gevallen, moet, vanaf het invallen van de duisternis, voor de verlichting van de hindernis zorgen. Vanaf het invallen van de duisternis, indien de openbare of de private verlichting ontoereikend is om het stationneerend voertuig zichtbaar te maken op een afstand van 25 meter, moet hetzelfde voorzien zijn van de lichten vereischt bij het 3^o en het 4^o van artikel 30. Evenwel mogen de stationneerende voertuigen voorzien zijn van een enkelen lantaarn met langs vóór een wit licht en naar achter een rood licht, en die derwijze geplaatst is dat het voertuig gedekt is langs den kant van het verkeer.

De plaats, de kenteekenen en de kracht van deze lantaarns moeten dusdanig zijn dat het autorijtuig doeltreffend de aandacht trekt van den bestuurder van ieder voertuig dat uit een of andere richting nadert.

ART. 81.

De overtredingen van de bepalingen der artikelen 66 tot 80 zijn strafbaar met een boete van 25 tot 500 frank en met een gevangenisstraf van één tot acht dagen of met een van beide straffen. De rechter gelast de vermelding van de overtreding op het rijbewijs en, bij herhaling, de schorsing van dit bewijs gedurende ten hoogste vijftien dagen. De vrederechters nemen kennis van deze overtredingen.

CHAPITRE VI.

SIGNALISATION ROUTIÈRE.

ART. 82.

La Belgique adopte la convention internationale sur l'unification de la signalisation routière élaborée par la conférence européenne sur la circulation routière.

ART. 83.

Ces signaux seront placés là où les rendent indispensables la sécurité de la circulation. Ces conditions seront fixées par arrêté royal. Le droit de placer les signaux appartient au Ministre pour les routes de l'État, au Gouverneur de la province pour les routes provinciales et au Bourgmestre pour les routes communales. Le Ministre pourra, si la province ou les communes ne placent pas les signaux nécessaires, faire placer ceux-ci à leurs frais.

Le Ministre pourra faire enlever, déplacer ou modifier les signaux placés par les provinces et les communes.

Le Ministre pourra ordonner l'enlèvement ou le déplacement de tout panneau-réclame, poteau ou signal placé par des particuliers s'il est nuisible à la signalisation routière.

ART. 84.

Aux fins d'application de la présente loi, un arrêté royal classera les routes en trois catégories, en tenant compte de leur nature, de leur état d'entretien, de l'intensité de la circulation. Chacune des catégories sera signalée. Le classement des routes provinciales et communales se fera après avoir pris l'avis de la province et des communes intéressées.

HOOFDSTUK VI.

SEINTOESTELLEN OP DE WEGEN.

ART. 82.

België treedt toe tot de Internationale Overeenkomst betreffende de eenmaking van de seintoestellen op de wegen, opgemaakt door de Europeesche Overeenkomst betreffende het wegenverkeer.

ART. 83.

Deze seinen worden geplaatst daar waar de veiligheid van het verkeer ze onontbeerlijk maakt. Deze voorwaarden worden bepaald bij Koninklijk besluit. Het recht seinen te plaatsen behoort aan den Minister voor de Staatswegen, aan den Gouverneur der provincie voor de provinciewegen en aan den burgemeester voor de gemeentewegen. De Minister mag, indien de provincie of de gemeente niet de noodige seinen plaatst, dezelve op hun kosten doen plaatsen.

De Minister mag de door provincien en gemeenten geplaatste seinen doen wegnemen, verplaatsen of wijzigen.

De Minister mag het wegnemen of verplaatsen gelasten van alle reclameborden, palen of teekens, geplaatst door particulieren, indien zij schadelijk zijn voor de seintoestellen op de wegen.

ART. 84.

Met het oog op de toepassing van deze wet, worden de wegen bij Koninklijk besluit ingedeeld in drie categorieën, met inachtneming van hun aard, hun staat van onderhoud, de drukte van het verkeer. Elke categorie krijgt een merk. De indeeling der provincien en gemeentewegen geschiedt op advies van de betrokken provincie en gemeenten.

CHAPITRE VII.

AGENTS D'EXÉCUTION ET POLICE DE
LA ROUTE.

ART. 85.

Un arrêté royal créera une police de la route disposant de moyens d'action suffisants et qui sera chargée de surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés royaux pris en exécution de celle-ci.

La mission de cette police de la route sera avant tout éducative pour ne devenir répressive qu'en cas de mauvaise volonté des usagers de la route.

Un arrêté royal fixera les autres agents chargés de l'exécution de la présente loi.

ART. 86.

Un arrêté royal coordonnera les dispositions de la police du roulage applicables aux véhicules autres que les véhicules automobiles et aux usagers de la route, avec les dispositions de la présente loi.

HOOFDSTUK VII.

BEAMBTEN MET DE UITVOERING
BELAST EN WEGENPOLITIE.

ART. 85.

Een wegenpolitie, beschikkend over voldoende middelen en belast met het toezicht over de toepassing van deze wet en van de Koninklijke besluiten genomen ter uitvoering derzelve, wordt bij Koninklijk besluit tot stand gebracht.

De opdracht van deze wegenpolitie is vooral van opvoedenden aard om pas beteugelend te worden in geval van kwaden wil vanwege de weggebruikers.

De overige beampten met de uitvoering van deze wet belast worden bepaald bij Koninklijk besluit.

ART. 86.

De bepalingen betreffende de verkeerspolitie, toepasselijk op de voertuigen andere dan automobielen, en op de overige weggebruikers, worden bij Koninklijk besluit samengeschied met de bepalingen dezer wet.