

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

16 JANUARI 1951.

16 JANVIER 1951.

WETSVOORSTEL

tot invoering van het verplicht rijbewijs
voor bestuurders van motorrijtuigen.

PROPOSITION DE LOI

instaurant le permis de conduire obligatoire
pour les conducteurs de véhicules à moteur.

TOELICHTING

DEVELOPPEMENTS

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

De problemen van het verkeerswezen zijn slechts ontstaan na de eerste wereldoorlog. Het is alsdan dat, ten gevolge van een intensieve productie van motorvoertuigen, het gebruik er van zodanig verhoogde, dat reeds enkele jaren na de eerste wereldoorlog het grootste verkeer op de banen uit motorvoertuigen bestond, terwijl, nauwelijks een kwart eeuws geleden, het hoofdverkeer bestond uit traagrijdende voertuigen, en deze, op enkele jaren tijd, vervangen werden door snelrijdende motorvoertuigen. Bovendien kwam het gebruik van de personenwagens, benevens de vrachtwagens, zozeer in zwang, dat ook talrijke particulieren zich een autovoertuig aanschafften, hetzij voor hun beroepsbezigheden, hetzij voor hun ontspanning.

Het was dan ook noodzakelijk dat het wegverkeer strenger zou worden gereguleerd, zowel voor de veiligheid van de weggebruikers als voor de voetgangers.

Een eerste algemeen reglement op de verkeerspolitie dagteekent van 1924, nadien herhaaldelijk aangevuld en gewijzigd, om te worden samengevat in het Koninklijk besluit van 11 Februari 1934, hetwelk sindsdien steeds aan veranderingen onderhevig was.

Deze bepalingen hebben echter hoofdzakelijk ten doel ongevallen te voorkomen, door de organisatie van het verkeer zelf, zoals het aanduiden van de richting der voertuigen, het rangschikken van de voorrangen die de voertuigen moeten in acht nemen op kruispunten, het rangschikken der wegen in categorieën, enz.

Het zijn dwingende bepalingen waarnaar de voerder zich moet gedragen en die hem aan straffen blootstellen wanneer hij deze bepalingen overtreedt.

Theoretisch zou een ongeval op de baan niet mogelijk zijn, wanneer elk voerder zich gedroeg volgens de reglementen.

Wij hebben echter in de rechtspraak die de verkeerswetgeving beheerst kunnen vaststellen, dat het dikwijls zeer moeilijk is voor een autovoerder zich, op enkele seconden tijd, te vergewissen of hij de voorrang heeft of niet.

Les problèmes du trafic routier ne datent que du lendemain de la première guerre mondiale. C'est alors que, par suite d'une production intensive de véhicules à moteur, l'emploi en prit un tel développement que déjà quelques années après la guerre, la plus grande partie du trafic routier s'effectuait par véhicules à moteur, alors que, à peine un quart de siècle plus tôt, le trafic principal se faisait par véhicules lents. En quelques années, ceux-ci furent remplacés par des voitures rapides. En outre, l'emploi d'automobiles pour transport de personnes prit de telles proportions, à côté de camions à marchandises, que de nombreux particuliers firent l'acquisition d'une auto, soit pour leurs besoins professionnels, soit pour leurs loisirs.

Il devint donc nécessaire de réglementer avec plus de rigueur la circulation, tant pour la sécurité des usagers de la route que pour celle des piétons.

Un premier règlement général sur la police de roulage date de 1924; il a été fréquemment complété et modifié, pour être finalement condensé dans l'arrêté royal du 11 février 1934. Dans cette forme encore, il fut sujet à modifications.

Ces dispositions ont pour but principal d'éviter des accidents par l'organisation de la circulation même, par exemple la signalisation, par les voitures, de la direction qu'elles vont prendre; l'ordre de priorité aux carrefours; la classification des routes en catégories, etc...

Ce sont des dispositions impératives auxquelles le conducteur doit obtempérer et dont la non-observance l'expose à des sanctions.

En théorie, aucun accident sur la route ne serait possible si tous les conducteurs appliquaient rigoureusement la réglementation.

Pourtant, la jurisprudence en matière de législation sur le roulage nous apprend qu'il est parfois très malaisé pour un chauffeur de se rendre compte, dans l'espace de quelques secondes, s'il a, oui ou non, la priorité. Lorsqu'il pré-

Wanneer hij meent de voorrang te hebben en zijn weg vervolgt, en er zich een ongeval voordoet, dan zal hij voor dit ongeval verantwoordelijk zijn.

Welnu, het is niet de eerste maal dat er over de voorrang verschillende adviezen zijn uitgebracht en dat de rechter in eerste aanleg de ene voerder verantwoordelijk acht voor het ongeval, terwijl de rechter in beroep de andere voerder verantwoordelijk acht voor het ongeval, en dat uiteindelijk het Hof van Verbreking meent dat de eerste voerder ten slotte toch verantwoordelijk is en geen voorrang had.

Wanneer een college van rechtsgeleerden, dat de zaak grondig en na rijp beraad onderzoekt, zich aldus kan vergissen, dan is het vanzelfsprekend dat een weggebruiker, die altijd snel moet handelen, zich nog gemakkelijker kan vergissen.

Daarom moet de oplossing van de verkeersproblemen en vooral van de algemene veiligheid welke de reglementatie ten slotte beoogt, niet alleen worden gezocht in de uitbouw van een verkeerswetgeving, maar moet de autovoerder ook bekwaam zijn zich te gedragen naar de voorschriften van het verkeer en vooral bekwaam zijn, zijn motorvoertuig derwijze te voeren, dat hij in staat is een ongeval te voorkomen.

De veiligheid van het wegverkeer heeft even groot belang bij het onderzoek naar de bekwaamheid van de voerder van motorvoertuigen, als bij de uitbouw van de reglementatie van het verkeer. Inderdaad, het volstaat niet seinpalen en verkeerstekens op te richten, wanneer het vaststaat dat 3 % van de mannen kleurenblind zijn en derhalve hiermede geen rekening kunnen houden. Hetzelfde kan gezegd worden nopens de snelheid der reflexbewegingen, die moet bestaan bij elk autovoerder, al ware het maar om een onvoorzichtig voetganger of kind die onverwacht de rijweg betreden, te kunnen mijden.

Velen van diegenen die thans een rijtuig besturen hebben niet die elementaire bekwaamheid.

Nochtans heeft de wetgever zelf, voor bepaalde categorieën van voerders van motorvoertuigen, de noodzakelijkheid ingezien dat zij de daartoe nodige bekwaamheid moeten bezitten. Bij Koninklijk besluit van 17 September 1936, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 18 Januari 1939, moet elk autovoerder die personen vervoert in een autobus of autocar, een bijzonder rijbewijs hebben, en onderworpen worden aan bepaalde proeven, welke vastgesteld zijn in artikel 4 van dit besluit. Wij sommen ze bondig op :

- 1) afwezigheid van alle huidige of vroegere ziekten, of van elke verminking, misvorming of lichaamsgebrek, die zelfs tijdelijk een beletsel of hinder kunnen zijn voor het normaal besturen van een voertuig, alsmede voor de gewone verrichtingen;
- 2) voldoende gezond en sterk zijn voor een goede uitvoering van die verrichtingen;
- 3) volstreekte gaafheid van het zenuwstelsel;
- 4) afwezigheid van de gewoonte van dronkenschap;
- 5) normale gehoorscherpthe voor beide oren;
- 6) gezichtsscherpte, desnoods met verbeter-glasen op brillen die minstens 15 tienden bedraagt voor beide ogen; met minimum van 5 tienden voor één oog. De optische verbetering is toegelaten tot 3 dioptrieën;
- 7) normale stereoscopische gezichtsscherpte;
- 8) normaal gezichtsveld;
- 9) volmaakt onderscheidingsvermogen der hoofdkleuren;
- 10) normaal licht-waarnemingsvermogen;
- 11) psycho-technische proef, aangepast aan de functie van de autovoerder.

sume avoir cette priorité et poursuit sa route, il sera responsable de tout accident qui pourrait se produire.

Il est courant que plusieurs avis soient prononcés en matière de priorité et qu'un jugement en première instance prononce la responsabilité d'un chauffeur, tandis que l'arrêt de la Cour d'appel rejette cette même responsabilité sur l'autre partie, et que, finalement, la Cour de Cassation estime que le premier chauffeur était bel et bien responsable et n'avait pas la priorité.

Si un collège de juristes, qui examine à fond et consciencieusement une affaire, peut se tromper de la sorte, il va de soi que l'usager de la route, qui doit toujours agir rapidement, est plus exposé encore à commettre une erreur de jugement.

Pour cette raison, la solution des problèmes de la circulation et surtout de la sécurité générale, but final de la réglementation, ne doit pas être recherchée uniquement dans l'élaboration d'une législation sur la circulation; il faut aussi que le conducteur d'une automobile soit capable de se conformer aux prescriptions de la police de roulage, et il faut avant tout qu'il soit capable de conduire sa voiture de telle façon qu'il puisse à tout moment éviter un accident.

La sécurité de la circulation a donc autant d'intérêt à l'examen de la capacité professionnelle du chauffeur qu'à l'élaboration d'une police de roulage. En effet, il ne suffit pas d'installer des poteaux de signalisation quand il est établi que 3 % des hommes sont daltoniens et par conséquent incapables de les distinguer. Même remarque pour la rapidité du réflexe du chauffeur, ne fût-ce que pour éviter un piéton imprudent ou un enfant qui traverse la chaussée inopinément.

Beaucoup de ceux qui conduisent actuellement une voiture ne possèdent pas cette aptitude élémentaire.

Mais le législateur lui-même s'est rendu compte de la nécessité de cette aptitude pour certaines catégories de conducteurs de véhicules à moteur. En vertu de l'arrêté royal du 17 septembre 1936, amendé par l'arrêté royal du 18 janvier 1939, tout chauffeur qui transporte des personnes en autobus ou autocar, doit être en possession d'un permis de conduire, et subir certaines épreuves, mentionnées à l'article 4 dudit arrêté. Nous les citons brièvement :

- 1) absence de toute maladie actuelle ou ancienne ou de toute mutilation, malformation ou infirmité de nature à empêcher ou gêner, même passagèrement, la conduite normale du véhicule, ainsi que les manœuvres et travaux de réparation usuelles;
- 2) santé et robustesse suffisantes pour bien exécuter ces opérations;
- 3) intégrité parfaite du système nerveux;
- 4) absence d'habitudes éthyliques;
- 5) audition normale des deux côtés;
- 6) acuité visuelle, au besoin avec verres correcteurs sur lunettes totalisant au moins 15/10^m pour les deux yeux avec minimum 5/10^m pour un œil. La correction optique est tolérée jusque 3 dioptries;
- 7) acuité stéréoscopique normale;
- 8) étendue visuelle normale;
- 9) perception chromatique parfaite;
- 10) perception normale de la lumière;
- 11) épreuve psychotechnique appropriée aux fonctions de chauffeur de véhicules automobiles.

De geneeskundige dienst die deze keuring uitoefent, legt een dossier aan van elk kandidaat, dat in zijn archief wordt bewaard.

Wanneer wij elk van deze eisen in overweging nemen, dan moeten wij vaststellen dat zij alle verantwoord zijn. Niemand zal ernstig kunnen betwisten dat diegene die als bestuurder van een autocar moet optreden en aan wie als dusdanig het leven van 50 à 60 mensen wordt toevertrouwd, moet beschikken over voldoende gezichtsscherpte, gehoorscherpthe, een goed zenuwstelsel, normaal gezichtsveld, enz.

Wanneer men echter deze maatregel toepast op de voerders van autobussen, die slechts 5.000 in getal zijn, dan is het onlogisch dezelfde maatregel niet toe te passen op de honderdduizenden voerders van andere voertuigen.

Inderdaad, de veiligheid op de baan kan niet worden verzekerd door een minderheid.

Het volstaat niet, dat de autovoerders van autobussen bekwaam zijn om hun wagens behoorlijk te voeren, wanneer aan elk kruispunt, aan elke zijweg, een dolle autovoerder kan opduiken, die evenzeer het leven in gevaar kan brengen van de inzittenden van de autobus, als de eigen voerder van dit voertuig.

Men moet rekening houden met het feit dat, van dit standpunt uit gezien, de veiligheid op de baan in haar geheel moet worden geregeld en dat elke weggebruiker die een motorvoertuig bestuurt een gevaar is, niet alleen voor zichzelf, maar ook voor de andere weggebruikers en derhalve dezelfde bekwaamheid moet hebben als diegene die gevergd wordt van de bestuurders der autobussen.

Zulks niet doen, staat gelijk met de verkeersreglementatie slechts gedeeltelijk toepasselijk te maken en b.v. te zeggen: de verkeerswetgeving geldt maar voor dit gedeelte van het land, of voor deze wegen, of voor deze categorie weggebruikers; maar geldt niet voor andere delen van het land of andere wegen, of andere weggebruikers, die op de baan vrij spel zouden hebben en hun roekeloosheid zouden kunnen botvieren, terwijl de anderen nauwgezet de verkeerswetgeving zouden moeten naleven.

Het probleem van de bekwaamheid van de voerder van een motorvoertuig is identiek, want het is even onlogisch te verklaren, dat slechts een gedeelte hunner de nodige bekwaamheid moet hebben die normaal moet gevergd worden van elk weggebruiker, en, voor andere categorieën, blinden, doven, zenuwlijders, hartlijders, enz., in aanmerking te laten komen.

Een besluit tijdens de bezetting uitgevaardigd door de secretarissen-generaal, op 1 December 1940, heeft toen reeds het verplicht rijbewijs ingevoerd.

In feite echter is de toepassing van dit besluit een vorm van taxe. Geen enkel van de bepalingen van het besluit voorziet een bekwaamheidsproef. Om het vereiste rijbewijs te bekomen volstaat het bewijs van woonplaats af te leveren, een verklaring van de kandidaat-voerder waarbij hij bevestigt te voldoen aan de leeftijds- en bekwaamheidsvoorschriften bepaald bij artikelen 8 en 11 van het algemeen verkeersreglement, twee foto's en een bewijs van storting van 50 frank. Onder die voorwaarden is het natuurlijk iedereen toegelaten een rijbewijs te ontvangen.

Immers het feit, dat de verklaring die de autobestuurder moet ondertekenen wordt overgemaakt aan de burgemeester, die hierover zijn advies moet uitbrengen, is een nutteloze administratieve formaliteit, die niet de minste draagwijdte kan hebben, daar de burgemeester onmogelijk de bevoegdheid kan hebben om zich te vergewissen of iemand bekwaam is om een auto te besturen. Zulks zou

Le service de santé établira pour chaque candidat un dossier qu'il conservera dans ses archives.

Quand nous examinons en détail toutes ces conditions, nous devons admettre que toutes sont parfaitement justifiées. Personne ne contestera que celui qui est chargé de la conduite d'un autocar et à qui sont confiées, en cette qualité, 50 à 60 vies humaines, doit être doué d'une bonne acuité visuelle, d'une audition normale, d'un système nerveux solide, doit avoir une étendue visuelle normale, etc.

Mais si l'on applique cette mesure aux conducteurs d'autobus qui ne sont que 5.000, il est illogique de ne pas l'étendre aux quelques centaines de milliers de chauffeurs d'autres voitures.

Franchement, la sécurité sur la route ne saurait pas être assurée par une minorité.

Il ne suffit pas que tous les chauffeurs d'autobus soient capables et conduisent leur voiture d'une façon impeccable s'il peut surgir à chaque carrefour, à chaque chemin de traverse, un chauffard qui peut mettre en danger la vie des passagers de l'autobus, autant et plus que le conducteur de ce véhicule.

Il faut tenir compte du fait que la sécurité de la route doit être réglementée du point de vue général et que tout usager de la route qui conduit un véhicule à moteur constitue un danger, non seulement pour soi-même mais également pour les autres usagers de la route, et que, par conséquent, il doit avoir la même capacité professionnelle et les mêmes qualités physiques qu'on exige des chauffeurs d'autobus.

Ne pas suivre cette méthode équivaldrait à n'appliquer que partiellement la réglementation de la circulation et reviendrait à dire, par exemple, que la police de roulage ne vaut que pour telle partie du pays, ou pour telles routes ou pour telle catégorie d'usagers de la route, mais qu'elle est inopérante pour telle autre partie du pays, pour les autres routes ou pour les autres catégories d'usagers de la route, qui disposeraient de la route à leur gré et laisseraient libre cours à leur étourderie, tandis que les autres auraient à observer méticuleusement les dispositions de la législation sur la circulation.

Le problème de la capacité professionnelle du conducteur d'un véhicule à moteur est identique, car il est tout aussi illogique de prétendre que quelques-uns doivent être doués des qualités normalement requises de tout usager de la route, tandis que pour une autre catégorie viendraient en ligne de compte des aveugles, des sourds, des névropathes, des cardiaques, etc.

Un arrêté pris pendant l'occupation par les secrétaires généraux, daté du 1^{er} décembre 1940, avait déjà instauré le permis de conduire obligatoire.

En fait, l'application de cet arrêté n'a été qu'une forme de taxation. Aucune des dispositions de l'arrêté ne prévoit une épreuve de capacité. Pour obtenir le permis obligatoire, il suffisait de présenter un certificat de domicile, une déclaration du candidat chauffeur attestant qu'il satisfait aux conditions d'âge et de connaissances professionnelles prévues par les articles 8 et 11 du règlement général de la circulation, deux photos et la quittance d'un versement de 50 francs. Dans ces conditions, tout le monde peut se procurer un permis de conduire.

En effet, le fait que la déclaration à signer par le chauffeur est transmise au bourgmestre, appelé à émettre son avis, constitue une formalité administrative inutile et sans aucune portée réelle, puisque le bourgmestre n'a aucune compétence pour juger si quelqu'un est capable de conduire une voiture. Ceci pourrait éventuellement avoir une importance dans les toutes petites communes, où toutes

gebeurlijk van belang kunnen zijn voor de heel kleine gemeenten, waar bijgevolg alle personen bekend zijn die zich aan dronkenschap overleveren.

Een beroep wordt mogelijk gemaakt bij de arrondissementscommissaris, die even onbevoegd is om een oordeel te vellen nopens de bekwaamheid van een autobestuurder.

Er worden nog verdere administratieve moeilijkheden en formaliteiten voorzien, zooals de noodzakelijkheid binnen 14 dagen de wijziging van woonplaats mede te delen.

Anderzijds bevat dit besluit enkele nuttige bepalingen die wij in ons voorstel zullen herhalen, zoals de mogelijkheid een afschrift te vorderen in geval van verlies van het bewijs en de bijzondere gevallen waarbij het een autobestuurder kan verboden worden, voor een bepaalde termijn, een auto te besturen.

Wij zijn echter van oordeel, dat hierover alleen kan worden uitspraak gedaan door de rechtbank en niet bij monde van het Openbaar Ministerie of de Procureur des Konings, zoals door dit besluit wordt voorzien.

Dit besluit echter heeft geen gevolg gehad, tenzij tijdens de bezetting, en dan nog in beperkte mate. Na de bevrijding werd het niet terug in werking gesteld.

Een nieuw besluit van 1 Juli 1946 bevestigt nogmaals de bijzondere eisen waaraan de voerders moeten voldoen, die zich bezighouden met personenvervoer.

Wanneer de vorige besluiten dienaangaande slechts voorzagen, dat uitsluitend de autovoerders van autobussen en autocars hieraan onderworpen waren, dan zijn, in het besluit van 1 Juli 1946, de bepalingen er van uitgebreid tot al de autobestuurders die geregeld of toevallig een motorvoertuig besturen, voor de exploitatie van personenvervoer.

Dientengevolge zal elk bestuurder van een taxi-voertuig, zowel van een openbare concessie als van een privaatonderneming, de bekwaamheidsproef moeten ondergaan. Eveneens zijn hierin begrepen al de autobestuurders die rijtuigen voeren die bij sommige gelegenheden worden aangewend, zoals bij huwelijken, begrafenis, enz.

Zijn hierin niet begrepen de autobestuurders die vrachtwagens besturen, alsook de zogenaamde particuliere autobestuurders die voor rekening van een patroon rijden, zonder dat deze laatste hiervan een exploitatie maakt.

Het besluit herhaalt niet meer welk de vorm is van de proef waaraan de candidaat onderworpen is.

Het spreekt alleen van een bewijs van geneeskundige schifting dat uitgereikt wordt, na een onderzoek van de candidaat in de centra van de administratieve gezondheidsdienst van het Ministerie van Volksgezondheid.

De autobestuurders moeten om de vijf jaar grondig worden gekeurd en elk jaar herkeurd.

Het enige waar de proef op slaat, volgens het besluit, is het vaststellen van de afwezigheid van alle tegenwoordige of vroegere ziekten of van verminking, misvorming of lichaamsgebrek die, zelfs tijdelijk, een beletsel of hinder zijn voor het normaal besturen van het voertuig, alsmede voor de verrichtingen van de gewone manoeuvres en herstellingen ten tweede: een psychotechnische proef, zoals voor de voerders van autobussen en autocars.

In het archief wordt een dossier aangelegd van elk candidaat en, zoals bepaald in het besluit van 18 Januari 1939, wordt de candidaat die geweigerd wordt, in de mogelijkheid gesteld beroep aan te tekenen tegen de beslissing van de administratieve gezondheidsdienst.

Dientengevolge zijn wij genoodzaakt vast te stellen dat, alhoewel de wetgever een poging heeft gedaan om de bekwaamheidsproef uit te breiden tot een groter aantal

les personnes s'adonnant à la boisson sont généralement bien connues.

Il est prévu un recours auprès du commissaire d'arrondissement, lequel est tout aussi incompetent pour juger des capacités d'un conducteur d'automobile.

Il est prévu, en outre, d'autres complications et formalités administratives, tels que la nécessité de signaler dans les quinze jours tout changement de domicile.

D'autre part, cet arrêté contient quelques dispositions que nous reprenons dans notre proposition, telles que la possibilité d'exiger un duplicata en cas de perte du permis et les cas spéciaux où il peut être interdit à un chauffeur de conduire une voiture pendant une période déterminée.

Nous sommes pourtant d'avis que cette sanction ne pourra être appliquée que par les tribunaux et non par l'organe du Ministère public ou par le Procureur du Roi, comme prévu par l'arrêté.

Cet arrêté n'a eu guère d'effet, si ce n'est pendant l'occupation et encore d'une façon très limitée. Après la libération, il n'a pas été remis en vigueur.

Un nouvel arrêté du 1^{er} juillet 1946 confirme une fois de plus les principales conditions imposées aux chauffeurs s'occupant du transport de personnes.

Alors que les arrêtés antérieurs ne concernaient que les seuls chauffeurs d'autobus et autocars, les dispositions de l'arrêté du 1^{er} juillet 1946 s'étendent à tous les chauffeurs qui régulièrement ou occasionnellement conduisent une voiture affectée à l'exploitation du transport de personnes.

Ainsi, tout chauffeur de voiture-taxi, tant en concession publique qu'à l'entreprise privée, devra subir l'épreuve de capacité. Sont également visés, les chauffeurs conduisant des voitures dans certaines circonstances spéciales, par exemple mariages, funérailles, etc...

N'entrent pas en ligne de compte, les conducteurs de camions automobiles, ni les soi-disant chauffeurs privés qui conduisent pour le compte d'un patron, sans que ce dernier fasse une exploitation de l'emploi de sa ou ses voitures.

L'arrêté ne répète plus la forme de l'épreuve à laquelle sera soumis le candidat.

Il ne mentionne qu'un certificat de sélection médicale, qui sera délivré après examen dans les centres du service de santé administratif du Ministère de la Santé Publique.

Ces conducteurs subissent obligatoirement tous les cinq ans un examen approfondi et tous les ans une visite de revision.

La seule visée de l'épreuve, selon cet arrêté, est de constater l'absence de toute maladie actuelle ou ancienne ou de toute mutilation, malformation ou infirmité de nature à empêcher ou gêner, même passagèrement, la conduite normale du véhicule, ainsi que les manoeuvres et travaux de réparations usuels; en second lieu, une épreuve psychotechnique comme pour les chauffeurs d'autobus et d'autocars.

Il est établi dans les archives un dossier pour chaque candidat, et, comme prévu par l'arrêté du 18 janvier 1939, le candidat refusé pourra interjeter appel contre la décision du service de santé administratif.

Dès lors, force nous est de constater que, quoique le Législateur ait tâché d'étendre l'épreuve de capacité à un nombre plus élevé de chauffeurs, il a, d'un autre côté,

autovoerders, hij anderzijds zijn eisen veel lager heeft gesteld. Er wordt geen gewag meer gemaakt van de volgende vereisten die voorkwamen in het besluit van 18 Januari 1939 :

voldoende gezondheid en sterkte voor de uitvoering van de verrichtingen;
volstrekte gaafheid van het zenuwstelsel;
afwezigheid van de gewoonte van dronkenschap;
normale gehoorscherpthe;
op beide ogen gezichtsscherpte, desnoods met verbeterende glazen op brillen, van ten minste 15 tienden voor beide ogen; met minimum van 5 tienden voor één oog.
normaal stereoscopisch gezichtsvermogen;
normaal gezichtsveld;
perfect onderscheidingsvermogen der hoofdkleuren;
normaal lichtwaarnemingsvermogen.

Men zou kunnen opwerpen, dat iemand die beantwoordt aan de algemene vereisten gesteld door het besluit van 1 Juli 1946, noodzakelijkerwijze een volstrekt gaaf zenuwstelsel, normale gehoorscherpthe en gezichtsscherpte, enz., moet hebben, vermits zulks in algemene zin kan verstaan worden door de bepaling van artikel 7 en de psycho-technische proef hiervan de bevestiging zal komen brengen. Bijgevolg zouden al de bepalingen die thans uit het besluit van 1 Juli 1945 zijn weggelaten, overbodig zijn, vermits deze een logisch uitvloeisel zijn van de algemene bepalingen in dit besluit vervat.

In de praktijk echter zal het weglaten van deze zeer preciese gegevens, die een basis moeten vormen voor elke keuring, groot gevaar opleveren om de bekwaamheidsproef te zien ontaarden in een loutere formaliteit. Inderdaad, wanneer de wetgever zelf niet precies bepaalt op welke wijze en krachtens welke waardemeter de keuring moet geschieden, zal de candidaat voor een formaliteitsonderzaging komen te staan. Elk ambtenaar die de proef moet afnemen zal in de mogelijkheid zijn volgens zijn persoonlijk oordeel de bekwaamheidsproef te leiden, en niet meer verplicht zijn een test te ondergaan over gezichtsvermogen, gehoorvermogen, zenuwstelsel, enz.

Wanneer dit besluit weliswaar een eerste stap is om de bekwaamheidsproef uit te breiden tot al diegene die zich met personenvervoer bezighouden, en als dusdanig onze waardering verdient, bevat het nochtans in zich de kiemen die hetzelfde besluit uiteindelijk zullen doen ontaarden in een administratieve formaliteit, zonder dat er nog van een werkelijke bekwaamheidsproef zal kunnen worden gesproken.

Practische bezwaren.

Men zou kunnen opwerpen, dat het invoeren van soortgelijke proef voor al de autobestuurders van het land, praktisch niet te verwezenlijken is, gezien er normaal in België circa 200.000 à 300.000 personen een auto besturen, en het bijgevolg reeds enkele jaren zou duren, vooraleer deze personen een bekwaamheidsproef hebben afgelegd.

Dit bezwaar heeft zeker enige grond, alhoewel bij aanvaarding van het standpunt dat het noodzakelijk is voor de veiligheid op de baan, dan zou toch in ieder geval deze veiligheid verhoogd zijn, na het verstrijken van de tijd dat iedereen zich aan deze proef zou kunnen onderwerpen. Bovendien vereist de tijd die wij thans beleven meer en meer de invoering van deze bekwaamheidsproef.

Het is ons niet bekend hoeveel rijtuigen er thans in België rijden, maar het mag van nu af reeds worden gezegd, dat dit aantal aanzienlijk hoger is dan vóór de oorlog.

Het wordt dus meer en meer noodzakelijk dit aantal autovoerders van nu af reeds aan een proef te onderwerpen

adouci la rigueur de ses conditions. Il n'est plus fait mention des critères suivants, repris à l'arrêté du 18 janvier 1939 :

santé et robustesse suffisantes pour bien exécuter ces opérations;
intégrité parfaite du système nerveux;
absence d'habitudes éthyliques;
audition normale des deux côtés;
acuité visuelle au besoin avec verres correcteurs sur lunettes totalisant au moins 15/10^{mes} pour les deux yeux, avec minimum de 5/10^{mes} pour un œil;
acuité stéréoscopique normale;
étendue visuelle normale;
perception chromatique parfaite;
perception normale de la lumière.

On pourrait alléguer qu'une personne répondant aux conditions générales figurant à l'arrêté du 1^{er} juillet 1946 doit nécessairement être douée d'un système nerveux intègre, d'une audition, d'une acuité visuelle normales, etc..., puisqu tout cela peut être compris, en général, dans les prescriptions de l'article 7, et que l'épreuve psycho-technique confirmera. Par conséquent, toutes les stipulations omises actuellement dans l'arrêté du 1^{er} juillet 1946 seraient superflues parce que formant la suite logique des prescriptions générales de cet arrêté.

Dans la pratique, pourtant, l'omission de ces données très précieuses, devant constituer la base de tout examen physique, présentera le grand danger de voir dégénérer l'épreuve de capacité en une pure formalité. En effet, si le législateur ne prescrit pas explicitement de quelle façon et suivant quelle échelle de valeurs l'examen doit se faire, le candidat se trouvera placé devant un interrogatoire de pure forme. Tout fonctionnaire appelé à faire subir l'épreuve sera libre de conduire cette épreuve selon son avis personnel et ne sera plus obligé de faire l'épreuve des tests pour l'acuité visuelle, l'audition, le système nerveux, etc.

Si cet arrêté constitue un premier pas vers la généralisation de l'épreuve de capacité pour tous ceux qui s'occupent du transport de personnes et, de ce chef, mérite notre approbation, il porte en soi des germes qui feront dégénérer l'application de cet arrêté en simple formalité administrative d'où sera exclue une véritable épreuve de capacité.

Objections d'ordre pratique.

On pourrait alléguer que l'application de pareille épreuve, à tous les chauffeurs du pays, n'est pas réalisable en pratique, étant donné qu'en Belgique 200.000 à 300.000 personnes conduisent une auto et qu'il faudrait donc plusieurs années avant que le dernier ait subi son épreuve de capacité.

Cet argument n'est certes pas sans valeur, quoique, en admettant le point de vue que la mesure s'impose pour la sécurité de la circulation, cette sécurité serait plus grande après la période pendant laquelle tout le monde aura pu se soumettre à l'épreuve. En outre, notre époque exige de plus en plus la mise en vigueur de cette épreuve de capacité.

Nous ignorons le nombre de voitures circulant en Belgique en ce moment, mais nous pouvons affirmer que ce nombre est considérablement supérieur à celui d'avant-guerre.

Il est donc de plus en plus urgent de faire subir l'épreuve aux chauffeurs actuellement au travail. Les nouveaux qui

en de nieuwe voerders die zich zullen aanmelden, naargelang er meer rijtuigen in het land komen, geleidelijk en naar gelang zij zich aanmelden, aan de bekwaamheidsproef te onderwerpen.

De praktische bezwaren voor de veralgemening van deze bekwaamheidsproef bestaan thans slechts in zeer beperkte mate, maar zij zullen werkelijk bezwaren zijn wanneer hiermede nog langere tijd zou worden gewacht.

Bij het opmaken van dit voorstel stellen wij ons bijgevolg op het standpunt van de besluiten van 17 September 1936 en 18 Januari 1939, met dien verstande dat het toepasselijk wordt gemaakt op elk persoon die geregeld of toevallig een motorrijtuig bestuurt.

seront embauchés au fur et à mesure des arrivages d'autos, se présenteront dans le même ordre pour l'épreuve de capacité.

Les objections d'ordre pratique contre la généralisation de l'épreuve ne sont justifiées que sur un plan très réduit, mais elles le seraient pleinement si l'on remet encore longtemps l'application de la mesure.

En rédigeant cette proposition, nous nous sommes placés au point de vue des arrêtés des 17 septembre 1936 et 18 janvier 1939, à condition qu'elle soit d'application pour toute personne conduisant régulièrement ou occasionnellement un véhicule à moteur.

L. MAJOR.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Ieder autobestuurder moet houder zijn van een rijbewijs. Dit rijbewijs wordt afgeleverd door het Ministerie van Verkeerswezen, onder de voorwaarden gesteld in artikelen 3 tot 11 van deze wet.

Onder autobestuurder wordt verstaan zulke persoon die geregeld of toevallig een motorrijtuig bestuurt, motorrijwiel inbegrepen.

Art. 2.

Het is een ieder verboden een motorrijtuig te besturen, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van een derde, zonder houder te zijn van een rijbewijs.

Het is aan ieder eigenaar van een motorrijtuig verboden, zijn voertuig te doen besturen door een persoon die geen houder is van een rijbewijs.

Tenzij het tegendeel wordt bewezen, wordt de eigenaar steeds verondersteld deze toelating te hebben verleend aan de persoon die het motorrijtuig bestuurt.

Art. 3.

Vooraleer het rijbewijs wordt afgeleverd, wordt de candidaat, in een centrum van de administratieve gezondheidsdienst van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, aan een geneeskundig onderzoek onderworpen.

Art. 4.

De autobestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs moeten, om de vijf jaar, een grondig onderzoek ondergaan in een van de bij artikel 3 bepaalde centra, met het oog op het nagaan van hun lichamelijke geschiktheid.

Op beslissing van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, kan dit onderzoek op een vroeger tijdstip geschieden indien bijzondere omstandigheden, onder meer een door de betrokkene opgelopen verkeersongeval, een verscherpt toezicht rechtvaardigen.

Art. 5.

Het bij voorgaande artikelen opgelegd geneeskundig onderzoek heeft plaats in het door de autobestuurder of candidaat-autobestuurder gekozen centrum van de administratieve gezondheidsdienst en loopt over een door de Koning nader te bepalen stof.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Tout chauffeur doit être porteur d'un permis de conduire. Ce permis est délivré par le Ministre des Communications dans les conditions énoncées aux articles 3 à 11 de la présente loi.

Par chauffeur il faut entendre toute personne assurant régulièrement ou occasionnellement la conduite d'un véhicule à moteur, y compris la motocyclette.

Art. 2.

Il est interdit à tout chauffeur de conduire un véhicule à moteur, soit pour son compte, soit pour le compte d'un tiers, sans être muni de son permis de conduire.

Il est interdit à tout propriétaire d'un véhicule à moteur de faire conduire ce véhicule par une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire.

Jusqu'à preuve du contraire, le propriétaire est présumé avoir accordé cette autorisation à la personne qui pilote le véhicule.

Art. 3.

Préalablement à la délivrance du permis de conduire, le candidat est soumis à un examen médical dans l'un des centres du service de santé administratif du Ministère de la Santé Publique et de la Famille.

Art. 4.

Les chauffeurs en possession d'un permis de conduire subissent obligatoirement, tous les 5 ans, un examen approfondi dans l'un des centres visés à l'article précédent, en vue de vérifier leurs aptitudes physiques.

Sur décision du Ministère de la Santé Publique et de la Famille, cet examen pourra avoir lieu à des dates plus rapprochées si des circonstances spéciales, et notamment un accident de roulage subi par l'intéressé, justifient une surveillance accrue.

Art. 5.

L'examen médical imposé par les articles précédents a lieu dans le centre du service de santé administratif choisi par le chauffeur ou le candidat-chauffeur, et porte sur un ensemble de matières à déterminer par le Roi.

De Minister van Volksgezondheid en van het Gezin deelt de uitslag van het geneeskundig onderzoek mede aan de Minister van Verkeerswezen, om deze toe te laten te beslissen over het handhaven of het intrekken van het rijbewijs, wanneer het een autobestuurder betreft die reeds houder is van een rijbewijs, of om de kandidaat op te roepen tot het afleggen van een technische rijproef en over de kennis van de verkeersvoorschriften, wanneer het een autobestuurder geldt die reeds aan de geneeskundige proef heeft voldaan.

Art. 6.

Indien de uitslag van het onderzoek ongunstig is, wordt de betrokkene, door toedoen van de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, daarvan in kennis gesteld.

Deze laatste kan tegen die beslissing beroep aantekenen, per aangetekend schrijven verzonden binnen tien volle dagen nadat hij van zijn ongeschiktheid in kennis werd gesteld. Deze brief moet naam en adres vermelden van de door de betrokkene gekozen geneesheer.

De administratieve gezondheidsdienst zal aan deze geneesheer de redenen mededelen die aanleiding hebben gegeven tot deze ongunstige beslissing, en wel binnen tien dagen na ontvangst van het schrijven waarbij beroep wordt aangetekend. Deze redenen mogen in geen geval aan belanghebbende ter kennis worden gebracht.

De geneesheer kan, binnen 10 dagen na de mededeling van de administratieve gezondheidsdienst, een consult vorderen met de geneesheer die de beslissing genomen heeft, of aan deze laatste een verslag doen geworden waarin de argumenten die de beslissing rechtvaardigen, weerlegd worden.

Ingeval de geneesheren het eens zijn bij het consult in beroep, wordt de beslissing gewijzigd of gehandhaafd.

Bij gebreke van overeenstemming tussen de conclusies van beide geneesheren, wordt door de geneesheer die aan het hoofd staat van de administratieve gezondheidsdienst, of diens afgevaardigde, overgegaan tot een scheidsrechtelijke keuring. De afgevaardigde moet altijd een dokter zijn die de belanghebbende nog niet onderzocht heeft.

Art. 7.

De autobestuurder, houder van een rijbewijs, die bij een geneeskundige herkeuring niet meer aan de schiftingsvoorwaarden mocht voldoen, doch aan wie, op advies van de geneesheren van de administratieve gezondheidsdienst, het besturen van een motorrijtuig nog zonder onmiddellijk gevaar zou mogen toevertrouwd worden, mag, indien de Minister van Verkeerswezen hem zulks toelaat, zijn rijbewijs behouden gedurende een termijn van 6 maanden, met ingang van de dag van ontvangst van het aangetekend schrijven waarbij hem, hetzij van de ongunstige uitslag van de herkeuring, hetzij van de beslissing op het hoger beroep, kennis wordt gegeven.

De autobestuurder die geen houder is van een rijbewijs en die, na een eerste onderzoek, onder de het vorig lid aangehaalde voorwaarden valt, kan, gedurende hetzelfde tijdperk dezelfde vergunning genieten, indien hij kan bewijzen gedurende ten minste één jaar een motorrijtuig zonder ongevallen bestuurd te hebben.

Het getrouw verslag over het onderzoek dat aan het Ministerie van Verkeerswezen werd overhandigd, moet in de gevallen, bepaald in de twee voorgaande leden, uitdrukkelijk de afwezigheid van onmiddellijk gevaar vermelden.

Art. 8.

Bij wijze van overgangsmaatregel, zal het geneeskundig onderzoek in de breedst mogelijke zin toegepast worden voor de autobestuurders die meer dan twee jaar praktijk

Le Ministre de la Santé Publique et de la Famille communique le résultat de l'examen au Ministre des Communications, afin de lui permettre de décider du maintien ou du retrait du permis, lorsqu'il s'agit d'un chauffeur déjà titulaire d'un permis, ou de convoquer le candidat pour le soumettre à une épreuve technique de roulage et de connaissance du code de la route, lorsqu'il s'agit d'un candidat chauffeur ayant satisfait à l'épreuve médicale.

Art. 6.

Si le résultat de l'examen est défavorable, l'intéressé en est avisé par le Ministre de la Santé Publique et de la Famille.

Il peut interjeter appel contre cette décision, par lettre recommandée expédiée dans les dix jours francs qui suivent sa notification. La lettre d'appel mentionnera les nom et adresse du médecin choisi par l'intéressé.

Le service de santé administratif communiquera à ce médecin les raisons qui ont motivé la décision défavorable, et ce dans les 10 jours qui suivent la réception de la lettre d'appel. Ces raisons ne peuvent, en aucun cas, être portées à la connaissance de l'intéressé.

Le médecin pourra, dans les dix jours qui suivent la communication du service de santé administratif, réclamer un examen en consultation avec le médecin qui a pris la décision, ou adresser à ce dernier un rapport réfutant les arguments qui l'ont motivée.

En cas d'accord entre les médecins lors de la consultation d'appel, la décision est modifiée ou maintenue.

En cas de désaccord entre les médecins, le médecin dirigeant le service administratif, ou son délégué, procède à un examen d'arbitrage. Le délégué sera toujours un médecin qui n'a pas encore examiné l'intéressé.

Art. 7.

Le chauffeur en possession d'un permis de conduire qui ne répondrait plus aux conditions de sélection lors d'un examen médical de revision, mais à qui, de l'avis des médecins du Service de santé administratif, la conduite d'un véhicule à moteur pourrait encore être confiée sans danger immédiat, peut, si le Ministre des Communications l'y autorise, conserver son permis pendant un délai de 6 mois à dater de la réception de la lettre recommandée l'avisant du résultat défavorable de l'examen médical de revision ou de la décision prise sur son recours.

Le chauffeur non titulaire d'un permis de conduire qui, lors d'un premier examen, se trouve dans les conditions énumérées à l'alinéa précédent, peut bénéficier de la même tolérance pendant le même laps de temps, s'il prouve avoir piloté sans accident un véhicule à moteur pendant un an au moins.

Le protocole d'examen transmis au Ministère des Communications doit, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, mentionner explicitement l'absence de danger immédiat.

Art. 8.

A titre de mesure transitoire, l'examen médical sera appliqué de manière aussi large que possible aux chauffeurs ayant déjà plus de deux ans de pratique au moment où ils

hebben op het ogenblik dat zij voor de eerste maal voor de administratieve gezondheidsdienst verschijnen.

Art. 9.

De betrokken autobestuurder dient de kosten te betalen van het toelatingsonderzoek en ook van elk later onderzoek. Het bedrag er van wordt bepaald door de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin, na overleg met de Minister van Verkeerswezen.

De autobestuurder die een rijbewijs aanvraagt om uitsluitend voor rekening van een werkgever diens rijtuig te besturen, zal het recht hebben het in uitvoering van het voorgaand lid voorgeschoten bedrag van zijn werkgever terug te vorderen.

Ingeval beroep wordt aangetekend, betaalt belanghebbende dit bedrag terug, indien de beslissing voor hem opnieuw ongunstig uitvalt. De kosten en de lonen van de door hem gekozen geneesheer zijn in elk geval te zijnen laste.

Art. 10.

De kandidaat-autobestuurder die voldaan heeft aan het geneeskundig schiftingsonderzoek wordt vervolgens aan een proef onderworpen ten einde na te gaan of hij geschikt is tot het besturen van een motorrijtuig.

Te dien einde, zullen in elke provincie of, indien nodig, in elk arrondissement, onderzoekscommissies opgericht worden. Zij zullen samengesteld zijn uit de in de Nationale Paritaire Commissie van het Wegvervoer zetelende werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers en worden door een vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen voorgezeten.

Het programma van de af te leggen proef wordt opgesteld door de Minister van Verkeerswezen.

Art. 11.

De kandidaat-autobestuurder die voldoet aan de geneeskundige schiftingsproef en aan de technische proef wordt door de Minister van Verkeerswezen in het bezit gesteld van zijn rijbewijs.

Art. 12.

Het rijbewijs moet vertoond worden op elk verzoek van de bij artikel 1 van het Koninklijk besluit van 13 Juli 1932 bedoelde ambtenaars en beambten.

Art. 13.

In geval van verlies, diefstal, beschadiging of vernietiging van het rijbewijs moet de belanghebbende de Minister van Verkeerswezen hiervan onmiddellijk, per aangetekend schrijven, in kennis stellen. Deze brief moet de datum vermelden waarop hem het bewijs werd afgeleverd, alsook de datum van de kwijting die hij heeft ontvangen voor de bij artikel 9 bepaalde onkosten die door hem werden betaald.

De Minister van Verkeerswezen levert alsdan aan belanghebbende een duplicaat af van het rijbewijs.

Art. 14.

Al wie een motorrijtuig bestuurt zonder houder te zijn van het bij deze wet bepaalde rijbewijs of die het besturen van zulk een voertuig toevertrouwt aan een geleider die niet in het bezit is van dit bewijs, wordt gestraft met gevangenisstraf van 1 tot 8 dagen en met geldboete van 5 frank tot 200 frank, of met één van die straffen alleen.

In geval van herhaling, spreekt de rechtbank het maxi-

comparaîtront pour la première fois devant le service de santé administratif.

Art. 9.

Le chauffeur intéressé est tenu de supporter les frais de l'examen d'admission et des examens subséquents, à concurrence d'un montant fixé par le Ministre de la Santé Publique et de la Famille en accord avec le Ministre des Communications.

Le chauffeur qui sollicite l'octroi d'un permis en vue de conduire exclusivement le véhicule de son employeur pour compte de celui-ci, peut réclamer à ce dernier le montant des frais qu'il aura avancés, en exécution de l'alinéa précédent.

En cas d'appel, l'intéressé est tenu au remboursement de ce montant si la décision lui est à nouveau défavorable. Les frais et honoraires du médecin qu'il a choisi sont en tout cas à sa charge.

Art. 10.

Le candidat-chauffeur ayant satisfait à l'examen de sélection médicale est soumis ensuite à une épreuve en vue d'établir son aptitude à conduire un véhicule à moteur.

Des commissions d'examen seront créées à cette fin dans chaque province, ou, au besoin, dans chaque arrondissement. Elles sont composées de représentants des employeurs et des travailleurs siégeant à la Commission Paritaire Nationale du Transport Routier et présidées par un représentant du Ministre des Communications.

Le programme de l'épreuve à subir est arrêté par le Ministre des Communications.

Art. 11.

Le candidat-chauffeur qui satisfait à l'épreuve de sélection médicale et à l'épreuve technique est mis en possession du permis de conduire par le Ministre des Communications.

Art. 12.

Le permis de conduire doit être exhibé à toute demande des fonctionnaires et agents visés à l'article 1 de l'arrêté royal du 13 juillet 1932.

Art. 13.

En cas de perte, vol, détérioration ou destruction du permis de conduire, l'intéressé doit immédiatement en aviser le Ministre des Communications par lettre recommandée. Cette lettre mentionne obligatoirement la date de délivrance du permis, ainsi que la date de la quittance reçue en couverture des frais déboursés en exécution de l'article 9.

Le Ministre des Communications délivre alors à l'intéressé un duplicata du permis de conduire.

Art. 14.

Quiconque pilote un véhicule à moteur sans être porteur du permis de conduire prévu par la présente loi ou confie la conduite de pareil véhicule à un chauffeur non muni de ce document, est passible d'un emprisonnement de 1 jour à 8 jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive, le Tribunal prononcera le maximum

mum dezer straffen uit en kan ze, eventueel, de definitieve intrekking van het rijbewijs bevelen.

Art. 15.

De rechtbank kan bevelen dat het rijbewijs voor een periode gaande van een maand tot 2 jaar, of voor altijd, wordt ingetrokken, wanneer er ten laste van een autobestuurder een veroordeling wordt uitgesproken in de hiernavolgende omstandigheden :

- a) wanneer de bestuurder van het motorrijtuig zich in staat van dronkenschap bevindt;
- b) wanneer hij weigert gevolg te geven aan het bevel van een verkeersagent;
- c) wanneer hij bij een overtreding de vlucht neemt;
- d) wanneer de autobestuurder een buitengewoon gevaarlijke snelheid ontwikkeld heeft in een agglomeratie;
- e) wanneer een door hem veroorzaakt verkeersongeval de dood of zware kwetsuren van personen ten gevolge heeft.

Wanneer het vonnis waarbij de intrekking van het rijbewijs bevolen werd definitief wordt, beschikt belanghebbende over een termijn van 5 dagen om zijn rijbewijs over te maken aan de griffie van de Rechtbank die de veroordeling heeft uitgesproken.

Art. 16.

De Minister van Verkeerswezen kan, in afwijking van de bepalingen van deze wet, aan de autobestuurders die uit het buitenland komen en houder zijn van een door een buitenlandse administratie afgeleverd rijbewijs, een speciaal rijbewijs uitreiken.

Art. 17.

Deze wet wordt van kracht de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

10 Januari 1951.

de ces peines et pourra ordonner le retrait définitif du permis de conduire.

Art. 15.

Le Tribunal peut ordonner le retrait du permis de conduire, pour une période allant de 1 mois à 2 ans, ou d'une manière définitive, dans les cas où une condamnation est prononcée à charge d'un chauffeur dans les circonstances suivantes :

- a) si le conducteur du véhicule à moteur se trouve en état d'ébriété;
- b) s'il refuse d'obtempérer aux ordres d'un agent du service de la circulation;
- c) s'il prend la fuite lors d'une contravention;
- d) s'il roule à une vitesse extrêmement dangereuse dans une agglomération;
- e) si un accident causé par lui entraîne la mort ou cause des blessures graves à une ou plusieurs personnes.

Quand le jugement ordonnant le retrait du permis de conduire est devenu définitif, l'intéressé dispose d'un délai de 5 jours pour remettre son permis de conduire au greffe du Tribunal qui a prononcé la condamnation.

Art. 16.

Par dérogation aux dispositions de la présente loi, le Ministre des Communications peut délivrer aux chauffeurs venant de l'étranger et titulaires d'un permis de conduire émanant d'une administration étrangère, un permis de conduire spécial.

Art. 17.

La présente loi entrera en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur Belge*.

10 janvier 1951.

L. MAJOR.
A. SERCU.
R. DE KINDER.
A. DEKEULENEIR.