ML. - 1 - L. 6534/1.

25 II 1959

ROYAUME DE BELGIQUE. KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT. ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 28 janvier 1959, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 portant le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur, et affectés au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses, et étendant son application aux véhicules utilisés pour le transport non rémunéré de personnes", a donné le 11 février 1959 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 28e januari 1959 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "waarbij het besluit van de Regent van 10 juni 1947 houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisenwaaraan moet worden voldaan door de automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, en gebezigd voor bezoldigd personenvervoer of voor vervoer van zaken wordt gewijzigd en eveneens van toepassing wordt gemaakt op de voertuigen gebezigd voor onbezoldigd personenvervoer", heeft de 11e februari 1959 het volgend advies gegeven :

Le projet a principalement pour objet d'étendre aux véhicules affectés au transport non rémunéré de personnes, l'application de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 "portant le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur, et affectés au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses".

L'arrêté du Régent du 10 juin 1947 trouve son fondement légal dans les articles 8 de l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936, 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et 2 de l'arrêté-loi du 24 février 1947.

Cet arrêté royal de pouvoirs spéciaux et ces arrêtés-lois ne concernant toutefois que le transport rémunéré de personnes et le transport de choses, ne peuvent servir de fondement au projet actuel dans la mesure où celui-ci tend à appliquer le règlement général précité aux véhicules affectés au transport non rémunéré de personnes.

Le Gouvernement fonde le pouvoir du Roi de déterminer les conditions techniques auxquelles ces véhicules doivent répondre, sur la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage.

.../...

Cette loi a été modifiée successivement par les lois du 1er août 1924, du 16 décembre 1935, du 27 mai 1957 et du 20 décembre 1957.

Dès l'élaboration de la loi du 1er août 1899, l'intention du législateur apparaît dans le texte et les travaux préparatoires de la loi.

Le texte de l'article 1er était rédigé dans les termes suivants :

"Le Gouvernement est autorisé à faire, par arrêté royal, des règlements généraux ayant pour objet la police du roulage et de la circulation de tous les moyens de transport par terre ...".

Le rapport de la section centrale de la Chambre porte notamment :

"La police de roulage doit avoir en vue un double objet : la conservation des routes en même temps que la facilité et la sécurité de la circulation ...

" La section centrale estime qu'il y a lieu de tenir compte de cet état de choses à un double point de vue : d'une part, une réglementation est nécessaire, la plus générale possible ...; d'autre part, il faut réglementer seulement en cas de nécessité incontestable, afin de ne pas passer de l'excès de tolérance à l'excès de rigueur".

.../...

Et commentant l'article 1er, le rapport précise comme suit sa portée :

"La police du roulage s'applique aux véhicules de tout genre, y compris les vélocipèdes; elle est réglementée d'une manière générale par le Roi, tant au point de vue de la conservation des routes qu'au point de vue de la sécurité et de la facilité de la circulation (Pasinomie, p. 257 et suivantes)".

Les travaux préparatoires de la loi du 1er août 1924 mettent plus nettement encore en lumière la volonté du législateur en la matière.

Le rapporteur à la section centrale de la Chambre, reprenant les termes utilisés par le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, précisa que :

"Le projet de loi n'a nullement pour objet de déterminer les règles destinées à assurer dans le détail la commodité de la circulation et la sécurité des usagers de la voie publique; il ne saurait donc s'agir d'y introduire, par exemple, des règles relatives à la vitesse des véhicules, à l'éclairage, à la signalisation, au poids des véhicules, à la structure des bandages de roues, à la nécessité d'y mettre des pare-boue, etc ... Toutes ces règles, aux termes de la loi du 1er août 1899, sont déterminées par un arrêté royal qui constitue le règlement général sur la police du roulage".

.../...

Citant encore le Ministre, le rapporteur ajouta :

"Ce règlement apportera des améliorations notables aux dispositions actuellement en vigueur.

"Et notamment, il visera à améliorer les conditions de disposition et de visibilité des plaques, les prescriptions relatives à l'éclairage et aux appareils avertisseurs, aux freins; il interdira l'échappement libre pour les véhicules automoteurs, les modèles dangereux de carrosserie; il imposera le pare-boue.

"Il précisera aussi les règles relatives au stationnement et à la circulation des véhicules; il apportera des modifications, notamment à la circulation des véhicules lourds, à celles si importantes qui concernent la vitesse; il prescrira des précautions nouvelles pour la circulation des tracteurs ou véhicules avec remorques. Il réglera avec minutie les croisements et déplacements de véhicules, la ligne de conduite que doivent suivre leurs conducteurs entre eux à l'égard des piétons, qu'il invitera à observer les règles imposées par la prudence. Il établira des dispositions nouvelles pour le chargement des véhicules, afin d'empêcher plus efficacement la détérioration des routes.

"Il imposera des mesures d'identification des véhicules par l'apposition de plaques spéciales.

.../...

"Bref, l'ensemble des dispositions qui seront arrêtées constituera un véritable code de la route et assurera une sécurité beaucoup plus grande à ses usagers" (rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, Pasinomie 1924,pp. 507 et suivantes).

L'article 1er de la loi actuellement en vigueur, issu de la loi du 16 décembre 1935, n'a rien modifié en la matière.

Des textes légaux et des travaux parlementaires précités, il ressort que le pouvoir de police accordé au Roi par la loi du 1er août 1899 comprend celui de déterminer les conditions techniques auxquelles doivent répondre les moyens de transport par terre en vue d'assurer la facilité et la sécurité de la circulation.

La raison pour laquelle l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 et les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947 ont, eux aussi, autorisé le Roi à établir les règlements déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules affectés au transport, n'apparaît pas clairement. Le Roi possédait, en effet, déjà ce pouvoir en vertu de l'article 1er de la loi du 1er août 1899.

.../...

A cet égard, l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 et les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947, ne sont pas seulement superflus, ils ont encore pour effet d'entraîner des difficultés dans la répression des infractions à leurs règlements d'exécution.

Le règlement général du 10 juin 1947, tel que le projet le modifie, aura, en effet, comme fondements légaux la loi du 1er août 1899, l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 et les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947. Or, cette loi et ces arrêtés prévoient des peines différentes en cas d'infraction à leurs règlements d'exécution. Les agents qualifiés pour veiller à l'application de ces règlements et pour rechercher les infractions, diffèrent également selon le fondement légal sur lequel est basée la disposition envisagée du règlement.

Pour parer aux difficultés résultant de la multiplicité des fondements légaux et de la diversité des peines, selon que le véhicule est régi par tel ou tel règlement, il conviendrait de soumettre la répression de toutes les infractions en matière de roulage à un régime uniforme en recourant à la loi.

+

\+ +

.../...

L'intitulé de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 n'est pas exact. Il soumet au règlement général les véhicules automobiles affectés au transport de choses et comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur. Il en résulte que, dans la pratique, tous les véhicules automobiles affectés au transport de choses seraient soumis au règlement général établi par l'arrêté du Régent du 10 juin 1947.

Or, ce règlement général ne concerne, en réalité, que les véhicules automobiles construits pour le transport de personnes et comprenant au maximum huit places, non compris le siège du conducteur, peu importe que ces véhicules soient utilisés pour le transport de personnes ou de choses.

Comme le projet tend à modifier l'intitulé de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947, il conviendrait de le remanier de manière à faire ressortir exactement l'objet de l'arrêté. Il convient, ensuite, de remanier dans le même sens l'article 2 de l'arrêté qui détermine son champ d'application.

Les textes proposés ci-après tiennent compte de cette observation.

\+

\+ \+

.../...

Il convient, dans le préambule, de ne mentionner que les modifications relatives aux articles visés et non les modifications qui intéressent les lois ou arrêtés en leur entier.

D'autre part, il n'est pas nécessaire de viser l'arrêté royal du 8 avril 1954, qui ne constitue pas un fondement légal du projet et qui ne sera pas non plus modifié par celui-ci.

Les termes "véhicules automobiles, "remorque" et "semi-remorque", figurant au projet, devraient être définis. En effet, les définitions données à ces termes par l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant le règlement général sur la police de la circulation routière et par l'arrêté royal du 18 mars 1958 modifiant l'arrêté du Régent du 22 mai 1947, ne valent que pour l'application des arrêtés qu'elles concernent. Il y a donc lieu de définir de nouveau les termes précités. D'après les renseignements fournis par le délégué du Gouvernement, les définitions figurant à l'arrêté royal du 18 mars 1958 précité pourraient être reprises dans le projet actuel.

\+

\+ \+

Du contexte du nouvel article 32, il apparaît que seuls les taxis et les véhicules offerts en location avec chauffeur sont, pour l'application de l'arrêté, "à considérer comme véhicules affectés au transport rémunéré de personnes". Selon le délégué du Gouvernement, les véhicules offerts en location sans chauffeur sont à considérer comme véhicules affectés au transport non rémunéré de personnes et sont, dès lors, soumis aux dispositions applicables à ces véhicules.

.../...

Or, l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 "portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles", considère les véhicules offerts en location sans chauffeur comme des véhicules affectés au transport rémunéré de personnes. En effet, l'article 23 de cet arrêté-loi autorise le Roi à soumettre aux règlements généraux les voitures qui font l'objet d'un contrat de louage "en vue de circonstances spéciales telles que voyages, mariages, funérailles, etc...". L'arrêté-loi, qui ne concerne que le transport rémunéré de personnes, ne fait, à cet égard, aucune distinction entre les véhicules loués avec ou sans chauffeur.

Pour dissiper le doute quant au régime applicable aux véhicules offerts en location sans chauffeur, il convient, dès lors, d'ajouter à l'article 2 une disposition prévoyant que ces véhicules sont à considérer comme affectés au transport non rémunéré de personnes.

\+

\+ \+

L'intitulé de la première partie de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 porte : "Agréation des véhicules automobiles". Or, l'agréation des véhicules, prévue par l'article 4 de cet arrêté, a été supprimée par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950. Il y a donc lieu de modifier cet intitulé; il pourrait être remplacé par les mots "Prescriptions techniques".

\+

\+ \+

.../...

La procédure envisagée par l'article 2 du projet prête à une critique d'ordre technique. En effet, cet article prévoit qu'une"mise à jour" de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 sera annexée au présent projet.

Or, cette mise à jour sera sans valeur juridique aussi longtemps que les textes antérieurs, i.e. l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 et ses modifications, ainsi que les modifications apportées à cet arrêté par le présent projet,n'auront pas fait l'objet d'une abrogation explicite.

L'article 2 du projet est d'ailleurs inutile. En effet, le Roi peut toujours reprendre dans un arrêté unique une matière réglée dans plusieurs arrêtés royaux.

Il serait plus indiqué de reprendre l'ensemble de la matière dans un arrêté nouveau où seraient introduites les modifications envisagées : cet arrêté abrogerait la réglementation antérieure.

L'article 2 du projet devrait, de toute façon, être omis.

.../...

Si le Gouvernement suit la suggestion faite par le Conseil d'Etat, l'arrêté de refonte de la matière devrait contenir in fine les articles suivants :

- un abrogatoire qui abroge l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 et toutes ses modifications, rédigé comme suit :

"L'arrêté du Régent du 10 juin 1947 qui porte le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur, et affectés au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950 et par l'arrêté royal du 21 septembre 1953, est abrogé";

- un fixant vigueur :

"Le présent arrêté entre en vigueur le ... Toutefois, en ce qui concerne .... (suit alors le texte proposé ci-après, voir article 21) ... " ;

- l'exécutoire, chargeant le Ministre des Communications de l'exécution de l'arrêté.

\+

\+ \+

Compte tenu de ces observations, le Conseil d'Etat propose de rédiger le projet comme suit ; il formule en outre les observations de forme suivantes :

Arrêté royal modifiant l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 qui porte le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur, et affectés au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses et étendant son application aux véhicules affectés au transport non rémunéré de personnes.

...

...

Vu la loi du 1er août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage, notamment les articles 1er à 4, modifiés par les lois des 1er août 1924, 16 décembre 1935, 27 mai 1957 et 20 décembre 1957;

.../...

Vu l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 8, l'article 9 modifié par la loi du 20 décembre 1957, et les articles 11 et 12 modifiés par l'arrêté-loi du 14 février 1946;

Vu l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, notamment l'article 23, l'article 28 modifié par la loi du 20 décembre 1957, et les articles 30 et 31;

Vu l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, notamment l'article 2 modifié par la loi du 20 décembre 1957, et les articles 4 et 5;

Vu l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant le règlement général relatif au transport de choses par véhicules automobiles, notamment l'article 7 modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1954, et l'article 35;

Vu l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 qui porte le règlement général déterminant les conditions techniques ... (la suite comme au projet) ... ;

.../...

Considérant qu'en vue de renforcer la sécurité routière, il s'indique de soumettre aux conditions techniques imposées aux véhicules affectés au transport rémunéré de personnes, les véhicules utilisés pour le transport non rémunéré de personnes;

Considérant qu'il convient en outre d'apporter à l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 ... (la suite comme au projet) ... ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

...

...

Article 1er.-

L'intitulé de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 qui porte le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles comprenant huit places maximum, non compris le siège du conducteur, et affectés au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses, tel qu'il a été modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, est remplacé par le texte suivant :

"Arrêté du Régent portant le règlement général déterminant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles construits pour le transport de personnes et comprenant huit places au maximum, non compris le siège du conducteur".

.../...

Article 2.-

Il est inséré dans le même arrêté un article 1er bis, rédigé comme suit :

"Article 1er bis.- Définitions.

Pour l'application du présent règlement général :

- le terme "véhicule automobile" désigne tout véhicule automoteur autre que les cyclomoteurs, motocyclettes avec et sans side-car, tricycles et quadricycles à moteur, tels qu'ils sont définis à l'article 2 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière;
- le terme "remorque" désigne tout véhicule destiné à être tiré par un autre;
- le terme "semi-remorque" désigne toute remorque sans essieu avant, dont la partie avant repose sur le véhicule auquel elle est accouplée, de sorte qu'une partie appréciable de son poids est supportée par ce véhicule".

Article 3.-

L'article 2 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 septembre 1953, est remplacé par la disposition suivante :

.../...

"Article 2.-

1° Sont soumis aux dispositions du présent règlement général :

a) les véhicules automobiles construits pour le transport de personnes et comprenant huit places au maximum, non compris le siège du conducteur, et utilisés :

- pour le transport rémunéré ou non de personnes ou de choses,
- pour la traction des remorques ou semi-remorques soumises au règlement général annexé à l'arrêté du Régent du 22 mai 1947.

Les véhicules automobiles offerts en location sans chauffeur sont considérés comme affectés au transport non rémunéré de personnes;

b) les véhicules automobiles à carrosserie mixte, c'est-à-dire les véhicules aménagés pour le transport simultané de personnes et de choses, communément dénommés : Commercial, Station wagon, Kombi, Estate car, etc., lorsqu'ils peuvent comprendre huit places au maximum, non compris le siège du conducteur.

Pour l'application du présent règlement général, ces véhicules sont considérés comme affectés au transport de choses ;

2° ne sont pas soumis aux dispositions du présent règlement général ... (la suite comme au projet)...".

/

Article 4.-

Dans le même arrêté, l'intitulé de la première partie : "Agréation des véhicules automobiles" est remplacé par :"Prescriptions techniques".

Article 5.-

L'article 5 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 5.-

Poids maximum autorisé.

Le poids maximum autorisé ne peut dépasser celui qui est fixé par le constructeur.

En l'absence de déclaration de poids émanant du constructeur, le poids maximum autorisé des véhicules utilisés pour le transport de choses, qu'ils soient aménagés ou non en vue de cette utilisation, est obtenu en ajoutant à la tare du véhicule d'origine 70 kg par place, y compris celle du conducteur".

.../...

Article 6.-

L'article 8 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 8.-

Réservoir à combustible.

La partie inférieure du réservoir doit être libre afin de permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites de combustible".

Article 7.-

L'article 10 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 10.-

Echappement.

L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut être dirigée vers la droite du véhicule.

Toutes les dispositions doivent être prises pour éviter qu'en cas de fuite du réservoir ou de la canalisation d'amenée du combustible au moteur, le combustible ne puisse s'écouler sur le collecteur d'échappement et sur le dispositif d'allumage".

Article 8.-

L'article 20 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 20. Tableau de bord.

Sur le tableau de bord doivent être fixés bien en vue du conducteur, un compteur kilométrique avec indicateur de vitesse et une lampe éclairant les accessoires de bord sans gêner le conducteur".

Article 9.-

A l'article 21 du même arrêté, les mots "un câble de remorque suffisamment solide pour permettre de prendre en remorque le véhicule complètement chargé" sont supprimés.

Article 10.-

L'article 25 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 25. Glaces.

Les pare-brise doivent être en un produit inaltérable parfaitement transparent, et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris; les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés".

.../...

Article 11.-

L'article 27 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 27. Identification des véhicules.

Le constructeur, l'assembleur ou l'importateur doit mentionner d'une façon inaltérable sur une plaque métallique, placée à un endroit du véhicule facilement accessible, les marque, type et année de fabrication du véhicule et le numéro du châssis.

Le numéro de châssis mentionné sur la plaque doit être la reproduction du numéro gravé ou estampé par le constfucteur sur le châssis.

Les véhicules en service au ... peuvent être munis de la plaque métallique par les soins du détenteur du véhicule".

Article 12.-

L'article 28 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 28. Attelage.

Lorsque le véhicule est utilisé pour tirer une remorque ou une semi-remorque, l'attache principale du côté du véhicule tracteur doit être fixée solidement; elle ne peut être fixée uniquement à une simple traverse du châssis.

.../...

L'attache secondaire du côté du véhicule tracteur doit être fixée le plus près possible du plan longitudinal de symétrie de ce véhicule à des pièces reliées rigidement aux longerons du châssis. Elle ne peut être fixée à la traverse sur laquelle est arrimée l'attache principale".

Article 13.-

Un article 28bis rédigé comme suit est inséré dans le même arrêté:

"Article 28bis. Taxis et voitures de location.

1° Les véhicules affectés à un service de taxis et les voitures offertes en location avec chauffeur doivent être équipés :

a) d'un dispositif d'éclairage électrique du compartiment destiné aux voyageurs;

b) d'un extincteur d'incendie d'une capacité en rapport avec le véhicule à protéger. Cet extincteur doit être placé à portée du conducteur et en un endroit facilement accessible;

c) de glaces qui sont toutes conformes aux prescriptions de l'article 25 du présent règlement général;

d) d'un réservoir à combustible séparé par une cloison métallique étanche de la partie de la carrosserie réservée au conducteur et aux voyageurs;

.../...

2° les véhicules affectés à un service de taxis doivent, en outre, être équipés d'un dispositif d'alerte pouvant être actionné par le conducteur".

Article 14.-

L'article 32 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 32. Contrôle technique.

Le Ministre des Communications fait vérifier si les véhicules soumis au présent règlement général répondent aux prescriptions réglementaires et sont convenablement entretenus.

Les vérifications doivent se faire :

- avant la mise en service et ensuite tous les six mois:
  pour les véhicules automobiles affectés à un service de taxis;

  pour les véhicules automobiles offerts en location avec chauffeur;

  pour les véhicules automobiles affectés au transport de choses;

- avant la remise en service :
  pour les véhicules automobiles usagés acquis par un nouveau propriétaire, à moins que ces véhicules ne soient pourvus d'un certificat de visite valable;

  pour les véhicules automobiles ayant fait l'objet d'une modification notable ou ayant subi à la suite d'un accident des détériorations affectant le châssis, la direction, la suspension ou le dispositif de freinage;

.../...

- tous les ans :
  pour les véhicules automobiles affectés au transport non rémunéré de personnes à partir de la date où ces véhicules comptent cinq années depuis leur mise en circulation.

Ces vérifications sont effectuées par les organismes de contrôle agréés par le Ministre des Communications. Elles donnent lieu à la délivrance d'un certificat de visite dont le modèle est déterminé par lui.

Le Ministre des Communications fixe le taux des redevances à percevoir pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application du présent article".

Article 15.-

L'article 33 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 33. Certificat de visite.

Aucun véhicule soumis au contrôle technique ne peut être utilisé sur la voie publique s'il n'est pourvu d'un certificat de visite autorisant cette utilisation.

.../...

Le certificat de visite doit être présenté à toute réquisition des fonctionnaires et agents de l'autorité chargés de surveiller l'exécution du présent règlement général. Un diminutif du certificat de visite peut être fixé d'une manière apparente sur le pare-brise du véhicule".

Article 16.-

L'article 34 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

"Article 34. Dans les véhicules affectés à un service de taxis ou offerts en location avec chauffeur, le nombre de places mentionné au certificat de visite ne peut être dépassé.

Toutefois, sans préjudice de l'article 66, 1, de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation, modifié par l'arrêté royal du 4 juin 1958, il n'est pas tenu compte des enfants âgés de moins de 4 ans; les enfants âgés de 4 à 12 ans sont considérés comme occupant une demi-place.

Il est interdit de charger sur les véhicules affectés au transport de choses un poids supérieur à la charge utile maximum indiquée sur le certificat de visite".

.../...

Article 17.-

L'article 35 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, est remplacé par la disposition suivante :

"Article 35. Les articles 5, 18, 21 et 34 du présent règlement général ne sont pas applicables aux véhicules utilisés pour le transport non rémunéré de personnes.

Les articles 18 et 21 ne sont pas applicables aux véhicules utilisés pour le transport de choses.

Les articles 32 et 33 ne sont pas applicables aux véhicules munis, conformément à la réglementation en vigueur, d'un certificat et d'une marque d'immatriculation d'essai.

Le Ministre des Communications peut, lorsque les circonstances le justifient, accorder des dérogations aux prescriptions des articles 10, alinéa 2, 18 et 21".

Article 18.-

L'article 37 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

.../...

"Article 37. Toute infraction au présent règlement général est punie, selon le cas, des peines prévues par la loi du 1er août 1899, l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 ou les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947".

Article 19.-

L'article 38 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

"Article 38. Sans préjudice des articles 12 de l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936, 4 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 et 1er de l'arrêté du Régent du 31 mars 1947, sont qualifiés pour veiller à l'exécution du présent arrêté, les fonctionnaires et agents dont il est question à l'article 3 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

Les fonctionnaires et agents qualifiés peuvent obliger le conducteur à décharger son véhicule de l'excédent de poids constaté et à faire descendre les voyageurs en surnombre".

Article 20.-

Les articles 12, 19, modifié par l'arrêté du Régent du 3 juillet 1950, 22 et 23 du même arrêté sont abrogés.

.../...

Article 21.-

L'article 39 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

"Toutefois en ce qui concerne les véhicules utilisés pour le transport non rémunéré de personnes le présent arrêté entre en vigueur le 1er juillet 1959, à l'exception des articles 32 et 33, qui entrent en vigueur le 1er janvier 1960. Pour les véhicules mis en circulation au 1er janvier 1960 depuis cinq années au moins, le Ministre des Communications peut échelonner sur toute l'année 1960 les vérifications prévues par l'article 32".

Article 22.-

Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

...

...

Hoofddoel van het ontwerp is, de toepassing van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 "houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisen waaraan moet worden voldaan door de automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, en gebezigd voor bezoldigd personenvervoer of voor vervoer van zaken", uit te breiden tot voor onbezoldigd personenvervoer gebruikte voertuigen.

Rechtsgrond voor het besluit van de Regent van 10 juni 1947 zijn artikel 8 van het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936, artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 en artikel 2 van de besluitwet van 24 februari 1947.

Dit koninklijk besluit, dat bijzondere machten toekent, en ook de genoemde besluitwetten hebben alleen betrekking op het bezoldigd personenvervoer en het vervoer van zaken. Zij kunnen dus niet tot grondslag dienen van het tegenwoordige ontwerp in zover dit ten doel heeft gezegde reglementen van gelding te verklaren ten aanzien van de voertuigen gebruikt voor onbezoldigd personenvervoer.

Volgens de Regering ontleent de Koning zijn bevoegdheid tot het bepalen van de technische eisen waaraan deze voertuigen moeten voldoen, aan de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer.

Deze wet is achtereenvolgens gewijzigd door de wetten van 1 augustus 1924, 16 december 1935, 27 mei 1957 en 20 december 1957.

.../...

Reeds bij het uitwerken van de wet van 1 augustus 1899 kwam de bedoeling van de wetgever tot uiting in de tekst en in de parlementaire voorbereiding van de wet.

De tekst van artikel 1 luidde als volgt :

"Aan de Regering wordt machtiging verleend om bij koninklijk besluit algemene verordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande ...".

Het verslag der middenafdeling van de Kamer zegt onder meer :

"De politie van het vervoer behoort een tweevoudig oogmerk te hebben : de instandhouding van de wegen, en het gemak en de veiligheid van het verkeer ...

"De middenafdeling is van mening, dat met deze stand van zaken in tweeërlei opzicht rekening dient te worden gehouden : enerzijds is een zo algemeen mogelijk reglementering noodzakelijk ...; anderzijds, behoort alleen bij onbetwistbare noodzakelijkheid te worden gereglementeerd, ten einde niet van een te grote inschikkelijkheid in een overdreven strengheid te vervallen".

En in de commentaar op artikel 1 licht het verslag de strekking er van als volgt toe :

"De politie van het vervoer geldt voor de voertuigen van alle aard, met inbegrip van rijwielen;

.../...

zij wordt, zowel met betrekking tot de instandhouding van de wegen als met betrekking tot de veiligheid en het gemak van het verkeer, door de Koning op algemene wijze gereglementeerd (Pasinomie, p. 257 en volg.)".

Duidelijker nog treedt de wil van de wetgever ter zake naar voren in de parlementaire voorbereiding van de wet van 1 augustus 1924.

Onder herhaling van de termen waarin de Minister van Landbouw en van Openbare Werken zich had uitgedrukt, verklaarde de verslaggever in de middenafdeling van de Kamer :

"Het wetsontwerp heeft geenszins voor doel de regelen vast te stellen bestemd om, in al hun bijzonderheden, het gemak van het verkeer en de veiligheid van die de openbare wegen gebruiken te verzekeren ; er kan dus geen sprake zijn van er, bij voorbeeld, regelen in op te nemen betreffende de voertuigen, de verlichting, de seintoestellen, het gewicht der voertuigen, de aard van de wielbanden, de noodzakelijkheid er spatborden aan te brengen, enz. Al die regelen, naar luid der wet van 1 augustus 1899, worden getroffen door een koninklijk besluit dat algemeen reglement over de politie op het vervoer uitmaakt".

Verder de Minister citerend, voegde de verslaggever daaraan toe :

"Dit reglement zal merkelijke verbeteringen brengen aan de thans van kracht zijnde bepalingen.

.../...

"Het zal namelijk de plaatsing en de zichtbaarheid van de platen verbeteren, evenals de voorschriften betreffende de verlichting en de waarschuwingstoestellen, en de remmen; het zal de vrije ontsnapping voor de automobielrijtuigen verbieden, de gevaarlijke modellen van wagenwerk; het zal de spatborden verplicht maken.

"Dit reglement zal ook de regelen bepalen betreffende het stationnement en het verkeer der voertuigen; het zal wijzigingen brengen, inzonderheid in het verkeer der zware voertuigen, alsmede in de snelheidsmaatregelen; het zal nieuwe bepalingen treffen voor het verkeer der tractoren of voertuigen met aanhangwagens. Het zal nauwkeurige bepalingen verstrekken betreffende het kruisen en het inhalen, betreffende de gedragingen der geleiders onder elkander en ten aanzien van de voetgangers die zullen verzocht worden de regelen der omzichtigheid in acht te nemen. Het zal nieuwe eisen stellen voor het laden der voertuigen, ten einde de banen minder te beschadigen.

"Maatregelen zullen worden getroffen om, door middel van bijzondere platen, de voertuigen te erkenner.

"Kortom, de bepalingen in hun geheel genomen, zullen een werkelijk baanwetboek uitmaken, dat meer veiligheid moet bezorgen aan hen die op de baan verkeren"(verslag van de middenafdeling van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, Pasinomie 1924, blz. 507 en volgende) .

Het thans geldende artikel 1 dat uit de wet van 16 december 1935 is ontstaan, heeft ten deze niets gewijzigd.

.../...

Uit de aangehaalde wetteksten en parlementaire voorbereiding blijkt, dat de politiebevoegdheid welke de wet van 1 augustus 1899 aan de Koning heeft verleend, mede de bevoegdheid omvat tot het bepalen van de technische eisen waaraan vervoermiddelen te lande met het oog op het gemak en de veiligheid van het verkeer behoren te voldoen.

Waarom ook het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 en de besluitwetten van 30 december 1946 en 24 februari 1947 de Koning gemachtigd hebben tot het opmaken van de reglementen houdende vaststelling van de technische eisen waaraan tot het vervoer dienende voertuigen moeten voldoen, is niet duidelijk. De Koning bezat zodanige macht al krachtens artikel 1 van de wet van 1 augustus 1899.

In dat opzicht zijn het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 en de besluitwetten van 30 december 1946 en 24 februari 1947 niet alleen overbodig, doch zij maken het bestraffen der overtredingen van hun uitvoeringsbesluiten bovendien moeilijk en ingewikkeld.

Zoals het door het ontwerp wordt gewijzigd, zal immers het algemeen reglement van 10 juni 1947 zijn rechtsgrond vinden in de wet van 1 augustus 1899, in het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 en in de besluitwetten van 30 december 1946 en 24 februari 1947. In deze wet en deze besluiten worden verschillende straffen gesteld op overtreding van hun uitvoeringsreglementen. De personen die bevoegdheid hebben om voor de toepassing van deze reglementen zorg te dragen en om overtredingen op te sporen, verschillen naar gelang van de rechtsgrond der in aanmerking komende bepaling van het reglement.

.../..

De rechtsgronden zijn zo talrijk en de straffen zo uiteenlopend naargelang het voertuig onder het ene dan wel onder het andere reglement valt, dat het nodig is de daaraan verbonden bezwaren te ondervangen door voor alle overtredingen in zake verkeer een eenvormige regeling te treffen, en wel in de vorm van een wet.

\+

\+ \+

Het opschrift van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 is niet juist. Het onderwerpt aan het algemeen reglement de "automobielen" gebezigd voor het vervoer van zaken, met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder. Hieruit volgt, dat praktisch alle voor het vervoer van zaken gebruikte motorvoertuigen aan het bij het besluit van de Regent van 10 juni 1947 vastgestelde algemeen reglement zouden zijn onderworpen.

Dit algemeen reglement nu geldt in werkelijkheid alleen voor motorvoertuigen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, die voor personenvervoer zijn gebouwd, onverschillig of ze voor vervoer van personen dan wel van zaken worden gebruikt.

Aangezien het ontwerp strekt tot wijziging van het opschrift van het besluit van de Regent van 10 juni 1947, zou dit opschrift zo moeten worden omgewerkt, dat het doel van het besluit er nauwkeurig in tot uiting komt. In dezelfde zin behoort vervolgens artikel 2 te worden omgewerkt, waarin het toepassingsgebied van het besluit wordt omschreven.

.../...

Met deze opmerking is in de hierna voorgestelde teksten rekening gehouden.

\+

\+ +

In de aanhef vermelde men alleen de wijzigingen die betrekking hebben op de bedoelde artikelen en niet die welke voor gehele wetten of besluiten gelden.

Anderzijds dient niet te worden verwezen naar het koninklijk besluit van 8 april 1954, dat geen rechtsgrond is voor het ontwerp en dat er evenmin door wordt gewijzigd.

De in het ontwerp gebruikte termen "motorvoertuigen", "aanhangwagens" en "opleggers" zouden moeten worden gedefinieerd. De definities uit het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, en het koninklijk besluit van 18 maart 1958 tot wijziging van het besluit van de Regent van 22 mei 1947 gelden alleen voor toepassing van de besluiten waarop zij betrekking hebben. De genoemde termen moeten dus opnieuw worden gedefinieerd. Naar de gemachtigde van de Regering heeft medegedeeld, zouden de definities uit het koninklijk besluit van 18 maart 1958 in het onderhavige ontwerp kunnen worden overgenomen.

\+

\+ +

.../...

Uit de context van het nieuwe artikel 32 blijkt, dat alleen "voertuigen die voor taxidiensten gebezigd of met bestuurder te huur aangeboden worden" voor de toepassing van het besluit moeten worden beschouwd als voor bezoldigd personenvervoer gebruikte voertuigen. Volgens de gemachtigde van de Regering moeten zonder bestuurder te huur aangeboden voertuigen worden beschouwd als voertuigen gebruikt voor onbezoldigd personenvervoer, en zijn zij aan de daarop toepasselijke bepalingen onderworpen.

De besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, beschouwt de zonder bestuurder te huur aangeboden voertuigen als voertuigen voor bezoldigd personenvervoer. Krachtens artikel 23 van die besluitwet kan de Koning immers aan de algemene reglementen onderwerpen de auto's waarvoor een huurovereenkomst wordt gesloten "met het oog op bijzondere omstandigheden, zoals reizen, huwelijken, begrafenissen, enz...". De besluitwet, die alleen handelt over bezoldigd personenvervoer, maakt in dit opzicht geen onderscheid tussen voertuigen naargelang ze met of zonder bestuurder worden verhuurd.

Om alle twijfel omtrent de regeling inzake zonder bestuurder verhuurde voertuigen weg te nemen, behoort aan artikel 2 een bepaling te worden toegevoegd die zegt, dat bedoelde voertuigen moeten worden beschouwd als voor onbezoldigd personenvervoer gebruikte voertuigen.

\+

\+ \+

.../...

Het opschrift van het eerste deel van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 luidt : "Goedkeuring van de automobielen". De in artikel 4 van dat besluit voorgeschreven goedkeuring van voertuigen is afgeschaft door het besluit van de Regent van 3 juli 1950. Dit opschrift dient dus te worden gewijzigd ; het kan worden vervangen door de woorden "Technische voorschriften".

\+

\+ \+

Tegen de in artikel 2 voorgenomen regeling bestaat technisch bezwaar. Dit artikel bepaalt immers dat een "bijwerking" van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 als bijlage bij het onderhavig ontwerp zal worden gevoegd.

Die "bijwerking" zal echter zonder rechtskracht blijven zolang de vroegere teksten, met name het besluit van de Regent van 10 juni 1947 en zijn wijzigingen, alsook de door het onderhavig ontwerp in dat besluit aangebrachte wijzigingen niet uitdrukkelijk zijn opgeheven.

Artikel 2 van het ontwerp is trouwens overbodig. De Koning kan immers steeds in één besluit de stof herhalen die in andere koninklijke besluiten is geregeld.

.../...

Het verdient aanbeveling de ganse stof opnieuw ter hand te nemen in een nieuw besluit, waarin de voorgenomen wijzigingen zouden worden opgenomen : dit nieuw besluit zou de vroegere regeling opheffen.

Artikel 2 van het ontwerp behoort alleszins te vervallen.

Gaat de Regering in op het voorstel van de Raad van State, dan behoort het ontwerp waarbij de stof wordt herwerkt, in fine de volgende artikelen te bevatten :

- een artikel tot opheffing van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 en al zijn wijzigingen, als volgt :

"Het besluit van de Regent van 10 juni 1947 houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisen waaraan moet worden voldaan door de automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, en gebezigd voor bezoldigd personenvervoer of voor vervoer van zaken, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950 en bij het koninklijk besluit van 21 september 1953, wordt opgeheven";

- een artikel over de inwerkingtreding, als volgt :

"Dit besluit treedt ... in werking. Wat echter de voertuigen betreft ... (tekst zoals hieronder voor artikel 21 wordt voorgesteld)...";

- het uitvoeringsformulier, dat de Minister van Verkeerswezen belast met de uitvoering van het besluit.

\+

\+ \+

Met inachtneming van deze opmerkingen stelt de Raad van State voor, het ontwerp te lezen als volgt; hij geeft bovendien de hiernavolgende vormwijzigingen in overweging :

Koninklijk besluit tot wijziging van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisen waaraan moet worden voldaan door de automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, en gebezigd voor bezoldigd personenvervoer of voor vervoer van zaken,en tot verruiming van de toepassing ervan tot voertuigen gebruikt voor onbezoldigd personenvervoer.

...
...

Gelet op de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer, inzonderheid op de artikelen 1 tot 4, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924, 16 december 1935, 27 mei 1957 en 20 december 1957 ;

Gelet op het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, inzonderheid op artikel 8,op artikel 9,gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, en op de artikelen 11 en 12, gewijzigd bij de besluitwet van 14 februari 1946 ;

.../...

Gelet op de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en samenschakeling van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, inzonderheid op artikel 23, op artikel 28, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, en op de artikelen 30 en 31 ;

Gelet op de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor eigen rekening van hun eigenaar, inzonderheid op artikel 2 gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, en op de artikelen 4 en 5 ;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 mei 1936 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, inzonderheid op artikel 7 gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1954, en op artikel 35 ;

Gelet op het besluit van de Regent van 10 juni 1947 houdende algemeen reglement ... (voorts als in het ontwerp) ... ;

Overwegende dat het, om de veiligheid van het wegverkeer te verhogen, noodzakelijk is de technische eisen waaraan voor bezoldigd personenvervoer gebruikte voertuigen moeten voldoen, ook aan voor onbezoldigd personenvervoer gebruikte voertuigen op te leggen ;

.../...

Overwegende dat het bovendien past in het besluit van de Regent van 10 juni 1947 zodanige wijzigingen aan te brengen ... (voorts zoals in het ontwerp) ... ;

Gelet op het advies van de Raad van State ;

. . .

. . .

Artikel 1.-

Het opschrift van het besluit van de Regent van 10 juni 1947 houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisen waaraan moet worden voldaan door de automobielen met ten hoogste acht plaatsen, zonder de zitplaats van de bestuurder, en gebezigd voor bezoldigd personenvervoer of voor vervoer van zaken, zoals het is gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950, wordt door de volgende tekst vervangen :

"Besluit van de Regent houdende algemeen reglement tot vaststelling van de technische eisen waaraan voor personenvervoer gebouwde motorvoertuigen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder, moeten voldoen".

.../...

Artikel 2.-

In hetzelfde besluit wordt een artikel 1bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 1bis.- Begripsomschrijving.

Voor de toepassing van dit algemeen reglement wordt verstaan onder :

- "motorvoertuig", elk voertuig met eigen beweegkracht, behalve rijwielen met hulpmotor, motorrijwielen met of zonder zijspan, motordriewielers en motorvierwielers, zoals zij omschreven zijn in artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ;
- "aanhangwagen", elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen ;
- "oplegger", elke aanhangwagen zonder voeras, waarvan het voorste gedeelte steunt op het voertuig waaraan het gekoppeld is, zodat een aanmerkelijk deel van zijn gewicht door dit voertuig gedragen wordt".

Artikel 3.-

Artikel 2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 september 1953, wordt door de volgende bepaling vervangen :

.../...

"Artikel 2.-

1° De bepalingen van dit algemeen reglement vinden toepassing op :

a) voor personenvervoer gebouwde motorvoertuigen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder, die worden gebruikt :

- voor al dan niet bezoldigd personen- of zakenvervoer,
- voor het slepen van aanhangwagens en opleggers die aan het bij het besluit van de Regent van 22 mei 1947 gevoegde algemeen reglement zijn onderworpen.

Motorvoertuigen die zonder bestuurder worden verhuurd, worden geacht voor niet-bezoldigd personenvervoer gebruikt te worden;

b) motorvoertuigen met gecombineerde carrosserie, dit zijn voertuigen ingericht voor gelijktijdig vervoer van personen en zaken en gemeenlijk genaamd : Commercial, Station wagon, Kombi, Estate car, enz. ..., wanneer zij ten hoogste acht plaatsen kunnen omvatten, zonder die van de bestuurder.

Voor de toepassing van dit algemeen reglement worden deze voertuigen geacht voor zakenvervoer te worden gebruikt;

2° de bepalingen van dit algemeen reglement vinden geen toepassing op voertuigen die vóór 1 januari 1920 in gebruik zijn genomen ... (voorts als in het ontwerp) ...".

.../...

Artikel 4.-

In hetzelfde besluit wordt het opschrift van het eerste deel : "Goedkeuring van de automobielen" vervangen door : "Technische voorschriften".

Artikel 5.-

Artikel 5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950, wordt door de volgende bepaling vervangen :

Artikel 5.-

Hoogste toegelaten gewicht.

Het hoogste toegelaten gewicht mag niet groter zijn dan het door de bouwer bepaalde.

Is er geen gewichtsverklaring vanwege de bouwer, dan wordt het hoogste toegelaten gewicht van voor zakenvervoer gebruikte voertuigen, of zij al dan niet daarvoor zijn ingericht, verkregen door aan de tarra van het oorspronkelijk voertuig 70 kg per plaats, waaronder die van de bestuurder, toe te voegen".

.../...

Artikel 6.-

Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 8.-

Brandstofreservoir.

Het onderste gedeelte van het reservoir moet vrij zijn, zodat lekkende brandstof rechtstreeks op de grond kan vallen".

Artikel 7.-

Artikel 10 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 10.-

Uitlaat.

Het uiteinde van de uitlaatpijp mag niet naar de rechterzijde van het voertuig gericht zijn.

Alle voorzieningen moeten worden getroffen om te voorkomen dat, in geval van lek in het reservoir of in de leiding die de brandstof naar de motor voert, de brandstof op de uitlaatcollector en op de ontstekingsinrichting valt".

.../...

Artikel 8.-

Artikel 20 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 20.-

Instrumentenbord.

Op het instrumentenbord moeten goed zichtbaar voor de bestuurder zijn bevestigd : een kilometerteller met snelheidsaanwijzer en een lampje dat de boordinstrumenten verlicht zonder hem te hinderen".

Artikel 9.-

In artikel 21 van hetzelfde besluit, worden de woorden : "een sleepkabel die sterk genoeg is om het volbeladen voertuig op sleeptouw te kunnen nemen" geschrapt.

Artikel 10.-

Artikel 25 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 25.-

Ruiten.

De windschermen moeten vervaardigd zijn uit volkomen doorzichtig en duurzaam materiaal dat bij het breken geen scherpe scherven maakt; zij mogen de voorwerpen niet vervormen."

.../...

Artikel 11.-

Artikel 27 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 27.-

Identificatie van voertuigen.

De bouwer, de monteur of de invoerder moet, op een metalen plaat die op een gemakkelijk bereikbare plaats van het voertuig moet worden bevestigd, met onuitwisbare tekens merk, type en bouwjaar van het voertuig en het nummer van het chassis vermelden.

Het op de plaat vermelde chassisnummer moet de weergave zijn van het nummer dat de bouwer op het chassis gegraveerd of gestampt heeft.

Op voertuigen die op . . . in gebruik zijn, mag de houder de metalen plaat aanbrengen."

Artikel 12.-

Artikel 28 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 28.-

Aankoppeling.

Wanneer het voertuig wordt gebruikt om een aanhangwagen of een oplegger te slepen, moet de hoofdkoppeling aan de kant van het slepend voertuig stevig worden vastgemaakt; zij mag niet alleen aan een gewone dwarsligger van het chassis worden bevestigd.

.../...

De hulpkoppeling aan de kant van het slepend voertuig moet zo dicht mogelijk bij het lengtevlak van symmetrie van dit voertuig worden bevestigd aan stukken die onwrikbaar met de langsliggers van het chassis verbonden zijn. Zij mag niet bevestigd worden aan de dwarsligger waarop de hoofdkoppeling vastzit".

Artikel 13.-

In hetzelfde besluit wordt een artikel 28bis ingevoegd, luidend als volgt :

"Artikel 28bis.-

Taxi's en huurauto's.

1° Voertuigen die voor een taxidienst gebruikt en wagens die met bestuurder te huur aangeboden worden, moeten uitgerust zijn met :

a) een inrichting voor electrische verlichting van de voor de reizigers bestemde afdeling ;

b) een brandblustoestel met een inhoud in verhouding tot het te beschermen voertuig. Dit toestel moet zich binnen het bereik van de bestuurder en op een gemakkelijk te bereiken plaats bevinden;

c) ruiten die aan de voorschriften van artikel 25 van dit algemeen reglement voldoen ;

d) brandstofreservoir dat door een waterdicht metalen schot gescheiden is van het gedeelte der carrosserie dat alleen voor de bestuurder en de reizigers bestemd is ;

.../...

2° voor een taxidienst gebruikte voertuigen moeten daarenboven uitgerust zijn met een alarmtoestel dat door de bestuurder kan worden bediend".

Artikel 14.-

Artikel 32 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 32.-

Technische controle.

De Minister van Verkeerswezen doet nagaan of voertuigen die aan dit algemeen reglement onderworpen zijn, aan de reglementsvoorschriften voldoen en behoorlijk zijn onderhouden.

Schouwingen moeten plaats hebben :

- vóór de ingebruikneming en vervolgens om de zes maanden :

  voor motorvoertuigen die voor taxidiensten worden gebruikt ;

  voor motorvoertuigen die met bestuurder te huur worden aangeboden ;

  voor motorvoertuigen die voor vervoer van zaken worden gebruikt ;

.../...

- vóór de wederingebruikneming :

  voor tweedehandsmotorvoertuigen verkregen door een nieuwe eigenaar, tenzij ze van een geldig schouwingsbewijs voorzien zijn ;

  voor motorvoertuigen waaraan aanzienlijke veranderingen zijn gebracht of waarvan het chassis, de stuurinrichting, de vering of de reminrichting ingevolge een ongeval werden beschadigd ;

- om het jaar :

  voor motorvoertuigen die voor onbezoldigd personenvervoer worden gebruikt vanaf de datum waarop ze vijf jaar tellen sedert zij in het verkeer zijn gebracht.

Door de Minister van Verkeerswezen erkende controle-instellingen verrichten de schouwing. Zij geven een schouwingsbewijs af, waarvan de Minister van Verkeerswezen het model vaststelt.

De Minister van Verkeerswezen bepaalt het bedrag van de rechten, te heffen tot algehele of gedeeltelijke dekking van de aan de toepassing van dit artikel verbonden kosten van bestuur, controle of toezicht".

.../...

Artikel 15.-

Artikel 33 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950, wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 33.-

Schouwingsbewijs.

Geen aan technische controle onderworpen voertuig mag op de openbare weg worden gebruikt tenzij voorzien van een schouwingsbewijs dat dit gebruik toelaat.

Het schouwingsbewijs moet worden vertoond op elk verzoek van de met het toezicht op de uitvoering van dit algemeen reglement belaste ambtenaren, beambten en agenten der overheid. Een verkleind model van het schouwingsbewijs mag, maar dan duidelijk zichtbaar, op het windscherm van het voertuig worden bevestigd".

Artikel 16.-

Artikel 34 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 34.-

Voertuigen die door taxidiensten gebruikt of met bestuurder te huur aangeboden worden, mogen niet meer plaatsen hebben dan het schouwingsbewijs aangeeft.

.../...

Onverminderd artikel 66, 1, van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 juni 1958, wordt echter met kinderen beneden de 4 jaar geen rekening gehouden ;kinderen van 4 tot 12 jaar worden geacht een halve plaats in te nemen.

Het is verboden voor zakenvervoer gebruikte voertuigen zwaarder te beladen dan het schouwingsbewijs als hoogste laadvermogen aangeeft".

Artikel 17.-

Artikel 35 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950,wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 35.-

De artikelen 5, 18, 21 en 34 van dit algemeen reglement vinden geen toepassing op voertuigen die voor onbezoldigd personenvervoer worden gebruikt.

De artikelen 18 en 21 vinden geen toepassing op voor zakenvervoer gebruikte voertuigen.

De artikelen 32 en 33 vinden geen toepassing op de voertuigen die overeenkomstig de geldende regeling van een inschrijvingsbewijs en een proefrittenplaat voorzien zijn.

.../...

De Minister van Verkeerswezen kan, indien de omstandigheden het wettigen, afwijkingen van de voorschriften van de artikelen 10, tweede lid, 18 en 21 toestaan".

Artikel 18.-

Artikel 37 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

"Artikel 37.-

Overtreding van dit algemeen reglement wordt, naar gelang van het geval, gestraft met de straffen gesteld bij de wet van 1 augustus 1899, bij het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936 of bij de besluitwetten van 30 december 1946 en 24 februari 1947".

Artikel 19.-

Artikel 38 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

"Artikel 38.-

Onverminderd artikel 12 van het koninklijk besluit nr 248 van 5 maart 1936, artikel 4 van de besluitwet van 24 februari 1947 en artikel 1 van het besluit van de Regent van 31 maart 1947, zijn bevoegd om voor de uitvoering van dit besluit zorg te dragen, de ambtenaren, beambten en agenten, bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

.../...

De bevoegde ambtenaren, beambten en agenten kunnen de bestuurder verplichten het vastgesteld overgewicht af te laden en de overtallige reizigers te doen uitstappen".

Artikel 20.-

De artikelen 12, 19, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 3 juli 1950, 22 en 23 van hetzelfde besluit, worden opgeheven.

Artikel 21.-

Artikel 39 van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld :

"Wat echter de voertuigen betreft die voor onbezoldigd personenvervoer worden gebruikt, treedt dit besluit in werking op 1 juli 1959, met uitzondering van de artikelen 32 en 33, die 1 januari 1960 in werking treden. Voor voertuigen die op 1 januari 1960 sedert ten minste vijf jaar in het verkeer zijn gebracht, kan de Minister de bij artikel 32 voorgeschreven schouwingen over gans het jaar 1960 spreiden."

Artikel 22.-

De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

. . .

. . .

La chambre était composée de

Messieurs : J. SUETENS, premier président,
de Heren : eerste-voorzitter,

L. MOUREAU, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE, raadsheren van State,

A. BERNARD, assesseurs de la section de législation,
Ch. VAN REEPINGHEN, bijzitters van de afdeling wetgeving,

C. ROUSSEAUX, greffier adjoint, greffier.
adjunct-griffier, griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. A. DEPONDT, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) C. ROUSSEAUX.

De kamer was samengesteld uit

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. DEPONDT, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) J. SUETENS.