

**Art. 2.** La procédure visée à l'article 11 de la loi du 8 avril 1965 instituant les règlements de travail ne doit pas être suivie pour l'introduction de l'horaire mentionné à l'article 2.1.1. de la convention d'aménagement du temps de travail visée à l'article 1er.

**Art. 3.** L'employeur visé à l'article 1er peut porter la limite de 9 heures par jour, fixée à l'article 20, § 1er, de la loi du 16 mars 1971 sur le travail, à 9 heures 15 minutes.

Cette limite de 9 heures 15 minutes par jour entre également en ligne de compte pour l'application de l'article 29, § 2, de la même loi.

**Art. 4.** Par dérogation aux articles 4, 6 et 11 de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés, il peut être appliqué, en matière de jours fériés, un régime conforme à l'article 2.1.1. de la convention d'aménagement du temps de travail visée à l'article 1er.

**Art. 5.** Les dérogations visées aux articles 2, 3 et 4 ne sont accordées que pour la durée de l'expérience d'aménagement du temps de travail décrite par la convention d'aménagement du temps de travail visée à l'article 1er et cessent d'être en vigueur au plus tard le 31 août 1987.

**Art. 6.** Les dérogations visées aux articles 2, 3 et 4 ne sont accordées que dans la mesure où l'A.S.B.L. Association des établissements publics de soins, à Jumet, satisfait :

1° aux obligations qui découlent de l'arrêté royal n° 181 du 30 décembre 1982 créant un Fonds en vue de l'utilisation de la modération salariale complémentaire pour l'emploi;

2° aux obligations qui découlent de l'arrêté royal n° 230 du 21 décembre 1983 relatif au stage et à l'insertion professionnelle des jeunes,

et pour autant que l'entreprise précitée respecte la convention d'aménagement du temps de travail visée à l'article 1er.

**Art. 7.** Le présent arrêté produit ses effets le 1er septembre 1985.

**Art. 8.** Notre Ministre de l'Emploi et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 7 octobre 1985.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,  
**M. HANSENNE**

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F 85 — 2235

20 SEPTEMBRE 1985. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways, notamment l'article 7;

Vu la loi du 24 juin 1885 sur les chemins de fer vicinaux, révisée et amendée, notamment l'article 8, modifié par la loi du 20 juillet 1927;

Vu l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et autocars, modifié par la loi du 29 juin 1984, notamment l'article 30, modifié par les lois du 10 octobre 1967, du 23 juin 1969 et du 28 juin 1984;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er;

Vu l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, notamment :

— les articles 4, 5 et 7;

— les articles 18 et 26, modifiés par l'arrêté royal du 3 août 1977;

**Art. 2.** De procedure zoals bedoeld bij artikel 11 van de wet van 8 april 1965 tot instelling van de arbeidsreglementen moet niet worden gevolgd bij het invoeren van de uurregeling zoals vermeld in artikel 2.1.1. van de bij artikel 1 bedoelde overeenkomst tot aanpassing van de arbeidstijd.

**Art. 3.** De bij artikel 1 bedoelde werkgever kan de grens van 9 uren per dag, vastgesteld bij artikel 20, § 1, van de arbeidswet van 16 maart 1971, op 9 uren 15 minuten brengen.

Deze grens van 9 uren 15 minuten per dag komt eveneens in aanmerking voor de toepassing van artikel 29, § 2, van dezelfde wet.

**Art. 4.** In afwijking van de artikelen 4, 6 en 11 van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen, kan inzake de feestdagen een regeling worden toegepast overeenkomstig artikel 2.1.1. van de bij artikel 1 bedoelde overeenkomst tot aanpassing van de arbeidstijd.

**Art. 5.** De bij artikel 2, 3 en 4 bedoelde afwijkingen worden enkel toegestaan voor de duur van het experiment tot aanpassing van de arbeidstijd, zoals omschreven door de bij artikel 1 bedoelde overeenkomst tot aanpassing van de arbeidstijd, en houden op van kracht te zijn uiterlijk op 31 augustus 1987.

**Art. 6.** De bij artikel 2, 3 en 4 bedoelde afwijkingen worden enkel toegestaan in de mate waarin de V.Z.W. « Associations des établissements publics de soins », te Jumet, voldoet aan :

1° de verplichtingen die voortvloeien uit het koninklijk besluit nr. 181 van 30 december 1982 tot oprichting van een Fonds met het oog op de aanwending van de bijkomende loonmatiging voor de tewerkstelling;

2° de verplichtingen die voortvloeien uit het koninklijk besluit nr. 230 van 21 december 1983 betreffende de stage en de inschakeling van jongeren in het arbeidsproces,

en voor zover voornoemde onderneming de overeenkomst tot aanpassing van de arbeidstijd zoals bedoeld bij artikel 1 van dit besluit respecteert.

**Art. 7.** Dit besluit heeft inwerking met ingang van 1 september 1985.

**Art. 8.** Onze Minister van Tewerkstelling en Arbeid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 oktober 1985.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,  
**M. HANSENNE**

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 85 — 2235

20 SEPTEMBER 1985. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, métro, autobus en autocar

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen, inzonderheid op artikel 7;

Gelet op de wet van 24 juni 1885 op de buurtspoorwegen, herzien en geamendeerd, inzonderheid op artikel 8, gewijzigd bij de wet van 20 juli 1927;

Gelet op de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, gewijzigd bij de wet van 29 juni 1984, inzonderheid op artikel 30, gewijzigd bij de wetten van 10 oktober 1967, 23 juni 1969 en 28 juni 1984;

Gelet op de wet betreffende de politie op het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, métro, autobus en autocar, inzonderheid op :

— de artikelen 4, 5 en 7;

— de artikelen 18 en 26, gewijzigd bij koninklijk besluit van 3 augustus 1977;

- l'article 27;
- l'article 34, modifié par l'arrêté royal du 15 juin 1983;
- l'article 39, modifié par les arrêtés royaux du 3 août 1977 et du 12 juin 1984;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1er.** L'article 4, alinéa 2, de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar, est abrogé.

**Art. 2.** L'article 5, 1<sup>o</sup>, 1er alinéa, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 1<sup>o</sup> Les arrêts doivent être signalés au moyen d'une plaque portant l'inscription « Tram », « Autobus » ou « Bus », en lettres d'une hauteur de 3,5 cm au moins ».

**Art. 3.** L'article 7 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Article 7. Tous les véhicules doivent être pourvus de deux types de frein :

- 1<sup>o</sup> un frein de service;
- 2<sup>o</sup> un frein de stationnement.

Ces deux freins doivent pouvoir être manœuvrés ou commandés depuis le siège du conducteur.

Quand un freinage d'urgence est réalisé avec le frein de service, voiture en charge, sur voies horizontales sèches, à une vitesse de 40 km/h, une décélération moyenne d'au moins 1,5 m/s<sup>2</sup> doit être atteinte.

La vitesse avant le freinage doit être réglée de manière à avoir une vitesse de 40 km/h dans la zone où la décélération est stabilisée et la décélération moyenne doit être mesurée entre 40 km/h et 10 km/h.

La décélération retenue est égale au rapport entre l'intégrale de la décélération calculée entre les vitesses de 40 km/h et de 10 km/h et le temps nécessaire pour cette décélération.

Sur les véhicules utilisés en conduite non automatique, un dispositif doit pouvoir provoquer l'arrêt immédiat en cas de défaillance physique du conducteur.

Aucun véhicule ne peut être mis en exploitation si l'efficacité du système de freinage n'a préalablement été vérifiée par l'Administration des Transports ».

**Art. 4.** L'article 9 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Article 9. Les véhicules portent à l'avant et à l'arrière une inscription indiquant :

— soit le numéro ou la lettre caractéristique de la ligne desservie, d'une hauteur d'au moins 15 cm, et les points principaux de l'itinéraire suivi, en lettres d'une hauteur de 5 cm au moins;

— soit le numéro ou la lettre caractéristique de la ligne desservie, d'une hauteur de 15 cm au moins, complété par le nom du lieu de destination, en lettres d'une hauteur de 5 cm au moins.

Les véhicules portent latéralement une inscription indiquant :

— soit le numéro ou la lettre caractéristique de la ligne desservie, d'une hauteur de 5 cm au moins, complété par le nom du lieu de destination, en lettres d'une hauteur de 3 cm au moins, sauf si la direction est indiquée aux arrêts;

— soit le numéro ou la lettre caractéristique de la ligne desservie, d'une hauteur de 5 cm au moins, complété par le nom du lieu de destination, en lettres d'une hauteur de 3 cm au moins.

Pour les véhicules circulant en exploitation métro, une inscription à l'avant indiquant la destination, en lettres d'une hauteur de 5 cm au moins, suffit.

Dès qu'il est nécessaire, ces inscriptions sont éclairées. »

**Art. 5.** L'article 18 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 3 août 1977, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 18. L'article 7, alinéa 6, l'article 8, alinéa 4, les articles 9, 10, 11 et 12, l'article 13, alinéa 2 et l'article 14 ne sont pas applicables aux véhicules qui ne sont pas affectés au transport de voyageurs.

Pour les véhicules visés à l'alinéa 1er, et par dérogation à l'article 7, alinéa 3, une décélération moyenne de 1,2 m/s<sup>2</sup> est suffisante.

Pour ces mêmes véhicules, et par dérogation à l'article 15, un feu de position blanc à l'avant, un feu de position rouge à l'arrière et un indicateur de direction sur chaque face latérale suffisent ».

- het artikel 27;
  - het artikel 34, gewijzigd bij koninklijk besluit van 15 juni 1983;
  - het artikel 39, gewijzigd bij koninklijke besluiten van 3 augustus 1977 en van 12 juni 1984;
- Gelet op het advies van de Raad van State;  
Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Artikel 4, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar, wordt opgeheven.

**Art. 2.** Artikel 5, 1<sup>o</sup>, eerste lid, van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 1<sup>o</sup> De halten moeten gesignaleerd worden door middel van een plaat met de aanduiding « Tram », « Autobus » of « Bus », in letters van ten minste 3,5 cm hoog ».

**Art. 3.** Artikel 7 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 7. Al de voertuigen moeten met twee soorten remmen uitgerust zijn :

- 1<sup>o</sup> een bedrijfsrem;
- 2<sup>o</sup> een parkeerrem.

Deze twee remmen dienen zodanig te worden aangebracht dat zij vanaf de plaats van de bestuurder kunnen worden bediend.

Wanneer een noodremming wordt uitgevoerd met de bedrijfsrem, moet, in geladen toestand op horizontale droge sporen, bij een snelheid van 40 km/uur, een gemiddelde vertraging van ten minste 1,5 m/s<sup>2</sup> worden bereikt.

De snelheid voor de remming moet zodanig geregeld zijn dat de snelheid van 40 km/uur bekomen wordt in de zone waar de vertraging gestabiliseerd is en de gemiddelde vertraging moet gemeten worden tussen 40 km/uur en 10 km/uur.

De aangehouden vertraging is gelijk aan de verhouding tussen de integraal van de vertraging berekend tussen de snelheden van 40 km/uur en 10 km/uur en de nodige tijd voor die vertraging.

De niet automatisch bediende voertuigen zijn uitgerust met een toestel dat, bij lichamelijke in gebreke blijven van de bestuurder, het voertuig onmiddellijk tot stilstand brengt.

Geen enkel voertuig mag in dienst worden genomen zonder controle van de doeltreffendheid van het remsysteem door het Bestuur van het Vervoer ».

**Art. 4.** Artikel 9 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 9. De voertuigen dragen voor- en achteraan een opschrift met :

— hetzij het nummer of de kenletter van de bediende lijn, ten minste 15 cm hoog en de vermelding van de voornaamste punten van de gevolgde reisweg, in letters van ten minste 5 cm hoog;

— hetzij het nummer of de kenletter van de bediende lijn, ten minste 15 cm hoog, aangevuld met de naam van de plaats van bestemming, in letters van ten minste 5 cm hoog.

De voertuigen dragen op de zijkant een opschrift met :

— hetzij het nummer of de kenletter van de bediende lijn, ten minste 5 cm hoog, aangevuld met de naam van de plaats van bestemming, in letters van ten minste 3 cm hoog, tenzij de richting aan de haltes is aangegeven;

— hetzij het nummer of de kenletter van de bediende lijn, ten minste 5 cm hoog, aangevuld met de naam van de plaats van bestemming, in letters van ten minste 3 cm hoog.

Voor de metrovoertuigen volstaat een opschrift vooraan, dat de bestemming aangeeft in letters van ten minste 5 cm hoog.

Wanneer nodig worden deze aanduidingen verlicht. »

**Art. 5.** Artikel 18 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 augustus 1977, wordt vervangen door volgende bepaling :

« Artikel 18. Artikel 7, zesde lid, artikel 8, vierde lid, de artikelen 9, 10, 11 en 12, artikel 13, tweede lid, en artikel 14 zijn niet van toepassing op de voertuigen die niet voor reizigersvervoer bestemd zijn.

Voor de in het eerste lid bedoelde voertuigen is, in afwijking van artikel 7, derde lid, een gemiddelde vertraging van 1,2 m/s<sup>2</sup> voldoende.

Voor diezelfde voertuigen volstaan, in afwijking van artikel 15, een wit standlicht vooraan, een rood achterlicht en aan elke zijde een richtingsaanwijzer ».

Art. 6. L'article 6. L'article 28 du même arrêté modifié par l'arrêté royal du 3 août 1977, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 26.

§ 1er. Le personnel de l'exploitant appelé à être en contact avec le public d'une façon permanente ou occasionnelle doit se comporter avec politesse envers celui-ci.

§ 2. Le personnel doit avoir une tenue correcte et porter un uniforme ou au moins une coiffure d'uniforme. Il est permis aux agents en uniforme d'enlever leur coiffure.

L'obligation du port d'un uniforme ou d'une coiffure d'uniforme n'est pas applicable aux conducteurs des véhicules de transport scolaire ni aux conducteurs de véhicules effectuant des services d'autocar (services occasionnels).

§ 3. Le personnel doit avoir les aptitudes et connaissances inhérentes à son emploi.

§ 4. Le personnel doit, en tout temps, être assez nombreux pour assurer le service avec sécurité et célérité.

§ 5. Le personnel ne peut fumer dans les stations de métro ou de pré-métro, ni dans un véhicule, même si celui-ci est à l'arrêt ou en stationnement. »

Art. 7. L'article 27 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Article 27.

§ 1er. Lorsqu'un véhicule ferré circule sur la chaussée, le conducteur doit se conformer au règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation et à la signalisation spécifique prévue à l'article 6 du présent règlement.

Le conducteur d'un autobus ou d'un autocar doit cependant se conformer entièrement au règlement général sur la police de la circulation routière.

§ 2. Le conducteur est tenu de ralentir ou d'arrêter son véhicule lorsqu'il y a danger.

Le conducteur d'un véhicule ferré doit ralentir et en cas de besoin s'arrêter, quand par suite d'un encombrement de circulation il est dangereux de maintenir la vitesse ou de continuer à rouler.

§ 3. Sauf autorisation spéciale, il est interdit au conducteur de cou-

per :

- a) un élément de colonne militaire constitué par une troupe en marche ou par un convoi de véhicules dont le mouvement est réglé par des agents qualifiés ou des militaires habilités à cette fin;
- b) un groupe d'enfants ou d'écollers :
  - soit en rangs, sous la conduite d'un moniteur;
  - soit traversant la chaussée, sous la surveillance d'une patrouille scolaire;
- c) un cortège funèbre;
- d) un cortège circulant avec le consentement de l'autorité locale;

e) un groupe de concurrents participant à une course cycliste.

§ 4. A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, le conducteur doit s'arrêter.

§ 5. Le conducteur doit obéir aux indications formulées, en vue de faciliter le mouvement des colonnes des forces armées, par des militaires habilités à cette fin. Il doit obéir également aux indications formulées, en vue d'assurer la sécurité du déroulement des courses cyclistes, par des signaleurs habilités à cette fin.

§ 6. L'arrêt des véhicules est interdit sur les parties des voies publiques spécialement réservées aux piétons ou à d'autres usagers.

§ 7. Le conducteur doit observer strictement la signalisation propre à l'exploitant.

§ 8. Le conducteur doit arrêter son véhicule à toute injonction d'un agent qualifié portant l'insigne de ses fonctions et rester arrêté pendant le temps jugé nécessaire par celui-ci, pour la sécurité de la circulation ou pour l'accomplissement de mesures de police ou de contrôle qui incombent à l'autorité compétente.

§ 9. Les véhicules ne peuvent stationner sur la voie publique que pendant le temps nécessaire aux besoins du service.

§ 10. Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par l'avertisseur sonore spécial, le conducteur du véhicule sur rail doit immédiatement dégager et céder le passage; au besoin, il doit s'arrêter ».

Art. 8. Dans l'article 34, 7<sup>o</sup>, alinéa 1er, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 15 juin 1983, les mots « dans le véhicule » sont supprimés dans le texte français.

Art. 6. Artikel 26 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 3 augustus 1977, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 26.

§ 1. Het personeel van de uitbater dat bestandig of toevallig in contact met het publiek komt, moet er zich beleefd tegenover gedragen.

§ 2. Het personeel dient behoorlijk gekleed te zijn en een uniform of althans een uniformhoofddeksel te dragen. In uniform is het aan het personeel toegelaten het hoofddeksel af te zetten.

De verplichting een uniform of een uniformhoofddeksel te dragen geldt niet voor de bestuurders van voertuigen voor leerlingenvervoer, noch voor de bestuurders van voertuigen aangewend voor autocardiendiensten (ongeregelde diensten).

§ 3. Het personeel moet over de bekwaamheid en kennis beschikken vereist voor zijn functie.

§ 4. Het personeel moet steeds talrijk genoeg zijn om de dienst vlug en veilig te verzekeren.

§ 5. Het personeel mag niet roken in de stations van de metro of van de premetro, noch in een voertuig, zelfs wanneer dit stilstaat of parkeert. »

Art. 7. Artikel 27 van hetzelfde besluit wordt vervangen door volgende bepaling :

« Artikel 27.

§ 1. Wanneer een spoorvoertuig de rijbaan gebruikt dient de bestuurder zich te gedragen naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wat de verkeerslichten betreft en naar de specifieke signalisatie vermeld in artikel 6 van dit politiereglement.

De bestuurder van een autobus of autocar dient zich evenwel volledig te gedragen naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

§ 2. De bestuurder moet zijn voertuig vertragen of stilhouden wanneer er gevaar dreigt.

De bestuurder van een spoorvoertuig moet vertragen en desnoods stoppen wanneer het ingevolge een verkeersopstopping gevaarlijk is de snelheid te behouden of verder te rijden.

§ 3. Behoudens speciale toelating is het de bestuurder verboden te breken :

- a) door een afdeling van een militaire kolonne bestaande uit een op mars zijnde troep of een voertuigenkonvooi waarvan de gang geregeld wordt door bevoegde personen of daartoe gemachtigde militairen;
- b) door een groep kinderen of scholieren :
  - ofwel in rijen, vergezeld van een leider;
  - ofwel die de rijbaan oversteekt onder het toezicht van een jeugdverkeersbrigade;
- c) door een lijkstoet;
- d) door een stoet die uitgaat met de toestemming van de plaatselijke overheid;
- e) door een groep renners die aan een wielervedstrijd deelnemen.

§ 4. Bij het naderen van groep deelnemers aan een wielervedstrijd dient de bestuurder stil te houden.

§ 5. De bestuurder moet zich gedragen naar de aanwijzingen die, ter vergemakkelijking van de beweging der legerkolonnen, door daartoe gemachtigde militairen worden verstrekt. Hij moet eveneens de aanwijzingen opvolgen die, om het veilig verloop van wielervedstrijden te verzekeren, door daartoe gemachtigde signaalgevers worden verstrekt.

§ 6. De stilstand van de voertuigen is verboden op de gedeelten van de openbare weg speciaal voorbehouden aan de voetgangers of aan andere gebruikers.

§ 7. De bestuurder dient de eigen signalisatie van de uitbater strikt in acht te nemen.

§ 8. De bestuurder dient zijn voertuig stil te houden op elk bevel van een bevoegd persoon, drager van het kenteken van zijn functies, en blijven stilstaan zolang deze het noodzakelijk acht voor de verkeersveiligheid of voor het uitvoeren van politie maatregelen of toezicht waarvoor de bevoegde overheid verantwoordelijk is.

§ 9. De voertuigen mogen niet langer op de openbare weg stilstaan dan voor de dienst vereist is.

§ 10. Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritaire voertuig aankondigt, moet de bestuurder van een spoorwegvoertuig onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen, zo nodig moet hij stoppen »

Art. 8. In artikel 34, 7<sup>o</sup>, eerste lid, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 juni 1983 worden in de Franse tekst de woorden « dans le véhicule » geschrapt.

Art. 9. L'article 39 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 3 août 1977 et du 12 juin 1984, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 39.

§ 1er. L'article 4, alinéa 3, entre en vigueur le 1er janvier 1986.

§ 2. L'article 7, alinéas 3 à 6, l'article 9, alinéa 2, l'article 12, alinéas 2 et 3, l'article 14, alinéas 1er et 3, et l'article 15, alinéa 1er, 1<sup>o</sup>, ne sont pas applicables aux véhicules construits avant 1954.

§ 3. En ce qui concerne la « Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Antwerpen » la disposition de l'article 10, alinéa 2, n'est pas applicable pour les véhicules ferrés du type P.C.C., dont les numéros d'ordre sont compris entre 2000 et 2165.

Ces même véhicules peuvent en outre, par dérogation à l'article 15, 1<sup>o</sup>, ne comporter qu'un seul feu de position arrière.

§ 4. Les dispositions prévues à l'article 20 ne sont pas applicables aux autobus immatriculés à l'étranger.

§ 5. Les dispositions prévues à l'article 21 et au premier alinéa de l'article 25.2<sup>o</sup> ne sont pas applicables aux autocars immatriculés à l'étranger et affectés aux services internationaux d'autocars. »

Art. 10. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 septembre 1985.

**BAUDOUIN**

Par le Roi :

Le Ministre des Communications  
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,  
**H. DE CROO**

F. 85 — 2236

**8 OCTOBRE 1985. — Arrêté royal  
modifiant l'arrêté royal  
du 1er février 1977 relatif au permis de conduire**

BAUDOUIN, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Convention internationale sur la circulation routière et annexes, signée à Genève le 19 septembre 1949 et l'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le protocole relatif à la signalisation routière de 1949, signé à Genève le 16 septembre 1950, approuvés par la loi du 1er avril 1954;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er, l'article 21, modifié par la loi du 9 juillet 1976, l'article 23, modifié par les lois du 9 juillet 1976 et du 20 février 1984, et les articles 24, 26 et 27, modifiés par la loi du 9 juillet 1976;

Vu l'arrêté royal du 3 mai 1965 portant classement des véhicules automoteurs en catégories pour l'application des dispositions légales et réglementaires relatives au droit de conduire, modifié par l'arrêté royal du 14 juillet 1976;

Vu l'arrêté royal du 1er février 1977 relatif au permis de conduire, modifié par les arrêtés royaux des 13 janvier 1978, 26 avril 1978, 7 novembre 1978, 24 janvier 1979, 18 avril 1980, 31 juillet 1980, 11 août 1981, 9 mars 1982 et 22 décembre 1982;

Vu les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant que les difficultés rencontrées en matière de délais par certains candidats au permis de conduire justifient de modifier sans tarder la réglementation en vigueur;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Dans l'article 6bis, § 2, A, 2<sup>o</sup>, de l'arrêté royal du 1er février 1977 relatif au permis de conduire, inséré par l'arrêté royal du 22 décembre 1982, les mots « d'un an » sont remplacés par les mots « de deux ans ».

Art. 9. Artikel 39 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 3 augustus 1977 en 12 juni 1984, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 39.

§ 1. Artikel 4, derde lid, treedt in werking op 1 januari 1986.

§ 2. Artikel 7, derde tot zesde lid, artikel 9, tweede lid, artikel 12, tweede en derde lid, artikel 14, eerste en derde lid, en artikel 15, eerste lid, 1<sup>o</sup>, zijn niet van toepassing op de voertuigen gebouwd vóór 1954.

§ 3. Wat de « Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Antwerpen » betreft is de bepaling van artikel 10, alinéa 2, niet van toepassing op de spoorvoertuigen van het P.C.C.-type met volgnummers gaande van 2000 tot 2165.

Dezelfde voertuigen dienen verder, in afwijking van artikel 15, 1<sup>o</sup> slechts één rood achterlicht te hebben.

§ 4. De bepalingen van artikel 20 zijn niet van toepassing op de in het buitenland ingeschreven autobussen.

§ 5. De bepalingen van artikel 21 en van artikel 25.2<sup>o</sup>, alinéa 1, zijn niet van toepassing op de in het buitenland ingeschreven autocars en aangewend voor internationale diensten. »

Art. 10. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 september 1985.

**BOUDEWIJN**

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen  
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,  
**H. DE CROO**

N. 85 — 2236

**8 OKTOBER 1985. — Koninklijk besluit  
tot wijziging van het koninklijk besluit  
van 1 februari 1977 betreffende het rijbewijs**

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en bijlagen, ondertekend te Genève op 19 september 1949, en op de Europese Overeenkomst, houdende aanvulling van het verdrag nopens het wegverkeer en het protocol nopens de verkeerstekens van 1949, ondertekent te Genève op 16 september 1950, goedgekeurd door de wet van 1 april 1954.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, op artikel 21, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976, op artikel 23, gewijzigd bij de wetten van 9 juli 1976 en 29 februari 1984, en op de artikelen 24, 26 en 27, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 mei 1965 houdende indeling van de voertuigen met eigen beweegkracht in categorieën voor de toepassing van de wets- en reglementaire bepalingen betreffende het recht tot sturen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 juli 1976;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 februari 1977 betreffende het rijbewijs, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 13 januari 1978, 26 april 1978, 7 november 1978, 24 januari 1979, 16 april 1980, 31 juli 1980, 11 augustus 1981, 9 maart 1982 en 22 december 1982;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de moeilijkheden in verband met wachttijden die bepaalde kandidaten voor het rijbewijs ondervinden, rechtvaardigen de van kracht zijnde reglementering zonder verwijl te wijzigen;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 6bis, § 2, A, 2<sup>o</sup>, van het koninklijk besluit van 1 februari 1977 betreffende het rijbewijs, ingevoegd bij koninklijk besluit van 22 december 1982, worden de woorden « één jaar » vervangen door de woorden « twee jaar ».