ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 29 juin 1971, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière", a donné le 14 juillet 1971 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 29e juni 1971 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer", heeft de 14e juli 1971 het volgend advies gegeven :

Observation préliminaire.

L'arrêté royal en projet porte le seul contreseing du Ministre des Communications. L'article 18 du projet, qui remplace par un texte nouveau l'article 72 du règlement général, donne au Ministre des Travaux publics la faculté, réservée actuellement aux gouverneurs, d'autoriser certains transports exceptionnels. Par ailleurs, l'article 15 introduit dans l'article 56bis une disposition nouvelle selon laquelle le Ministre des Travaux publics pourra autoriser la circulation, sur les autoroutes, des convois militaires. Il convient, dès lors, que l'arrêté en projet soit également contresigné par le Ministre des Travaux publics.

Préambule.

L'arrêté royal du 14 mars 1968 que le projet modifie a été modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1969, 15 septembre 1970, 18 et 29 juin 1971; l'alinéa 3 du préambule devrait donc être rédigé comme suit :

"Vu l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1969, 15 septembre 1970, 18 et 29 juin 1971;".

Article 3.

Il conviendrait d'écrire : "L'article 8, 2, du même arrêté est complété comme suit : ... ".

.../...

Article 5.

Le texte nouveau reproduit à peu de chose près mais dans une présentation un peu différente, le texte actuel. Sont notamment reprises dans l'article 12, 2, a, les règles relatives à la circulation en files parallèles. La circulation en files parallèles est autorisée dans les cas énumérés sub 1° à 5°. Il n'y aurait guère de difficulté si la disposition ne commençait par les mots "lorsque la densité de la circulation le justifie", qui impliquent une appréciation de la situation par le conducteur. Comment concilier cette appréciation subjective avec la présence de signaux qui, par définition, obligent ou autorisent à circuler en files parallèles (signal n°69 a) ? Or, il est important de pouvoir distinguer avec certitude la circulation en files parallèles d'un simple dépassement, car les obligations du conducteur sont différentes. Ainsi, le dépassement doit se faire par la gauche (article 21, 1) et le conducteur doit avoir la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci (article 21, 2) ...,ce qui n'est pas le cas pour la circulation en files parallèles (article 19).

En subordonnant la circulation en files parallèles, d'une part à l'appréciation par le conducteur de la densité de la circulation et, d'autre part, à la réalisation de conditions objectives (bandes de circulation, signaux ...), l'arrêté en projet, comme d'ailleurs le texte actuel du règlement général, fait naître une situation équivoque d'où ne peut résulter que l'insécurité juridique.

Article 8.

A la fin du texte, les mots "et à la condition de n'emprunter que ces bandes" sont inutiles et doivent être omis.

.../...

Article 10.

Il conviendrait d'écrire :

"L'article 30 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

Article 30.-

La vitesse des véhicules est limitée :

1° ... (comme au projet) ... ;

2° ... (comme au projet) ... ;

3° à 90 km à l'heure sur les autres voies publiques, à l'exception de celles qui sont divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation".

Article 11.

Il conviendrait d'écrire :

"L'article 30bis du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 29 juin 1971, est abrogé".

Article 14.

Cet article introduit dans le règlement général une disposition nouvelle, selon laquelle les véhicules conduits par les handicapés ne seront pas soumis aux limitations de la durée de stationnement dès lors qu'une carte spéciale, délivrée aux conditions arrêtées par le Ministre, est apposée sur le véhicule.

.../...

Selon les explications du fonctionnaire délégué, le Gouvernement a l'intention de faire bénéficier de cette disposition toute personne souffrant d'une incapacité des membres inférieurs d'au moins 50 p.c.

Cette intention n'est pas exprimée dans le texte.

La définition envisagée par le Gouvernement ne coïncide pas avec celle de la loi du 16 avril 1963 relative au reclassement social des handicapés ni avec celle de la loi du 27 juin 1969 relative à l'octroi d'allocations aux handicapés.

Le texte du projet doit dès lors être revu en tenant compte de la nécessité, soit de préciser la notion de handicapé pour l'application du règlement général, soit - ce qui vaudrait mieux - de remplacer le mot "handicapé" par une définition précise de l'insuffisance physique correspondant aux intentions du Gouvernement.

Article 15.

Les dispositions de l'article 56bis, 1, b, 1° et 2°, sont nouvelles. Pas d'observation.

Le 2° de l'article 15 interdit, sur autoroutes, le commerce ambulant. Le projet ne précise pas ce qu'il faut entendre par commerce ambulant. L'arrêté royal n°82 du 28 novembre 1939 réglementant le commerce ambulant énumère, à l'article 2, ce qui est considéré comme commerce ambulant "pour l'application du présent arrêté" et, à l'article 8, soustrait à l'application de l'arrêté les commerces ambulants qui y sont précisés.

.../...

Afin d'éviter des contestations sur la notion de commerce ambulant au sens du règlement général, il convient que cette notion soit précisée dans le texte même de l'article 56bis.

Articles 20, 21 et 22.

Dans ces articles, il conviendrait de remplacer "deuxième alinéa" et "premier alinéa" par "alinéa 2" et "alinéa 1er".

En outre, pour l'article 20, les 3° et 4° pourraient être fusionnés de la manière suivante :

"3° L'article est complété par des numéros 11 et 12 rédigés comme suit :

11. A titre exceptionnel ... (comme au projet) ...

12. Pour la signalisation et l'éclairage ... (comme au projet) ... ".

Article 24.

La phrase liminaire devrait être rédigée en ces termes:

"L'article 80, 3, b, alinéa 2, du même arrêté, est complété comme suit : ... ".

Article 25.

Seul l'alinéa 1er de l'article 87, 1, est nouveau. Cette disposition, qui concerne les véhicules chenillés, est sans rapport avec les dispositions des alinéas suivants, qui sont relatifs aux bandages des roues. Il est proposé, en conséquence, de faire de cet alinéa 1er une disposition qui serait reprise dans l'article 87, sous un numéro 5, de la manière suivante :

.../...

"Article 25.-

L'article 87 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

5. Les véhicules chenillés autres que ceux des forces armées ne peuvent circuler sur la voie publique".

Observation finale.

L'arrêté royal du 14 mars 1968 a incorporé dans le règlement général certaines dispositions de l'arrêté royal du 31 décembre 1965 relatif aux dispositifs de sécurité et à la signalisation des passages et traversées à niveau sur les voies ferrées ainsi qu'à la circulation sur les voies ferrées et leurs dépendances.

Par ailleurs, l'arrêté royal du 14 mars 1968 a abrogé l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié, notamment, par l'arrêté royal du 31 décembre 1965 précité.

Ce dernier arrêté, dans ses dispositions qui n'ont pas été reprises dans l'arrêté royal du 14 mars 1968, contient de très nombreuses références à l'arrêté royal du 8 avril 1954, aujourd'hui abrogé. Il y aurait lieu de mettre ces références en concordance avec l'arrêté royal du 14 mars 1968.

Voorafgaande opmerking.

Het ontwerp-koninklijk besluit is alleen medeondertekend door de Minister van Verkeerswezen. Artikel 18, dat een nieuwe tekst in de plaats stelt voor artikel 72 van het algemeen reglement, draagt de Minister van Openbare Werken de thans bij de gouverneurs berustende bevoegdheid op om vergunning te geven voor bepaalde uitzonderlijke soorten van vervoer. Voorts voegt artikel 15 in artikel 56bis een nieuwe bepaling in, luidens welke de Minister van Openbare Werken het verkeer van legerkonvooien op autowegen kan toestaan. Het ontwerp-besluit zou dan ook medeondertekend moeten worden door de Minister van Openbare Werken.

Aanhef.

Het koninklijk besluit van 14 maart 1968 dat door het ontwerp gewijzigd wordt, is al gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 juni 1969, 15 september 1970, 18 en 29 juni 1971; het derde lid van de aanhef leze men dan ook als volgt :

"Gelet op het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1969, 15 september 1970, 18 en 29 juni 1971;".

Artikel 3.

Men leze : "... Artikel 8, 2, van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt : ...".

.../...

Artikel 5.

De nieuwe tekst is op weinig na dezelfde als de huidige, maar enigzins anders ingekleed. In artikel 12, 2, a, worden onder meer overgenomen de regels betreffende het verkeer in evenwijdige files, dat toegestaan wordt in de gevallen onder 1° tot 5°. Moeilijkheden zou dit niet opleveren als de bepaling niet begon met de woorden "wanneer de verkeersdichtigheid het rechtvaardigt", wat veronderstelt dat de bestuurder de toestand moet beoordelen. Is een zo subjectieve beoordeling bestaanbaar met het voorhanden zijn van verkeerstekens, die per definitie het verkeer in evenwijdige files opleggen of toestaan (verkeersteken 69, a) ? Het is nochtans belangrijk dat het verkeer in evenwijdige files met zekerheid kan worden onderscheiden van een gewone inhaling, want de bestuurder heeft zich anders te gedragen. Zo moet het inhalen links gebeuren (artikel 21, 1) en moet de bestuurder in staat zijn zijn plaats in de normale gang van het verkeer weer in te nemen zonder dit te hinderen (artikel 21, 2) ... wat niet het geval is bij verkeer in evenwijdige files (artikel 19).

Door het verkeer in evenwijdige files eensdeels over-te laten aan de beoordeling van de verkeersdichtheid door de bestuurder en het anderdeels afhankelijk te stellen van het voorhanden zijn van objectieve voorschriften (rijstroken, verkeerstekens ...) schept het ontwerp-besluit, zoals trouwens ook de huidige tekst van het algemeen reglement dat doet, een dubbelzinnige toestand waaruit alleen maar rechtsonzekerheid kan ontstaan.

Artikel 8.

Aan het slot van de tekst kunnen de woorden "en op voorwaarde slechts op deze rijstroken te rijden" als overbodig worden geschrapt.

.../...

Artikel 10.

Men leze :

"Artikel 30 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

Artikel 30.-

De snelheid van de voertuigen is beperkt :

1° ... (zoals in het ontwerp)...;

2° ... (zoals in het ontwerp)...;

3° tot 90 kilometer per uur op de andere openbare wegen, behalve op die welke in vier of meer rijstroken verdeeld zijn, waarvan er ten minste twee voor iedere rijrichting bestemd zijn.

Artikel 11.

Men leze :

"Artikel 30bis van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 juni 1971, wordt opgeheven".

Artikel 14.

Dit artikel voegt in het algemeen reglement een nieuwe bepaling in, volgens welke voertuigen die bestuurd worden door minder-validen niet onder de beperking van de duur van het stationeren vallen wanneer een speciale kaart, afgegeven onder de door de Minister vastgestelde voorwaarden, op het voertuig is aangebracht.

.../...

Naar de gemachtigde ambtenaar verklaart, is de bedoeling van de Regering ieder die lijdt aan een gebrekkigheid van de onderste ledematen van ten minste 50 t.h., voor die bepaling in aanmerking te doen komen.

In de tekst komt die bedoeling niet tot uiting.

De door de Regering overwogen omschrijving is niet dezelfde als die van de wet van 16 april 1963 betreffende de sociale reclassering van de minder-validen noch als die van de wet van 27 juni 1969 betreffende het toekennen van tegemoetkomingen aan de minder-validen.

De tekst van het ontwerp moet derhalve worden herzien in het licht van de noodzaak, dat ofwel het begrip minder-valide nader omschreven wordt voor de toepassing van het algemeen reglement, ofwel - wat beter ware - dat het woord "minder-valide" wordt vervangen door een nauwkeurige, aan de bedoeling van de Regering beantwoordende omschrijving van de lichamelijke handicap.

Artikel 15.

De bepalingen van artikel 56bis, 1, b, 1° en 2°, zijn nieuw. Geen opmerking.

Artikel 15, 2°, verbiedt de leurhandel op de autowegen. Het ontwerp zegt niet wat wordt verstaan onder "leurhandel". Het koninklijk besluit nr. 82 van 28 november 1939 houdende reglementering van de leurhandel somt in artikel 2 op wat als leurhandel wordt beschouwd "voor de toepassing van dit besluit"; in artikel 8 onttrekt het aan de toepassing van het besluit de leurhandel die er wordt genoemd.

.../...

Om betwistingen omtrent het begrip "leurhandel" te vermijden zou dit begrip in de tekst zelf van artikel 56bis moeten worden omschreven.

Artikelen 20, 21 en 22.

In de Franse tekst van die artikelen vervange men "deuxième alinéa" en "premier alinéa" door "alinéa 2" en "alinéa 1er".

In artikel 20 kunnen 3° en 4° bovendien als volgt worden samengevoegd :

"3° Het artikel wordt aangevuld met nummers 11 en 12, luidend als volgt :

11. Bij uitzondering ... (zoals in het ontwerp)....

12. Voor het signaleren en verlichten ... (zoals in het ontwerp)...".

Artikel 24.

De inleidende volzin leze men als volgt :

"Artikel 80, 3, b, tweede lid, van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt : ...".

Artikel 25.

Alleen het eerste lid van artikel 87, 1, is nieuw. Die bepaling, die betrekking heeft op rupsvoertuigen, houdt geen verband met de bepalingen van de volgende leden, die betrekking hebben op de wielbanden. Voorgesteld wordt daarom, het in dit eerste lid bepaalde onder te brengen onder artikel 87, als nr. 5, in de volgende lezing :

.../...

"Artikel 25.-

Artikel 87 van hetzelfde besluit wordt met de volgende bepaling aangevuld :

5. Rupsvoertuigen, andere dan die van de Krijgsmacht, mogen niet op de openbare weg rijden".

Slotopmerking.

Het koninklijk besluit van 14 maart 1968 heeft in het algemeen reglement sommige bepalingen ingevoegd van het koninklijk besluit van 31 december 1965 betreffende de veiligheidsinrichtingen en de signalisatie van overwegen en gelijkgrondse kruisingen en betreffende het verkeer op spoorwegen en aanhorigheden.

Voorts heeft het koninklijk besluit van 14 maart 1968 het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, onder meer gewijzigd bij het evengenoemde koninklijk besluit van 31 december 1965, opgeheven.

Dit laatste besluit bevat, in zijn bepalingen die niet zijn overgenomen in het koninklijk besluit van 14 maart 1968, talrijke verwijzingen naar het koninklijk besluit van 8 april 1954, dat thans is opgeheven. Die verwijzingen zouden in overeenstemming moeten worden gebracht met het koninklijk besluit van 14 maart 1968.

La chambre était composée de

Messieurs : G.VAN BUNNEN, conseiller d'Etat, président,
de Heren : staatsraad, voorzitter,

J.MASQUELIN, conseillers d'Etat,
Madame : G.CISELET, staatsraden,
Mevrouw :

Messieurs : R.PIRSON, assesseurs de la section
de Heren : de législation,
F.RIGAUX, bijzitters van de afdeling
wetgeving,

W.GENARD, greffier.
griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M.G.VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M.J.COOLEN, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.G.VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H.J.COOLEN, eerste auditeur

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) W.GENARD. (s.) G.VAN BUNNEN.