ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 10 août 1967, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière", a donné le 4 octobre 1967 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 10e augustus 1967 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer", heeft de 4e oktober 1967 het volgend advies gegeven :

Le projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat a pour objet de modifier l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, lequel a déjà été modifié par une vingtaine d'arrêtés royaux encore totalement ou partiellement en vigueur.

Les nombreuses modifications apportées à l'arrêté royal précité s'expliquent par l'accroissement incessant du nombre des véhicules mis en circulation et par la nécessité d'obvier dans la mesure la plus large possible aux dangers inhérents à cette circulation intense.

Ces mêmes circonstances imposent que tous ceux qui sont intéressés par la réglementation de la police de la circulation, soit comme usagers, soit comme agents chargés d'en appliquer et d'en faire respecter les dispositions, soit encore comme juges appelés à en sanctionner les violations, soient en mesure d'en connaître les prescriptions avec le plus d'exactitude et de précision possibles.

La méthode qui consiste à se borner à apporter à ce règlement des modifications successives et au demeurant tellement nombreuses qu'il ne reste que peu de chose du texte originel, n'est certainement pas de nature à faciliter la connaissance effective des règles de roulage. Il est au contraire d'une indispensable nécessité que l'ensemble de ces règles soient rappelées dans un texte unique. A cet égard, la publication d'une simple mise à jour comme celle qui a été réalisée en vertu de l'arrêté royal du 10 décembre 1958 n'est pas

.../...

suffisante; en effet, si pareille publication présente une certaine utilité pratique, elle est cependant dépourvue de toute portée juridique, les seuls textes légalement en vigueur et donc les seuls que les intéressés doivent légalement connaître étant ceux de l'arrêté royal du 8 avril 1954 et des arrêtés qui l'ont modifié.

Il se recommande donc que le Gouvernement soumette à la signature du Roi non pas un arrêté qui modifie une fois de plus le règlement général, mais un arrêté qui reprenne avec les modifications envisagées au projet, les dispositions actuellement en vigueur de ce règlement et qui, évidemment, abroge expressément celui-ci.

Si, par ailleurs, le Gouvernement estime opportun d'attirer l'attention sur les modifications que le projet envisage d'apporter à la réglementation actuellement en vigueur, il pourrait utilement le faire dans un rapport au Roi qui accompagnerait l'arrêté nouveau et serait publié avec lui.

\+

\+ \+

Certaines dispositions qui intéressent directement la police de la circulation routière se trouvent disséminées dans des arrêtés qui, en ordre principal, règlent d'autres objets et où elles risquent d'être perdues de vue (règlements relatifs aux chemins de fer, chemins de fer vicinaux, aux tramways et trolleybus, au transport de personnes et de choses par véhicules automobiles, etc....). Ces dispositions, dans la mesure

.../...

où elles intéressent la généralité des usagers de la route, devraient normalement figurer dans le règlement général sur la police de la circulation routière. Le projet fait un premier pas dans cette voie en incorporant 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.

En revanche, certaines dispositions d'ordre technique, comme par exemple celles qui concernent la construction et l'équipement des véhicules automobiles et de certains types d'entre eux n'intéressent qu'indirectement la police de la circulation et ne devraient donc pas figurer dans le règlement relatif à cette police; il suffirait que dans celui-ci, référence soit faite à ces dispositions qui trouveraient mieux leur place dans un arrêté séparé.

Il appert de ces considérations qu'une refonte générale de la matière devrait être envisagée et mise à l'étude aussi rapidement que possible, de façon à doter les innombrables intéressés d'un véritable Code de la route, clair, complet et logiquement ordonné.

+

Article 1er.

Il conviendrait que, dans une même matière, les mêmes définitions soient données aux mêmes mots.

.../...

La référence faite au 4° à l'arrêté royal portant règlement général sur les conditions techniques n'aura de portée juridique qu'après l'entrée en vigueur de celui-ci. Pour le surplus, il est proposé de rédiger comme suit la finale du 4° : "... par le présent règlement et sans préjudice de la réglementation relative aux conditions ... ".

Article 3.

En l'absence de toute définition des termes "personnes impliquées dans un accident", l'article 3 ne présente pas le caractère de précision qui convient à un texte dont la violation comporte une sanction pénale.

Le projet supprime l'obligation prévue par l'article 4 du règlement général de faire, en cas de dommages corporels, la déclaration de l'accident à défaut de constatation par un agent qualifié. Cette suppression est logique dans le système du projet, qui impose de rester sur place jusqu'à l'arrivée d'un tel agent. Mais il serait cependant utile de maintenir cette obligation pour les cas où, pour une raison quelconque, aucun agent qualifié ne pourrait être touché dans un délai raisonnable.

Il est proposé de rédiger comme suit le 2° du 1) et le 3° du 2) :

.../...

"Si elle est âgée de plus de quinze ans, présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu, aux autres personnes impliquées dans l'accident, qui le lui demandent".

Article 4.

L'intention du Gouvernement, d'après les explications du fonctionnaire délégué, serait mieux exprimée si les mots "dont les conducteurs n'obtempéreraient pas" étaient remplacés par "si les conducteurs n'ont pas obtempéré ou s'il y a lieu de croire qu'ils n'obtempéreront pas".

Compte tenu de l'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et modifiant l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, il est proposé de rédiger le liminaire de l'article comme suit :

"Article 4.-

A l'article 7 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 4 juin 1958, 6 septembre 1961 et 21 août 1967, sont apportées les modifications suivantes:...".

Quant au 3° de l'article 4 du projet, il doit se lire comme suit : "Le 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante : ... ".

Article 7.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, le Gouvernement a l'intention, au 5) de l'article 12 nouveau, de préciser que l'hypothèse envisagée est celle où les signaux autorisent le passage.

.../...

Article 27.

Compte tenu de l'arrêté royal du 21 août 1967 réglementant les courses cyclistes et modifiant l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, il est proposé de rédiger le liminaire de l'article comme suit :

"A l'article 38 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 4 juin 1958, 30 avril 1963 et 21 août 1967 sont apportées les modifications suivantes : ...".

L'article 38, dernier alinéa, a été complété par l'arrêté royal du 21 août 1967. Le 2° de l'article 27 du projet doit être modifié pour tenir compte de cette nouvelle disposition afin de déterminer quelles sont les personnes qui devront faire usage du disque dont il est question au dernier alinéa.

Article 31.

L'article 43, 2, nouveau, devrait être rédigé comme suit :

"2. véhicules, usagers, chargements et animaux énumérés dans l'article 42, § 1er, 2, à l'exception des cycles et cyclomoteurs :
par les mêmes feux que ceux qui sont prévus lorsqu'ils circulent sur la voie publique;
lorsque, pour des raisons techniques, ces feux ne peuvent pas être utilisés :
à l'avant, par un feu blanc ou jaune,
à l'arrière, par un feu rouge.
Ces feux doivent être placés du côté de l'axe de la chaussée... ".

Article 34.

L'article 49, 3, nouveau, doit être rédigé comme suit :

"Les dispositions prévues aux 1 et 2 ne sont pas applicables ... ".

Article 46.

Au 1, l'obligation de munir d'une sécurité toute attache, est nouvelle. Il conviendrait que le projet précisât ce qu'il faut entendre par "sécurité", terme qui devrait être remplacé en tout état de cause par "dispositif de sécurité".

L'obligation d'installer une attache secondaire est, actuellement, générale. Le projet ne l'impose plus que pour les remorques qui ne sont pas équipées de freins. Que faut-il, en l'occurrence, entendre par freins ? Les freins dits "par inertie" suffiront-ils pour qu'une attache secondaire ne soit pas obligatoire ? Pareil frein n'agirait plus en cas de rupture de l'attache principale .

Quant à la fixation de l'attache secondaire, il y aurait lieu de prévoir qu'elle doit être indépendante de la fixation de l'attache principale. A cet égard, il est proposé d'écrire : "... la remorque chargée a son poids maximum autorisé, en cas de rupture de l'attache principale".

.../...

Article 47.

Au 1 du nouvel article 75, la fin de l'alinéa doit être rédigée comme suit : " ... ni aux feux des marques d'immatriculation".

Article 56.

Etant donné que la nouvelle disposition s'applique déjà aux conducteurs et passagers des motocyclettes, mais pas encore aux conducteurs et passagers des cyclomoteurs et que, par ailleurs, les normes ont déjà été définies pour les deux catégories, la rédaction suivante est suggérée :

"Article 86bis. Les conducteurs et passagers de motocyclettes avec ou sans side-car, qui sont titulaires soit d'une carte d'identité soit d'un titre qui en tient lieu, délivrés en Belgique, doivent porter un casque de protection pourvu d'une marque en attestant la conformité aux normes définies par Nous.

La date à laquelle cette obligation sera applicable aux conducteurs et passagers des cyclomoteurs sera fixée par Nous".

Article 62.

Il y a lieu d'ajouter dans la phrase liminaire le texte modificatif du 6 septembre 1961, dont l'article 20 a modifié l'article 99 du règlement général.

.../...

Article 65.

Au 5, 2°, du nouvel article 103bis, les mots "et une route à priorité" doivent être remplacés par "et la route à priorité".

Article 69.

Il y a lieu d'ajouter dans la phrase liminaire le texte modificatif du 10 décembre 1958, dont l'article 5.2. a modifié l'article 114.2.e) du règlement général.

Article 71.

Au a , la disposition transitoire est incomplète en ce qu'elle ne vise que les véhicules en stationnement alors que l'article 42.2 du règlement général vise les véhicules à l'arrêt ou en stationnement. Il est proposé de remplacer les mots "lorsqu'ils sont en stationnement sur la chaussée" par "lorsqu'ils sont immobilisés pour une cause quelconque sur la chaussée". Dans la même disposition, le mot "toutefois" doit être omis.

Au b, 5 et 6 les mots "entreront en vigueur..." devraient précéder et non suivre l'énumération des diverses dispositions qu'ils concernent. En outre, le présent devrait être substitué au futur et l'énumération devrait être numérotée par 1°, 2° ...

Enfin, la disposition qui commence par les mots "Les dispositions de l'article 71.1, 2 ..."n'est pas claire et sa rédaction devrait être revue.

Het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp strekt tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Dat besluit is al gewijzigd door een twintigtal koninklijke besluiten die nog geheel of gedeeltelijk van kracht zijn.

Die vele wijzigingen zijn hierdoor te verklaren, dat steeds meer voertuigen in het verkeer worden gebracht en dat het noodzakelijk is de daaraan verbonden gevaren zoveel mogelijk te ondervangen.

Maar dit brengt dan ook mee, dat allen wie het verkeersreglement aangaat - weggebruikers, ambtenaren die het moeten toepassen en doen naleven, rechters die overtredingen moeten straffen - in staat moeten worden gesteld de voorschriften zo juist en zo nauwkeurig mogelijk te kennen.

Het geregeld aanbrengen van alleen maar fragmentaire wijzigingen, en dit dan zo vaak dat er van de oorspronkelijke tekst niet veel overblijft, is allesbehalve bevorderlijk voor een werkelijke kennis van de verkeersregels. Het is volstrekt noodzakelijk dat alle regels in één overzichtelijke tekst in herinnering worden gebracht. En er kan dan niet worden volstaan met het publiceren van een bijgewerkte tekst zoals gedaan is krachtens het koninklijk besluit van 10 december 1958 ; zo'n publicatie moge haar praktisch nut hebben, ze heeft geen juridische draagwijdte, want de enige teksten die wettelijk van kracht zijn en die de betrokkenen dus wettelijk moeten kennen, zijn het koninklijk besluit van 8 april 1954 en de besluiten die het hebben gewijzigd.

.../...

Wat de Regering dus ter ondertekening aan de Koning zou moeten voorleggen,is niet een besluit dat het algemeen reglement andermaal wijzigt, maar een besluit waarin, met de ontworpen wijzigingen, de thans geldende bepalingen van het reglement worden overgenomen en waarin uiteraard ook dit reglement uitdrukkelijk wordt opgeheven.

Mocht de Regering het overigens dienstig achten de aandacht te vestigen op de wijzigingen welke het ontwerp in de geldende reglementering bedoelt aan te brengen, dan kan dat zeer goed gebeuren in een verslag aan de Koning dat samen met het nieuwe besluit zou worden bekendgemaakt.

\+

\+ \+

Sommige bepalingen die rechtstreeks betrekking hebben op de politie van het wegverkeer, liggen verspreid over besluiten die in hoofdzaak andere zaken regelen en waar zij wel eens over het hoofd kunnen worden gezien (reglementen betreffende spoorwegen, buurtspoorwegen, trams en trolley-bussen, vervoer van personen en goederen met autovoertuigen, enz. ...). Die bepalingen, voor zover ze betrekking hebben op de weggebruikers in het algemeen, zouden normaal in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer moeten staan. Het ontwerp zet een eerste stap in die richting, waar het in het algemeen reglement bepalingen opneemt uit 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.

.../...

Daarentegen hebben een aantal technische bepalingen, bijvoorbeeld betreffende de bouw en de uitrusting van de motorvoertuigen en van bepaalde types daarvan, slechts onrechtstreeks te maken met de politie van het wegverkeer, zodat ze niet in het desbetreffende reglement hoeven te staan ; het ware voldoende in dat reglement te verwijzen naar die bepalingen, waaraan beter een afzonderlijk besluit kan worden gewijd.

Uit dit alles blijkt dat een algehele omwerking van de stof overwogen en zo spoedig mogelijk ondernomen zou moeten worden, opdat de ontelbare betrokkenen kunnen beschikken over een verkeersreglement dat een werkelijke codex zou zijn, duidelijk, volledig, en logisch geordend.

+

Artikel 1.

In eenzelfde materie zou voor dezelfde woorden eenzelfde begripsomschrijving moeten worden gegeven.

De verwijzing onder 4° naar het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen, zal eerst dan een juridische draagwijdte hebben als dat besluit in werking is getreden. Voorts leze men het slot van 4° als volgt : "... van dit reglement en onverminderd de reglementering betreffende de technische eisen ...".

.../...

Artikel 3.

Doordat een omschrijving van "**persoon** betrokken in een ongeval" ontbreekt, is artikel 3 niet zo duidelijk als nodig is voor een tekst op overtreding waarvan straf staat.

De in artikel 4 van het algemeen reglement opgelegde verplichting om, ingeval lichamelijk letsel is teweeggebracht en het ongeval niet door een bevoegd persoon is vastgesteld, van het ongeval aangifte te doen, wordt door het ontwerp afgeschaft. Dat is logisch in het systeem van het ontwerp, dat de verplichting oplegt ter plaatse te blijven tot de komst van een bevoegd persoon. Het ware nochtans nuttig de eerste verplichting te handhaven voor het geval dat, om een of andere reden, geen bevoegd persoon binnen een redelijke tijd kan worden bereikt.

Voorgesteld wordt, de tekst onder 1), 2°, en onder 2), 3°, als volgt te lezen :

"Indien hij meer dan vijftien jaar oud is, zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen aan andere in het ongeval betrokken personen die er hem om vragen".

Artikel 4.

Te oordelen naar hetgeen de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, zou de bedoeling van de Regering beter tot uiting komen als de woorden "waarvan de bestuurders geen gevolg zouden geven" werden vervangen door : "als de bestuurders geen gevolg hebben gegeven of als mag worden verwacht dat zij geen gevolg zullen geven".

.../...

Met inachtneming van het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van wielerwedstrijden en tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wordt voorgesteld de inleidende volzin van het artikel als volgt te lezen :

"Artikel 4.-

In artikel 7 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 4 juni 1958, 6 september 1961 en 21 augustus 1967, worden de volgende wijzigingen aangebracht : ...".

De tekst onder 3° van artikel 4 van het ontwerp moet als volgt worden gelezen : "De tekst onder 4, eerste lid, wordt door de volgende bepaling vervangen :...".

Artikel 7.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, bedoelt de Regering in 5) van het nieuwe artikel 12 te zeggen, dat hier het geval wordt bedoeld dat de verkeerstekens de doorgang vrijlaten.

Artikel 27.

Met inachtneming van het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van wielerwedstrijden en tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie

.../...

van het wegverkeer, wordt voorgesteld de inleidende volzin van het artikel als volgt te lezen :

"In artikel 38 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 4 juni 1958, 30 april 1963 en 21 augustus 1967, worden de volgende wijzigingen aangebracht : ...".

Artikel 38, laatste lid, is aangevuld bij het koninklijk besluit van 21 augustus 1967. De tekst onder 2° van artikel 27 van het ontwerp moet worden gewijzigd om met inachtneming van die nieuwe bepaling vast te stellen welke personen gebruik moeten maken van de in het laatste lid bedoelde schijf.

Artikel 31.

Het nieuwe artikel 43, 2, zou als volgt moeten worden gelezen :

"2. voertuigen, weggebruikers, ladingen en dieren genoemd in artikel 42, § 1, 2, met uitzondering van rijwielen en rijwielen met hulpmotor :
door dezelfde lichten als voorgeschreven wanneer zij de openbare weg volgen;
wanneer die lichten, om technische redenen, niet kunnen worden gebruikt :
van voren door een wit of geel licht,
van achteren door een rood licht.
Die lichten moeten aan de zijde van de aslijn van de rijbaan worden geplaatst ...".

.../...

Artikel 34.

Het nieuwe artikel 49, 3, moet als volgt worden geredigeerd :

"Het bepaalde in 1 en 2 is niet van toepassing ...".

Artikel 46.

De in 1 opgelegde verplichting om iedere koppeling van een veiligheidsinrichting te voorzien, is nieuw. Het ontwerp zou nader moeten bepalen wat onder "veiligheidsinrichting" moet worden verstaan. De Franse term "sécurité" moet hoe dan ook worden vervangen door "dispositif de sécurité".

De verplichting om een hulpkoppeling aan te brengen is thans algemeen. Het ontwerp legt die verplichting nog alleen op voor aanhangwagens die geen remmen hebben. Wat moet in dit geval worden verstaan onder remmen ? Kunnen zogenaamde "oploopremmen" volstaan opdat geen hulpkoppeling zou vereist zijn ? Een zodanige rem zou niet meer werken als de hoofdkoppeling breekt.

In verband met de bevestiging van de hulpkoppeling zou moeten worden bepaald dat die onafhankelijk moet zijn van de bevestiging van de hoofdkoppeling. Daarom leze men : "... om de tot zijn hoogste toegelaten gewicht beladen aanhangwagen aan het trekkend voertuig gekoppeld te houden ingeval de hoofdkoppeling breekt".

.../...

Artikel 47.

Onder 1 van het nieuwe artikel 75 leze men het slot als volgt :"... noch voor de nummerplaatverlichting".

Artikel 56.

Daar de nieuwe bepaling reeds van toepassing is op bestuurders en passagiers van motorrijwielen, maar nog niet op bestuurders en passagiers van rijwielen met hulpmotor, en anderzijds de normen reeds zijn vastgesteld voor beide categorieën, wordt de volgende lezing in overweging gegeven :
"Artikel 86bis. Bestuurders en passagiers van motorrijwielen met of zonder zijspan, die houder zijn ofwel van een identiteitskaart ofwel van een als zodanig geldend bewijs, in België afgegeven, moeten een valhelm dragen met een merkteken dat de gelijkvormigheid met de door Ons vastgestelde normen bewijst.

De datum waarop die verplichting van toepassing wordt op bestuurders en passagiers van rijwielen met hulpmotor zal door Ons worden bepaald".

Artikel 62.

In de inleidende volzin moet ook de wijzigingstekst van 6 september 1961 worden vermeld; artikel 20 daarvan heeft artikel 99 van het algemeen reglement gewijzigd.

.../...

YC.

Artikel 65.

In 5, 2°, van het nieuwe artikel 103bis moeten de woorden "en een voorrangsweg" worden vervangen door "en de voorrangsweg".

Artikel 69.

De inleidende volzin moet worden aangevuld met de vermelding van de wijzigingstekst van 10 december 1958; artikel 5.2. daarvan heeft artikel 114.2. e van het algemeen reglement gewijzigd.

Artikel 71.

In de tekst onder a is de overgangsbepaling onvolledig voor zover zij alleen op stationerende voertuigen doelt, terwijl artikel 42.2 van het algemeen reglement spreekt van stilstaande of stationerende voertuigen. Voorgesteld wordt de woorden "wanneer zij op de rijbaan stationeren" te vervangen door "wanneer zij om enige reden op de rijbaan geïmmobiliseerd zijn". In de Franse tekst van dezelfde bepaling moet het woord "toutefois" vervallen.

In de tekst onder b, 5 en 6, plaatse men de woorden "treden in werking ..." vóór de desbetreffende bepalingen. Men schrijve dan : "Op..., wat de vanaf die datum in het verkeer gebrachte voertuigen, en op..., wat de vóór ... in het verkeer gebrachte voertuigen betreft treden in werking". De bepalingen nummere men met 1°, 2°...

De bepaling die begint met de woorden "De bepalingen van artikel 71.1, 2..." ten slotte is niet duidelijk en zou moeten worden herzien.

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 : P. DE VISSCHER, assesseurs de la
de Heren : section de législation,
G. ARONSTEIN, bijzitters van de
afdeling wetgeving,

G. DE LEUZE, greffier adjoint, greffier
adjunct-griffier, 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, substitut de l'auditeur général.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) G. DE LEUZE.

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, substituut-auditeur-generaal.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) G. VAN BUNNEN.