

SV

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 39.494/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 28 novembre 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique", a donné le 21 décembre 2005 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Comme l'indique le rapport au Roi, le projet examiné vise, d'une part, à adopter "un certain nombre de mesures favorables aux bicyclettes (...) qui s'intègrent dans la stimulation d'une mobilité durable telle que prévue dans l'accord du gouvernement fédéral" et, d'autre part, à introduire dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, le concept de "dispositif de déplacement", "afin de donner une place sur la voie publique et aux règles de comportement qui y sont relatives à un éventail de moyens de déplacement qui ne relèvent pas des types classiques de véhicules".

L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait que l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire doit également être adapté, notamment pour ce qui concerne la modification apportée à la définition du cycle (article 2.15.1, en projet, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité - article 1^{er} du projet) et l'introduction de la nouvelle catégorie des dispositifs de déplacement motorisés (article 2.15.2, en projet - article 2 du projet).

À défaut, certains cycles ou dispositifs de déplacement motorisés resteraient considérés, dans le cadre de l'application de l'arrêté royal du 23 mars 1998 précité, comme appartenant à la catégorie des cyclomoteurs de classe A.

2. L'article 2.15.2, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité (article 2 du projet), définit le terme "dispositif de déplacement" comme suit :

"2.15.2. Le terme «dispositifs de déplacement» désigne des moyens de déplacement qui ne sont ni des cycles ni des véhicules à moteur à deux, trois ou quatre roues, qui ne sont pas soumis à une réception par type de véhicules à moteur et qui ne peuvent pas dépasser la vitesse de 15 km/h. Ils se caractérisent par le concept d'une sorte de relation subordonnée avec l'utilisateur, de sorte que l'utilisateur reste une personne peu ou pas protégée, néanmoins équipée d'un dispositif à roues qui contribue au déplacement."

L'article 2.15.2, alinéa 2, en projet, distingue ensuite trois sous-catégories de dispositifs de déplacement :

- les dispositifs de déplacement non-motorisés, tels les patins à roulettes ou trottinettes;
- les dispositifs de déplacement motorisés, lesquels sont équipés d'un moteur qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas;
- les dispositifs de déplacement destinés aux personnes à mobilité réduite, lesquels peuvent être équipés d'un moteur leur permettant d'atteindre une vitesse de 15 km/h.

Afin d'assurer une meilleure conformité du projet au texte de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil, et plus particulièrement de son article 1^{er}, paragraphe 1, alinéa 2, a) ⁽¹⁾, il conviendrait de remplacer, à l'article 2.15.2 en projet, ainsi que dans l'ensemble du projet, la notion d'allure du pas par la vitesse de 6 km/h.

⁽¹⁾ Lequel dispose que la directive 2002/24/CE précitée ne s'applique pas aux véhicules ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h. Les points c) et h) de la même énumération énoncent des exonérations similaires pour les véhicules destinés à être utilisés par les handicapés physiques et pour les cycles à pédalage assisté.

L'ensemble de l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975 devrait être remanié en conséquence dans ses dispositions qui renvoient à l'allure du pas.

Cette modification permettrait, en outre, de distinguer plus aisément les "dispositifs de déplacement" motorisés des autres types de véhicules, et notamment des cyclomoteurs de classe A.

3. Le respect du principe de sécurité juridique commande que les dispositions normatives visées dans le préambule du projet, ainsi que celles citées dans la phrase liminaire des dispositions modificatives qu'il comporte, le soient avec précision. Cela implique d'indiquer toutes les modifications encore en vigueur subies par ces dispositions.

À cet égard, l'auteur du projet veillera à corriger les nombreuses erreurs et omissions que le projet comporte.

Il veillera également, pour ce qui concerne la rédaction correcte des phrases liminaires des dispositions du projet :

- à n'y utiliser que l'indicatif présent;
- à préciser si les modifications mentionnées ont inséré, modifié ou remplacé la disposition visée.

Observations particulières

Préambule

Comme le confirme l'avis de l'inspecteur des finances, le projet examiné n'a pas d'impact budgétaire. L'alinéa relatif à l'accord du Ministre du Budget - qui ne semble d'ailleurs pas avoir été sollicité - peut donc être omis.

Dispositif

Article 1^{er}

Dans la version française de l'article 2.15.1, alinéa 1^{er}, *in fine*, en projet, le mot "plutôt" doit être remplacé par les termes "plus tôt".

Dans les deux versions du texte, la virgule qui suit semble devoir être omise.

Article 2

1. À l'alinéa 1^{er}, le membre de phrase "qui ne sont pas soumis à une réception par type de véhicule à moteur" est inadéquat. S'agissant de la réception organisée par la directive 2002/24/CE précitée, il y a lieu de renvoyer aux dispositions de droit belge qui en assurent la transposition.

2. À l'alinéa 3, la section de législation n'aperçoit pas à quoi correspond la notion de "chaise manuelle". Le texte doit être clarifié.

Article 6

Compte tenu de la définition des dispositifs de déplacement motorisés figurant à l'article 8.2, alinéa 2, 2°, en projet et de la précision figurant dans le rapport au Roi, selon laquelle la disposition vise les personnes handicapées, l'article 8.2, 4°, en projet, doit être revu.

Article 8

L'article 11.3 en projet contient deux règles distinctes qui devraient faire l'objet de deux dispositions séparées.

.../...

Article 12

L'article 12 du projet vise à remplacer les deux premiers tirets de l'article 22*quinquies*.1, alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité, par un et un seul nouveau tiret, relatif aux utilisateurs de dispositifs de déplacement qui ne circulent pas plus vite que l'allure du pas.

Il convient plutôt de viser les premier et troisième tiret de l'article 22*quinquies*.1, alinéa 2, relatifs l'un, aux "personnes handicapées qui conduisent un véhicule mû par eux-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas", et l'autre aux "utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes", à défaut de quoi cette dernière exception serait maintenue, ce qui ne cadre pas avec l'économie générale du projet.

Le deuxième tiret de l'article 22*quinquies*.1, alinéa 2, précité, concerne en effet "les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie", et ne peut raisonnablement être concerné par les modifications que le projet examiné envisage d'apporter au Code de la route.

Article 15

Le 3° est rédigé d'une manière imprécise.

Les termes "cyclistes" et "cavaliers" figurent en effet aux deux alinéas de l'article 22^{octies}.2 actuellement en vigueur. Il résulte de l'économie générale du projet que les modifications à intervenir doivent être conçues comme suit :

- à l'alinéa 1^{er}, insérer ⁽²⁾ les mots ", utilisateurs de dispositifs de déplacement" entre "cyclistes" et "et cavaliers" ⁽³⁾;

⁽²⁾ Et non "interposer", comme dans le projet. Cette remarque vaut pour l'ensemble de celui-ci.

⁽³⁾ Et non, dans la version française, "et des cavaliers" comme dans le projet.

- à l'alinéa 2, remplacer les mots "des utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes" par "des utilisateurs de dispositifs de déplacement".

Article 24

L'article 24 du projet vise à remplacer l'article 42.4.5 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité. Outre un changement de terminologie visant à y insérer la notion d'utilisateur de dispositif de déplacement, il y insère un nouvel alinéa disposant :

"Au cas où des personnes ne respecteraient pas les dispositions de l'article 42.4.1 à 4 à cause de leur handicap visuel, ils ne peuvent pas être rendus responsables pour ceci."

Si cette disposition en projet devait être interprétée comme visant tant la responsabilité pénale que la responsabilité civile des intéressés, elle créerait une discrimination à l'égard des personnes auxquelles le comportement visé aurait, le cas échéant, porté préjudice.

Il convient dès lors de limiter cette exonération à la seule sphère de la responsabilité pénale.

Article 25

L'article 25 du projet vise à remplacer l'article 43.2, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité.

L'article 43.2 n'étant pas divisé en paragraphes, mais uniquement en alinéas, la phrase liminaire de l'article 25 du projet sera revue afin d'identifier avec précision le texte qu'il vise à remplacer; il semble qu'il s'agisse de l'article 43.2, alinéa 3.

Article 32

L'article 82.5, en projet, sera revu afin d'assurer une articulation logique entre les deux dispositions qu'il comporte.

.../...

Observations finales

1. Selon les usages de légistique, il y a lieu d'écrire "abrogé" et non "supprimé". Le mot "supprimé" est réservé aux cas dans lesquels ce sont des mots ne constituant que la partie d'une phrase qui sont supprimés.

Cette observation vaut pour les articles 3, 6, 1°, 15, 2°, et 26, 2°, du projet.

2. Outre les observations faites dans l'avis, le projet est rédigé, spécialement en ce qui concerne les insertions de textes nouveaux, d'une manière qui ne respecte pas toujours le texte actuellement en vigueur. Tel est le cas par exemple de l'article 21, 3°, dans sa version française.

Le texte sera revu afin de procéder à ces insertions de manière correcte.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS

SV

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 39.494/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 28 november 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg", heeft op 21 december 2005 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. Zoals in het verslag aan de Koning wordt vermeld, strekt het voorliggende ontwerp er enerzijds toe "een aantal fietsvriendelijke maatregelen" te nemen "die passen in het bevorderen van een duurzame mobiliteit zoals voorzien in het federale regeerakkoord" en anderzijds in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg het begrip "voortbewegingstoestellen" te introduceren, "om een plaats op de openbare weg en bijbehorende gedragsregels te geven aan een waaier van verplaatsingsmiddelen die niet bij de klassieke voertuigsoorten ondergebracht worden".

De steller van het ontwerp wordt erop gewezen dat het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs eveneens moet worden aangepast, inzonderheid wat de wijziging betreft die wordt aangebracht in de definitie van het rijwiel (ontworpen artikel 2.15.1. van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 - artikel 1 van het ontwerp) en het invoeren van de nieuwe categorie van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (ontworpen artikel 2.15.2 - artikel 2 van het ontwerp).

Bij ontstentenis daarvan zouden bepaalde rijwielen of gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, in het kader van de toepassing van het voormelde koninklijk besluit van 23 maart 1998, geacht blijven te behoren tot de categorie van bromfietsen van klasse A.

2. Het ontworpen artikel 2.15.2, eerste lid, van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 (artikel 2 van het ontwerp), omschrijft de term "voortbewegingstoestel" als volgt :

"2.15.2. «Voortbewegingstoestellen» zijn verplaatsingsmiddelen die geen rijwielen en geen twee-, drie- of vierwielige motorvoertuigen zijn, die niet onderworpen zijn aan een typegoedkeuring voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen rijden dan 15 km/u. Zij kenmerken zich door een concept dat een zekere ondergeschikte verbondenheid met de gebruiker inhoudt, zodat de gebruiker een weinig of niet beschermde persoon blijft, weliswaar uitgerust met een toestel op wielen dat helpt bij het verplaatsen."

Het ontworpen artikel 2.15.2, tweede lid, maakt vervolgens een onderscheid tussen drie subcategorieën van voortbewegingstoestellen :

- de niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, zoals rolschaatsen of steps;
- de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, uitgerust met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden;
- de voortbewegingstoestellen bestemd voor personen met beperkte mobiliteit, die kunnen worden uitgerust met een motor waarmee een snelheid van 15km/u kan worden bereikt.

Opdat het ontwerp beter in overeenstemming zou zijn met de tekst van richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad, meer bepaald van artikel 1, lid 1, alinea 2, a) ervan ⁽¹⁾, zou in het ontworpen artikel 2.15.2, alsmede in het gehele ontwerp, het begrip stapvoets vervangen moeten worden door de snelheid van 6 km/u.

⁽¹⁾ Waarin wordt bepaald dat de voormelde richtlijn 2002/24/EG niet van toepassing is op voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/u. De punten c) en h) van dezelfde opsomming stellen soortgelijke vrijstellingen vast voor de voertuigen die bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten, en voor rijwielen met trapondersteuning.

Alle bepalingen van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 waarin wordt verwezen naar het "stapvoets" rijden, zouden dienovereenkomstig moeten worden herwerkt.

Deze wijziging zou het bovendien mogelijk maken de gemotoriseerde "voortbewegingstoestellen" gemakkelijker te onderscheiden van de overige types van voertuigen, meer bepaald de bromfietsen van klasse A.

3. De inachtneming van het beginsel van de rechtszekerheid noopt ertoe de normatieve bepalingen waarnaar wordt verwezen in de aanhef van het ontwerp nauwkeurig te vermelden; dit geldt ook voor die welke worden vermeld in de inleidende zin van de wijzigingsbepalingen die erin zijn vervat. Zulks impliceert dat melding wordt gemaakt van alle nog geldende wijzigingen die deze bepalingen hebben ondergaan.

In dat verband dient de steller van het ontwerp erop toe te zien dat de talrijke vergissingen en leemten in het ontwerp worden gecorrigeerd.

Hij moet er, wat de correcte redactie betreft van de inleidende zinnen van de bepalingen van het ontwerp, eveneens op toezien dat :

- alleen de onvoltooid tegenwoordige tijd wordt gebruikt;
- wordt gepreciseerd of de vermelde wijzigingen in de bedoelde bepaling zijn ingevoegd, deze hebben gewijzigd, dan wel vervangen.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Zoals in het advies van de inspecteur van financiën wordt bevestigd, heeft het voorliggende ontwerp geen budgettaire weerslag. Het lid in verband met de akkoordbevinding van de Minister van Begroting - waarvan het zich trouwens laat aanzien dat er niet om verzocht is - mag dus vervallen.

Dispositief

Artikel 1

In de Franse versie van het ontworpen artikel 2.15.1, eerste lid, *in fine*, moet het woord "plutôt" vervangen worden door de woorden "plus tôt".

In beide versies van de tekst laat het zich aanzien dat de komma die volgt moet vervallen.

Artikel 2

1. In het eerste lid is de zinsnede "die niet onderworpen zijn aan een typegoedkeuring voor motorvoertuigen" niet geschikt. Aangezien het gaat om de goedkeuring georganiseerd in de voormelde richtlijn 2002/24/EG, dient verwezen te worden naar de bepalingen van het Belgische recht die voorzien in de omzetting ervan.

2. In het derde lid is het de afdeling wetgeving niet duidelijk waaraan het begrip "manuele rolstoel" beantwoordt. De tekst moet worden verduidelijkt.

Artikel 6

Gelet op de definitie van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in het ontworpen artikel 8.2, tweede lid, 2°, en op de precisering in het verslag aan de Koning luidens welke de bepaling doelt op personen met een handicap, moet het ontworpen artikel 8.2, 4°, worden herzien.

Artikel 8

Het ontworpen artikel 11.3 bevat twee verschillende regels die in twee afzonderlijke bepalingen zouden moeten worden opgenomen.

Artikel 12

Artikel 12 van het ontwerp beoogt de vervanging van de eerste twee streepjes van artikel 22*quinqies*.1, tweede lid, van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 door één enkel nieuw streepje, met betrekking tot de gebruikers van de voortbewegingstoestellen die niet sneller rijden dan stapvoets.

Er dient bij voorkeur te worden verwezen naar het eerste en derde streepje van artikel 22*quinqies*.1, tweede lid, waarvan het ene betrekking heeft op de "de personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbewegen of dat uitgerust is met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden" en het andere op "de gebruikers van rolschaatsen en steps", anders zou deze laatste uitzondering gehandhaafd worden, wat niet in overeenstemming is met de algemene economie van het ontwerp.

Het tweede streepje van het voormelde artikel 22*quinqies*.1, tweede lid, heeft immers betrekking op "de prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt", en de wijzigingen die het voorliggende ontwerp beoogt aan te brengen in het Wegverkeersreglement kunnen daarop redelijkerwijze geen betrekking hebben.

Artikel 15

Onderdeel 3° is onduidelijk geredigeerd.

De woorden "fietsers" en "ruiters" komen immers voor in beide leden van het thans geldende artikel 22*octies*.2. Uit de algemene economie van het ontwerp blijkt dat de aan te brengen wijzigingen als volgt moeten worden opgevat :

- in het eerste lid de woorden "gebruikers van voortbewegingstoestellen" invoegen ⁽²⁾ tussen "fietsers" en "en ruiters" ⁽³⁾;

⁽²⁾ En niet ""interposer" in de Franse versie van het ontwerp. Deze opmerking geldt voor het gehele ontwerp.

⁽³⁾ En in de Franse versie van het ontwerp niet "et des cavaliers".

- in het tweede lid de woorden "de gebruikers van rolschaatsen en steps" vervangen door "de gebruikers van voortbewegingstoestellen".

Artikel 24

Artikel 24 van het ontwerp strekt ertoe artikel 42.4.5 van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 te vervangen. Naast een wijziging in de terminologie, waarbij het begrip gebruiker van voortbewegingstoestel wordt ingevoegd, voegt het artikel een nieuw lid in, luidende :

"Wanneer personen door de beperkingen van hun visuele handicap de bepalingen van artikel 42.4.1 tot 4 niet zouden naleven, kunnen zij hiervoor niet verantwoordelijk gesteld worden."

Mocht deze ontworpen bepaling zo worden uitgelegd dat zij zowel betrekking heeft op de strafrechtelijke verantwoordelijkheid als op de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de betrokkenen, zou ze een discriminatie invoeren ten aanzien van personen die door het bedoelde gedrag, in voorkomend geval, schade hebben ondervonden.

Deze vrijstelling dient bijgevolg beperkt te worden tot de strafrechtelijke verantwoordelijkheid alleen.

Artikel 25

Artikel 25 van het ontwerp strekt ertoe artikel 43.2, § 1, tweede lid, van het voormelde koninklijk besluit van 1 december 1975 te vervangen.

Aangezien artikel 43.2 niet is ingedeeld in paragrafen, maar uitsluitend in leden, moet de inleidende zin van artikel 25 van het ontwerp worden herzien om duidelijk te maken welke tekst het artikel beoogt te vervangen; het laat zich aanzien dat het gaat om artikel 43.2, derde lid.

Artikel 32

Het ontworpen artikel 82.5 moet worden herzien om ervoor te zorgen dat de twee bepalingen die het omvat logisch op elkaar aansluiten.

Slotopmerking

1. Overeenkomstig wat vanuit wetgevingstechnisch oogpunt gebruikelijk is, schrijve men in de Franse tekst "abrogé" en niet "supprimé". Het woord "supprimé" is bestemd voor de gevallen waarin woorden worden geschrapt die slechts een deel van een zin vormen.

Deze opmerking geldt voor de artikelen 3, 6, 1°, 15, 2°, en 26, 2°, van het ontwerp.

2. Naast de in het advies gemaakte opmerkingen, neemt de redactie van het ontwerp, inzonderheid wat de invoeging van nieuwe teksten betreft, niet steeds de thans geldende tekst in acht. Zulks is bijvoorbeeld het geval met artikel 21, 3°, in de Franse versie.

De tekst moet worden herzien om die invoegingen op correcte wijze te doen.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS