

GG

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 41.505/4

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 18 octobre 2006, 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 14 novembre 2006 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 suivantes.

Observations générales

1. L'article 17.2, 7°, en projet, de 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 (article 3 du projet) vise à instaurer, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, le principe de l'interdiction de dépasser sur les voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie (hors agglomération).

L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait qu'une telle interdiction de dépasser n'aurait pas pour effet d'interdire totalement aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de circuler sur la "bande de gauche" des autoroutes à deux bandes de circulation. L'article 16.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité dispose en effet :

"16.2. Lorsque les conducteurs se conforment aux indications des signaux F 13 et F 15 ou lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9.4. ou 9.5., le fait que les véhicules d'une bande ou d'une file circulent à une vitesse plus grande que ceux d'une autre bande ou file, n'est pas considéré comme un dépassement sauf pour l'application de l'article 17.2.5°."

L'article 9.5 dispose pour sa part :

"9.5. Lorsque la densité de la circulation le justifie, celle-ci peut s'effectuer en plusieurs files :

- 1° sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus, à condition de n'emprunter que les bandes affectées à la circulation dans le sens suivi;
- 2° sur les chaussées à sens unique;
- 3° sur les chaussées divisées en bandes de circulation au-dessus desquelles sont placés des signaux lumineux prévus à l'article 63.2."

.../...

Il revient à l'auteur du projet de déterminer s'il souhaite se limiter à interdire aux véhicules de plus de 3,5 tonnes la manoeuvre de dépassement au sens strict ou si son intention est d'interdire purement et simplement à ces véhicules de circuler sur la bande de gauche des voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie.

L'interdiction de dépasser n'aurait qu'une portée limitée, eu égard à la densité du trafic sur les autoroutes et voiries similaires ne comportant que deux bandes de circulation dans chaque sens - densité qui aboutit fréquemment à ce que la circulation s'y effectue par files au sens de l'article 9.5 précité - et à la possibilité, demandée par les Régions dans le cadre de la procédure d'association, de prévoir des dérogations valables pour les tranches horaires où la circulation est plus faible.

Si l'intention est d'adopter la seconde solution, le projet devrait être fondamentalement revu.

2. Le principe de l'interdiction de dépasser sur les chaussées comportant deux bandes de circulation dans la direction suivie que le projet vise à imposer aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, est étranger au système mis en place par les Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière ⁽¹⁾. Ce dernier repose au contraire sur le principe de l'autorisation de dépasser, sauf interdiction.

⁽¹⁾ Loi du 30 septembre 1988 portant approbation des Actes internationaux suivants :

- a) 1. Convention sur la circulation routière et Annexes faites à Vienne le 8 novembre 1968;
- 2. Accord européen et Annexe complétant cette convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;
- b) 1. Convention sur la signalisation routière, et Annexes faites à Vienne le 8 novembre 1968;
- 2. Accord européen et Annexe complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971;
- 3. Protocole sur les marques routières et Annexe, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1^{er} mars 1973.

Il convient donc d'émettre une réserve quant à la conformité du projet par rapport aux dispositions de ces conventions. Il convient en outre d'attirer spécialement l'attention de son auteur sur la nécessité de prévoir une information adéquate à l'attention des conducteurs étrangers s'engageant sur le type d'infrastructure routière concerné.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

À l'alinéa 1^{er} du préambule, il convient de viser plus particulièrement, au titre de fondement légal du projet, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Alinéa 2

À l'alinéa 2 du préambule, il convient de viser plus particulièrement les dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité que le projet modifie, à savoir les articles 11, 17, 21 et 71, ainsi que les seules modifications en vigueur qui leur ont été apportées.

Dispositif

Articles 2 et 4

Alors que les autres articles du projet visent "des véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieur à 3,5 tonnes", l'article 2 vise des véhicules dont cette masse est supérieure à 7,5 tonnes.

.../...

Interrogé sur le point de savoir s'il ne serait pas plus cohérent de viser également à l'article 2 des véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, le délégué du ministre a répondu que telle n'était pas l'intention de l'auteur du projet.

Afin d'éviter toutefois une incohérence entre les articles 2 et 4 du projet, le délégué du ministre a marqué son accord pour que l'article 17.2*bis in fine* en projet soit complété par le membre de phrase suivant : "pour les véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes".

Article 5

L'article 5 du projet vise à remplacer l'article 21.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité par la disposition suivante :

"21.3. Lorsque la chaussée d'une autoroute comporte trois bandes de circulation ou plus dans la direction suivie, les autobus, les autocars et les autres véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes ne peuvent emprunter la bande de circulation située du côté du bord gauche de la chaussée, sauf pour se conformer aux indications des signaux F13 et F15."

Cette disposition en projet n'est pas totalement conforme au paragraphe additionnel inséré après l'article 25, paragraphe 1^{er}, de la Convention sur la circulation routière, par l'Accord européen ⁽²⁾, lequel dispose :

"Lorsqu'une autoroute comporte trois voies ou plus affectées à un sens de la circulation, il est interdit aux conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes (7700 livres) ou d'ensembles de véhicules de plus de 7 m (23 pieds) d'emprunter d'autres voies que les deux voies près du bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation."

De l'accord du délégué du ministre, l'article 21.3, en projet, sera revu afin d'assurer le respect du paragraphe additionnel précité sur les autoroutes comportant quatre bandes de circulation ou plus affectées au même sens de la circulation.

⁽²⁾ Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, conclu à Genève le 1^{er} mai 1971.

Article 7

La disposition prévoit que l'arrêté entrera en vigueur à une date qui n'est pas encore précisée.

L'auteur du projet doit être en mesure d'expliquer quelle raison spécifique justifie une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 6, alinéa 1^{er}, de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

Sauf motivation particulière, la date d'entrée en vigueur doit en tout état de cause être prévue de manière à accorder à chacun un délai raisonnable pour prendre connaissance des nouvelles règles.

La chambre était composée de

Messieurs	R. ANDERSEN,	premier président du Conseil d'État,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
	P. VANDERNOOT,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

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

LE GREFFIER,

LE PREMIER PRÉSIDENT,

C. GIGOT

R. ANDERSEN

GG

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 41.505/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 18 oktober 2006 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 14 november 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is 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. Bij het ontworpen artikel 17.2, 7°, 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 (artikel 3 van het ontwerp) wordt het beginsel ingevoerd dat voertuigen van meer dan 3,5 ton niet mogen inhalen op openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat (buiten de bebouwde kom).

De aandacht van de steller van het ontwerp moet gevestigd worden op het feit dat zulk een inhaalverbod niet tot gevolg zou hebben dat het voor voertuigen van meer dan 3,5 ton volledig verboden is op de "linkerrijstrook" van autosnelwegen met twee rijstroken te rijden. Artikel 16.2 van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975 bepaalt immers het volgende :

"16.2. Wanneer de bestuurders de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F 15 opvolgen of wanneer het verkeer geschiedt overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. of 9.5. wordt het sneller rijden van de voertuigen in een rijstrook of een file ten opzichte van de voertuigen in een andere rijstrook of file niet als inhalen beschouwd, behalve voor de toepassing van artikel 17.2.5°."

Artikel 9.5 bepaalt zijnerzijds het volgende :

"9.5. Wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, mag het verkeer in meerdere files geschieden :

- 1° op rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, op voorwaarde dat alleen gereden wordt op de rijstroken bestemd voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;
- 2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer;
- 3° op rijbanen verdeeld in rijstroken waarboven verkeerslichten als bedoeld in artikel 63.2. zijn aangebracht."

Het staat aan de steller van het ontwerp om uit te maken of hij voertuigen van meer dan 3,5 ton alleen wil verbieden het inhaalmanoeuvre in enge zin uit te voeren, dan wel of het zijn bedoeling is die voertuigen zonder meer te verbieden op de linkerrijstrook te rijden van openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde richting omvat.

Een inhaalverbod zou slechts een beperkte reikwijdte hebben, gezien de verkeersdichtheid op autosnelwegen en soortgelijke wegen met slechts twee rijstroken in elke rijrichting - een dichtheid die er vaak toe leidt dat het verkeer daar in files verloopt in de zin van het voornoemde artikel 9.5 - en gezien de mogelijkheid, gevraagd door de gewesten toen die bij de besluitvorming betrokken zijn, om te voorzien in afwijkingen voor tijden van minder verkeer.

Indien het de bedoeling is de tweede oplossing in te voeren, moet het ontwerp grondig worden herzien.

2. Het beginsel van het inhaalverbod op wegen met twee rijstroken in de gevolgde rijrichting dat het ontwerp aan voertuigen van meer dan 3,5 ton wil opleggen, sluit niet aan bij de regeling ingevoerd bij de Verdragen van Wenen, onderscheidenlijk inzake wegverkeer en verkeerstekens ⁽¹⁾. Laatstgenoemde regeling steunt echter op het beginsel dat inhalen toegestaan is, tenzij het verboden is.

Er moet bijgevolg een voorbehoud worden gemaakt aangaande het stroken van het ontwerp met de bepalingen van die verdragen. Bovendien moet de aandacht van de steller ervan in het bijzonder gevestigd worden op de noodzaak adequate informatie te verstrekken aan de buitenlandse bestuurders die gebruik maken van de betrokken weginfrastructuur.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

In het eerste lid van de aanhef moet meer in het bijzonder verwezen worden naar artikel 1, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, als rechtsgrond van het ontwerp.

⁽¹⁾ Wet van 30 september 1988 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :

- a) 1. Verdrag inzake het wegverkeer en Bijlagen, opgemaakt te Wenen 8 november 1968;
- 2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
- b) 1. Verdrag inzake verkeerstekens en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;
- 2. Europese Overeenkomst, en Bijlage tot aanvulling van dit verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
- 3. Protocol inzake de wegmarkeringen, en Bijlagen tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973.

Tweede lid

In het tweede lid van de aanhef moet in het bijzonder verwezen worden naar de bepalingen van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975 die door het ontwerp worden gewijzigd, namelijk de artikelen 11, 17, 21 en 71, met vermelding van enkel de nog geldende wijzigingen die daarin zijn aangebracht.

DispositiefArtikelen 2 en 4

Terwijl de overige artikelen van het ontwerp telkens betrekking hebben op "voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton", gaat het in artikel 2 om voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.

Op de vraag of het niet logischer zou zijn in artikel 2 ook te spreken van voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, heeft de gemachtigde van de minister geantwoord dat dat niet de bedoeling is van de steller van het ontwerp.

Om evenwel een gebrek aan samenhang tussen de artikelen 2 en 4 van het ontwerp te voorkomen, heeft de gemachtigde van de minister ermee ingestemd dat het ontworpen artikel 17.2*bis in fine* aangevuld wordt met de volgende zinsnede : "voor voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton".

Artikel 5

Artikel 5 van het ontwerp strekt ertoe artikel 21.3 van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975 te vervangen door de volgende bepaling :

"21.3. Wanneer de rijbaan van een autosnelweg drie of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat, mogen de autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton niet op de links gelegen rijstrook van de rijbaan rijden, behalve om de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F15 op te volgen."

Deze ontworpen bepaling stemt niet helemaal overeen met het toegevoegde lid dat na artikel 25, lid 1, van het Verdrag inzake het wegverkeer bij de Europese Overeenkomst ⁽²⁾ is ingevoegd, en dat luidt als volgt :

"Wanneer een autosnelweg drie of meer rijstroken omvat voor dezelfde verkeersrichting, is het de bestuurders van voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton (7700 pond) of van slepen met een lengte van meer dan 7 m (23 voet) verboden een andere rijstrook te gebruiken dan de twee rijstroken het dichtst bij de rand van de rijbaan overeenkomstig de rijrichting."

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat het ontworpen artikel 21.3 herzien moet worden, opdat het voornoemde toegevoegde lid betreffende autosnelwegen met vier of meer rijstroken in dezelfde rijrichting, in acht genomen wordt.

Artikel 7

Luidens de voorliggende bepaling treedt het besluit in werking op een nog niet nader bepaalde datum.

⁽²⁾ Europese overeenkomst tot aanvulling van het Verdrag inzake het wegverkeer dat op 8 november 1968 te Wenen voor ondertekening werd opengesteld, gesloten te Genève op 1 mei 1971.

De steller van het ontwerp moet in staat zijn te wettigen welke specifieke reden er bestaat om af te wijken van de gangbare termijn van inwerkingtreding bepaald door artikel 6, eerste lid, van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen.

Behoudens een bijzondere motivering, moet bij het vaststellen van de datum van inwerkingtreding er in ieder geval voor gezorgd worden dat eenieder een redelijke termijn wordt gegeven om kennis te nemen van de nieuwe regels.

.....

De kamer was samengesteld uit

de Heren	R. ANDERSEN,	eerste voorzitter van de Raad van State,
	P. LIÉNARDY,	staatsraden,
	P. VANDERNOOT,	
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 EERSTE VOORZITTER,

C. GIGOT

R. ANDERSEN