

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 50.082/4
DU 19 SEPTEMBRE 2011

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 25 juillet 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours prorogé de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « relatif au Code de la route », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*
* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 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

Formalités préalables

1. Conformément à l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet doit être soumis à la procédure d'association des trois gouvernements de région.

Dans le dossier joint à la demande d'avis ne figurent toutefois que les copies non datées des lettres adressées aux différents gouvernements de région.

Il revient par conséquent à l'auteur du projet de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

Si, à la suite de cette procédure d'association, le texte en projet devait être modifié sans que ces modifications ne fassent par ailleurs écho à des observations de la section de législation, il conviendrait que ces modifications soient soumises à l'avis de cette dernière.

2. L'accomplissement des « formalités prescrites par la Directive 98/34/CE du 22 juin 1998 du Parlement européen et du Conseil prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information » (ci-après la « directive 98/34/CE ») est visé à l'alinéa 5 du préambule du projet.

Toutefois comme aucune pièce du dossier n'atteste du bon accomplissement de cette formalité préalable ¹, la section de législation estime utile d'attirer l'attention sur ce qui suit.

En vertu de l'article 8 de la directive 98/34/CE, les États membres doivent communiquer non seulement le projet de texte contenant les règles techniques mais aussi le texte des dispositions législatives et réglementaires de base principalement et directement concernées. L'objectif de cette disposition est de permettre à la Commission d'avoir l'information la plus complète possible pour qu'elle puisse exercer, de la manière la plus efficace possible, les pouvoirs qui lui sont conférés par la directive.

La Cour de justice a rappelé que le but de la directive 98/34/CE, n'est pas simplement d'informer la Commission, mais précisément, dans un dessein plus général, d'éliminer ou de restreindre les entraves aux échanges, d'informer les autres États des réglementations techniques envisagées par un État, d'accorder à la Commission et aux autres États membres le temps nécessaire pour réagir et proposer une modification permettant d'amoindrir les restrictions à la libre circulation des marchandises découlant de la mesure envisagée et de laisser à la Commission le temps nécessaire pour proposer une directive d'harmonisation ².

La méconnaissance de l'obligation de notification, constituant un vice de procédure dans l'adoption des règles techniques concernées, entraîne l'inapplicabilité de ces règles techniques, de sorte qu'elles ne peuvent être opposées aux particuliers ³.

Selon la Cour de justice, lorsqu'un particulier se prévaut à juste titre de la méconnaissance d'une telle obligation devant un juge national, il incombe à celui-ci de refuser d'appliquer la règle technique nationale non notifiée ⁴.

¹ L'accomplissement de cette formalité préalable doit, en outre, être visé avant le présent avis, afin de respecter leur ordre chronologique d'accomplissement L'ordre des alinéas du préambule sera inversé sur ce point.

² Arrêt du 30 avril 1996, CIA Security International (C-194/94, Rec. p. I-2201), §§ 40, 41, 50.

³ Ceci vaut également pour les dispositions du projet qui se limitent à reprendre des dispositions techniques qui existent déjà dans le Code de la route et qui constituent, dans le chef de l'auteur du projet, l'expression d'une nouvelle volonté de réglementer.

⁴ Arrêt du 30 avril 1996, CIA Security International (C-194/94, Rec. p. I-2201), §§ 45, 54, 55.

En vertu de la directive 98/34/CE, il appartient à la Commission européenne, d'apprécier le caractère significatif de l'influence exercée par les normes envisagées sur la composition, la nature ou la commercialisation des produits concernés⁵.

Conformité du projet au droit international conventionnel

Le projet examiné vise notamment à modifier certains signaux routiers, repris dans la disposition transitoire figurant à l'article 140, ainsi qu'à introduire dans le Code de la route de nouveaux signaux, dont :

- à l'article 105 du projet, les signaux de danger A16 (verglas et neige), A18 (brouillard) et A34 (accident) ;
- à l'article 107 du projet, les signaux d'interdiction C8 (accès interdit aux conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers) et C30 (accès interdit aux conducteurs de véhicules qui tirent une remorque de camping) ;
- à l'article 108 du projet, les signaux d'obligation D17 (usage obligatoire des feux de croisement) et D18 (fin de l'usage obligatoire des feux de croisement) ;
- à l'article 110 du projet, les signaux d'indication F74 (terrain pour autocaravane), F103 (arrêt d'autobus) et F104 (arrêt de tram) ;
- aux articles 112 à 120, différents nouveaux modèles de panneaux additionnels, tels le M85 (stationnement payant) et le M97 (smog).

Il convient de s'assurer de la conformité de ces différents changements aux dispositions de la Convention sur la signalisation routière et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 (ci-après la « Convention sur la signalisation routière »), de l'Accord européen et Annexe complétant cette Convention, faits à Genève le 1^{er} mai 1971, ainsi que du Protocole sur les marques routières et Annexes, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1^{er} mars 1973.

⁵ Voir l'avis 42.634/4 donné le 24 avril 2007 sur un projet devenu l'arrêté ministériel du 27 avril 2007 'fixant les critères d'édition de l'annuaire universel et fixant les informations générales que l'annuaire universel doit contenir'.

À cet égard, il y a lieu de relever que l'article 3, paragraphe 1^{er}, a), de la Convention précitée, dispose :

« 1. a) Les Parties contractantes à la présente Convention acceptent le système de signalisation routière et de marques routières qui s'y trouve décrit et s'engagent à l'adopter le plus tôt possible. À cette fin :

i) Lorsque la présente Convention définit un signal, un symbole ou une marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes s'interdisent, sous réserve des délais prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article, d'employer un autre signal, un autre symbole ou une autre marque pour signifier cette prescription ou donner cette information ;

ii) Lorsque la présente Convention ne prévoit pas de signal, de symbole ou de marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes peuvent employer à ces fins le signal, le symbole ou la marque qu'elles veulent, sous réserve que ce signal, ce symbole ou cette marque ne soit pas déjà prévu dans la Convention avec une autre signification et qu'il rentre dans le système qu'elle définit ».

Il convient également de noter que l'article 8, paragraphe 2, de la même Convention, précise :

« 2. Les Parties contractantes qui désirent adopter, conformément aux dispositions de l'alinéa a) ii) du paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Convention, un signal ou un symbole non prévu par la Convention, devront s'efforcer de rechercher un accord régional pour ce nouveau signal ou symbole ».

Eu égard à ces dispositions de la Convention sur la signalisation routière, il doit être conseillé à l'auteur du projet de reprendre les signaux et symboles définis dans les normes internationales précitées, et de renoncer à « moderniser » ceux-ci lorsque cette modification le conduirait à s'en écarter, comme c'est par exemple le cas pour le symbole représentant une moto (signal C7 figurant à l'article 107 du projet et panneau additionnel M27 figurant à l'article 113 du projet) ⁶.

Il doit également être conseillé, pour l'introduction de nouveaux signaux ou symboles non définis dans les normes internationales précitées, d'essayer d'aboutir à une harmonisation maximale avec la signalisation utilisée dans les pays limitrophes. Le rapport au Roi pourrait utilement être complété afin d'y préciser, pour chaque nouveau signal ou symbole, le résultat atteint sur ce point.

⁶ L'ancien symbole reste cependant utilisé à l'article 133.5, 2°, d), du projet.

Observations particulières

Dispositif

Article 1^{er}

Le dispositif du projet doit être complété par une disposition énonçant qu'il transpose la directive 91/671/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, 'relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules', modifiée par la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 'modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes' (ci-après « la directive 91/671/CEE ») et, pour partie, la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 'concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen'.

Cette disposition pourrait être insérée sous la forme d'un nouveau paragraphe 2 ajouté à l'article 1^{er} du projet, dont les deux alinéas actuels formeront le paragraphe 1^{er}.

Article 2

1. Au point I.2.10 de l'article 2 du projet, consacré à la définition de la notion de piste cyclable, il convient de se référer à l'article 134 et non à l'article 135 du projet.

2. Une définition de la notion de « trottoir traversant » est introduite au point I.2.13 de l'article 2 du projet. Dans la suite du dispositif, cette notion n'est toutefois utilisée qu'à l'article 40.2 du projet, relatif au comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

Contrairement à ce qu'annonce le commentaire de l'article 2.13 du projet, aucune disposition n'impose par contre d'obligation particulière pour les piétons circulant sur un trottoir traversant.

Le titre 7 - Priorités et manœuvres - du projet, gagnerait également à être complété afin d'y préciser les conséquences du franchissement d'un trottoir traversant à l'égard des autres usagers circulant sur la voie publique dans laquelle le conducteur s'engage. L'article 12.4, 2°, ou l'article 12.5, 2° ou 3°, pourrait, par exemple, être complété en ce sens.

Article 4

1. En ce qui concerne l'article 4, 3°, il résulte de l'article 61, alinéa 3, du Code rural, que les gardes champêtres particuliers sont agréés par le gouverneur de la province. Si l'intention de l'auteur du projet est de prévoir que seuls certains de ces gardes champêtres, qui seraient spécialement désignés par la députation provinciale, aient la qualité d'agents qualifiés au sens du Code de la route, il conviendrait que le rapport au Roi soit complété en ce sens.

2. À l'article 4, 9°, f), du projet, il convient de remplacer les mots « l'article 134.5 » par les mots « l'article 133.5 ».

Article 6

L'article 6.4, alinéas 1^{er} à 3, du projet, dispose :

« 6.4. Déplacement du véhicule.

Tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est tenu de le déplacer dès qu'il en est requis par un agent qualifié.

En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est absent, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule. Le déplacement s'effectue aux risques et frais du conducteur et des civilement responsables, sauf si le conducteur est absent et le véhicule en stationnement régulier.

Cette faculté ne peut, dans les mêmes conditions, être exercée par un usager sans l'intervention d'un agent qualifié ».

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas quelle serait la disposition légale habilitant l'auteur du projet à prévoir des règles spécifiques dérogeant au droit commun de la responsabilité civile pour ce qui concerne le déplacement de véhicules par un agent qualifié.

À défaut de pouvoir lui trouver un fondement légal adéquat, la deuxième phrase de l'article 6.4, alinéa 2, du projet, doit être omise ⁷.

⁷ Une observation similaire a été formulée dans l'avis 42.448/4, donné le 12 mars 2007, à propos de l'article 2 du projet devenu l'arrêté royal du 27 avril 2007 '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'.

Article 10

1. À l'article 10.4, 1°, a), du projet, il convient de remplacer les mots « par le signal D9 ou D10 » par les mots « par le signal D9 ou D11 ».

2. À l'article 10.5, 1°, b), du projet, la référence au signal D10 doit également être corrigée.

Article 14

L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait que l'instauration, par l'article 14 du projet, de la règle dite de la « fermeture éclair », n'apporte qu'une réponse partielle aux questions que soulève l'arrêt de la Cour de cassation du 24 novembre 2000 cité dans le commentaire de cette disposition. L'article 14 du projet ne concerne, en effet, que les seules hypothèses dans lesquelles la circulation s'effectue en plusieurs files, au sens de l'article 10.1, 7°, du projet.

Si l'intention de l'auteur du projet est de considérer que le conducteur circulant sur la bande de droite, fait face à un obstacle et change de bande de circulation tout en restant le plus à droite de la chaussée, effectue une manœuvre, il conviendrait de modifier en ce sens l'article 13.1 du projet.

Article 18

L'auteur du projet est invité à vérifier si, à l'article 18.1, 1°, du projet, l'accès aux rues réservées au jeu ne doit être étendu à d'autres catégories de véhicules, tels ceux des fournisseurs des riverains, comme c'est le cas pour les chemins réservés à certains usagers (article 21.1, du projet).

Article 29

Compte tenu de l'explication qui est donnée dans le rapport au Roi, mieux vaudrait compléter la disposition du projet en prévoyant que le conducteur n'est pas tenu de reprendre « aussitôt » sa place à droite lorsqu'il effectue un nouveau dépassement⁸.

Article 35

La notion de « zone bleue », utilisée à l'article 35.1, 1°, du projet, gagnerait à être définie par une référence au panneau additionnel M87 qui figure à l'article 117 du projet.

Article 36

1. L'attention de l'auteur du projet doit être attirée sur le fait que, contrairement à ce qu'annonce le commentaire de cette disposition, la limitation de la durée du stationnement prévue à l'article 36, 1°, du projet, ne concerne que les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes.

2. Au 3°, dans le texte français, il y a lieu d'écrire « et des remorques ».

Article 49

L'article 49 du projet reste en défaut de préciser à partir de quel nombre de piétons, il y a lieu de considérer que ceux-ci forment un « groupe ».

Les explications fournies dans le rapport au Roi n'apportent pas plus de clarté en la matière puisqu'elles se limitent à viser la notion de plusieurs piétons.

Le texte en projet doit être revu pour préciser à partir de quel nombre les piétons forment un tel « groupe ».

⁸ Voir l'article 16.6, alinéa 3, du code actuel ainsi que l'article 11, paragraphe 5, a), de la Convention sur la circulation routière et Annexes, faites à Vienne le 8 novembre 1968 (ci-après la « Convention sur la circulation routière »).

Article 60

Afin d'éviter toute contestation en la matière, il conviendrait de ne pas limiter la notion de « dommages corporels » au seul accident avec blessés⁹.

Article 61

L'article 61.4, 1°, alinéa 3, du projet permet, lorsque l'ensemble des conditions qui y sont énumérées sont remplies, le transport d'enfants de 3 ans ou plus et de moins de 135 cm, sans utiliser de dispositif de retenue.

Parmi ces conditions figure, à l'article 61.4, 1°, alinéa 3, d), le fait que « le conducteur du véhicule n'est pas le parent de l'enfant et ne fait pas partie de la famille de l'enfant transporté ».

La condition de ne pas faire partie de la famille de l'enfant transporté est trop large et imprécise, s'agissant de définir les conditions dans lesquelles le conducteur concerné est exonéré du respect d'une obligation pénalement sanctionnée. Cette condition n'est, en outre, pas exigée par l'article 6, 5^e tiret, de la directive 91/671/CEE, qui vise l'hypothèse du transport occasionnel et de courte distance d'enfants de plus de 3 ans¹⁰.

Il existe, en outre, une contradiction entre cette condition et le commentaire de cette disposition, qui énonce :

« La notion de 'transport occasionnel' est mieux spécifiée. Il s'agit en effet d'une exception qui est fort utile bien que difficilement contrôlable. Elle facilite considérablement la vie des gens dans certaines circonstances exceptionnelles.

Cela signifie en tout cas que la personne doit justifier le caractère occasionnel de la situation. Il s'agit par exemple d'un grand-père qui va chercher ses petits-enfants pour dépanner ; une autre personne qui prend le relais exceptionnellement car les parents sont empêchés. Ce n'est pas le cas lorsque c'est régulier, par exemple chaque mercredi ou pour conduire l'enfant, un jour par semaine, à une activité sportive après l'école ... ».

Le texte sera revu pour lever cette contradiction, le cas échéant à la lumière de la réponse de la Commission européenne, à laquelle fait allusion le fonctionnaire délégué.

⁹ Voir l'article 31, paragraphe 1^{er}, d), de la Convention sur la circulation routière qui mentionne également une personne tuée dans un accident et l'article 52.3 de l'arrêté actuel.

¹⁰ Comme l'a fait observer le fonctionnaire délégué, les mots « door een ander persoon dan de ouders » n'apparaissent en effet que dans le texte néerlandais de la directive 91/671/CEE.

2. À l'article 61.4, 1°, alinéa 2, il y a une discordance entre le texte français et le texte néerlandais. Le projet sera revu afin de supprimer cette discordance et de se conformer strictement au texte de l'article 6, 4^e tiret de la directive 91/671/CEE.

Article 69

À l'article 69.1, 2°, alinéa 1^{er}, du projet, la référence aux « feux prévus au a) » doit être remplacée par une référence « aux feux prévus au 1° ».

Article 87

Afin de tenir compte de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle en la matière ¹¹, mieux vaudrait éviter la notion de « règlements complémentaires » et attribuer par ailleurs le pouvoir de suspendre ou de modifier « l'application des dispositions du présent règlement » à « l'autorité compétente ».

Articles 93 et 94

Les articles 93 et 94 ne peuvent échapper à la division en chapitres du titre 20 dont ils font partie. Il convient donc d'insérer un chapitre nouveau pour les contenir ¹².

Article 93

À l'article 93.2, il convient, à l'instar d'autres dispositions du projet, de préciser quel ministre reçoit les habilitations contenues dans cette disposition.

¹¹ Voir C.C. arrêt n° 174/2004, 3 novembre 2004 et C.C. arrêt n° 59/2010, 27 mai 2010.

¹² *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 63.

Article 110

1. En ce qui concerne le panneau F5, à l'alinéa 4, la disposition en projet renvoie au panneau F31 qui ne concerne que les itinéraires par autoroute. La section de législation se demande si ce renvoi est pertinent compte tenu de la disposition sous le panneau F31.

2. Le signal F17 (site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun), figurant à l'article 110.3 du projet, représente une reproduction du marquage du site précité.

L'article 26*bis* de la Convention sur la signalisation, dispose toutefois :

« Art. 26*bis*. 1. Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules, y compris les voies cyclables, est réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits.

2. Lorsqu'une voie est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, l'inscription est le mot 'BUS' ou la lettre 'A'. Le signal prévu sera soit du type carré, selon l'annexe 1, section E, soit du type rond, selon l'annexe 1, section D, de la présente Convention, montrant la silhouette blanche d'un autobus sur fond bleu. Les diagrammes 28^a et 28^b (voir annexe 2 de la présente Convention) sont des illustrations du marquage de voie réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

3. La législation nationale doit préciser les conditions dans lesquelles d'autres véhicules peuvent emprunter la voie visée au paragraphe 1 ».

Il serait dès lors plus conforme à l'article 26*bis*, précité, de modifier le signal F17, afin d'y faire figurer « la silhouette blanche d'un autobus sur fond bleu ». Les signaux E, 2^a et E, 2^b, figurant dans l'annexe 3 de la Convention sur la signalisation routière précitée, doivent ici servir de modèle. Ils présentent en outre l'avantage d'informer les usagers sur la position du site réservé par rapport aux autres parties de la voie publique (notamment pour les sites situés au milieu de la chaussée).

3. À l'article 110.3, du projet, sous le signal F37, la section de législation se demande s'il ne convient pas de mentionner également les terrains pour autocaravane et le symbole du nouveau signal F74.

4. En ce qui concerne le panneau F79 – signal de préavis annonçant la réduction du nombre de bandes de circulation – l’alinéa qui précède la représentation d’un modèle utilise le mot « symbole ». La section de législation se demande si le mot « schéma » ne serait pas plus approprié.

5. À l’article 110.3, le signal F83 est défini comme le « signal de préavis annonçant une traversée de la berme centrale » dans la version française. Or l’article 2.11, 3° utilise l’expression « terre-plein central »¹³.

Le texte sera revu à la lumière de cette observation.

Article 133

À l’article 133.5, 5°, du projet, la référence faite aux « feux de circulation visés à l’article 77 » est erronée et doit être remplacée par celle de l’article 97.

Observations finales

1. Afin de permettre aux nombreux utilisateurs du Code de la route de retrouver aisément la correspondance entre les anciennes et les nouvelles dispositions, il est recommandé de publier en même temps que l’arrêté royal et son rapport au Roi, les deux tables de concordance qui ont été communiquées à la section de législation du Conseil d’État.

2. Sur certains signaux, les catégories d’usagers auxquels s’imposent des obligations ou des interdictions, sont représentées par une silhouette. Certaines dispositions expriment ces obligations ou ces interdictions alors que l’identification de la ou des catégories d’usagers visés résulte seulement de la silhouette représentée et non du texte de la disposition. Tel est le cas, à titre d’exemple, du signal F99 où apparaît un charriot bâché tiré par un cheval. Tel est aussi le cas des signaux F34b.1 et F34b.2 qui visent « des catégories déterminées d’usagers » alors que les exemples donnés par le code en projet visent – et ne visent que – les cyclistes. Tel est aussi le cas de la disposition appelée à former l’article 114 du code selon laquelle certains panneaux additionnels s’appliquent aux « catégories de véhicules ou d’usagers de la route dont le panneau additionnel fait mention ».

¹³ En néerlandais le mot « middenberm » est utilisé dans les deux dispositions précitées.

Il y a lieu d'observer que la correspondance qu'établit l'article 113 du projet ne peut être admise que pour les seuls panneaux additionnels qu'il définit ¹⁴.

Mieux vaudrait insérer une disposition qui établit la correspondance entre les silhouettes et les catégories d'usagers telles qu'elles sont elles-mêmes définies par le code en projet.

3. 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 été soumis le 8 septembre 2011 à l'avis de la section de législation du Conseil d'État, sous le numéro de rôle 50.267/4. Ce nouveau projet apporte à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 précité diverses modifications dont le projet de nouveau Code de la route faisant l'objet du présent avis ne tient pas compte.

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a répondu :

« Ces modifications sont intervenues postérieurement à l'envoi du projet 'Simplification'. Ces nouveautés seront introduites dans le projet de simplification ultérieurement en tenant compte des remarques éventuellement formulées par le Conseil d'État et les Régions sur le projet soumis le 8 septembre dernier ».

La même attitude sera de mise lors de l'adoption d'autres modifications à l'arrêté en vigueur.

¹⁴ Il est renvoyé à cet égard aux correspondances établies entre l'annexe 1 de la Convention sur la signalisation routière et l'annexe 3 de la même convention.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	L. DETROUX,	
	Y. DE CORDT,	assesseur de la section de législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

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

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 50.082/4
VAN 19 SEPTEMBER 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 25 juli 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen verlengd met dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit “betreffende het Verkeersreglement”, heeft het volgende advies gegeven:

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*

* *

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 vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde 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

Voorafgaande vormvereisten

1. Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de drie gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het ontwerp.

In het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd, bevinden zich evenwel alleen de niet-gedateerde afschriften van de brieven die aan de onderscheiden gewestregeringen zijn gericht.

Het staat bijgevolg aan de steller van het ontwerp om erop toe te zien dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren is vervuld.

Als de ontworpen tekst ten gevolge van het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van het ontwerp gewijzigd zou worden en die wijzigingen bovendien niet zouden aansluiten bij opmerkingen van de afdeling Wetgeving, zouden die wijzigingen ter fine van advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd moeten worden.

2. In het vijfde lid van de aanhef van het ontwerp wordt aangegeven dat voldaan is aan “de formaliteiten voorgeschreven bij de Richtlijn 98/34/EG van 22 juni 1998 van het Europees Parlement en de Raad betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij” (hierna “richtlijn 98/34/EG” genoemd).

Aangezien uit geen enkel stuk van het dossier blijkt dat dit voorafgaande vormvereiste naar behoren vervuld is ¹, acht de afdeling Wetgeving het evenwel nuttig de aandacht te vestigen op het volgende.

Krachtens artikel 8 van richtlijn 98/34/EG moeten de lidstaten niet alleen het ontwerp van tekst met de technische voorschriften verzenden, maar ook de tekst van de in hoofdzaak en rechtstreeks betrokken wettelijke en bestuursrechtelijke basisbepalingen. Het doel van deze bepaling bestaat erin de Commissie zo volledig mogelijk te informeren zodat zij zo doeltreffend mogelijk de haar door de richtlijn verleende bevoegdheden kan uitoefenen.

Het Hof van Justitie heeft eraan herinnerd dat richtlijn 98/34/EG er evenwel niet enkel toe strekt de Commissie op de hoogte te stellen, maar ze juist een meer algemeen doel heeft, namelijk handelsbelemmeringen uit de weg ruimen of beperken, de andere lidstaten op de hoogte stellen van de door een lidstaat voorgenomen technische regelingen, de Commissie en de andere lidstaten de nodige tijd geven om te reageren en een wijziging voor te stellen ter beperking van de uit de voorgenomen maatregel voortvloeiende belemmeringen van het vrije verkeer van goederen, en de Commissie de nodige tijd geven om een harmonisatierichtlijn voor te stellen ².

Het negeren van de aanmeldingsplicht, wat een procedurefout is bij het vaststellen van de betreffende technische voorschriften, leidt tot de niet-toepasselijkheid van

¹ Omdat de voorafgaande vormvereisten vermeld moeten worden in de chronologische volgorde waarin ze vervuld zijn, moet de verwijzing naar het vervullen van dit voorafgaande vormvereiste bovendien voorafgaan aan de verwijzing naar dit advies. De volgorde van de betreffende leden van de aanhef dient dan ook te worden omgekeerd.

² Arrest van 30 april 1996, CIA Security International (C-194/94, Jurisprudentie 1996, blz. I-2201), §§ 40, 41, 50.

deze technische voorschriften, zodat die niet tegengeworpen kunnen worden aan particulieren ³.

Wanneer een particulier zich bij een nationale rechter terecht beroept op het feit dat deze verplichting niet is nagekomen, dient de rechter volgens het Hof van Justitie af te zien van de toepassing van het niet-aangemelde nationale technische voorschrift ⁴.

Krachtens richtlijn 98/34/EG staat het aan de Europese Commissie te oordelen of de ontworpen normen op significante wijze de samenstelling, de aard of de verhandeling van het product kunnen beïnvloeden ⁵.

Overeenstemming van het ontwerp met het internationaal verdragsrecht

Het voorliggende ontwerp strekt inzonderheid tot wijziging van bepaalde verkeersborden, vervat in de overgangsbepaling van artikel 140, en tot het invoegen van nieuwe borden in het wegverkeersreglement, waaronder:

- in artikel 105 van het ontwerp de gevaarsborden A16 (ijzel en sneeuw), A18 (mist) en A34 (ongeval);
- in artikel 107 van het ontwerp de verbodsborden C8 (verboden toegang voor bestuurders van landbouw- of bosbouwtrekkers) en C30 (verboden toegang voor bestuurders van voertuigen die een kampeeraanhangwagen trekken);
- in artikel 108 van het ontwerp de gebodsborden D17 (verplicht gebruik van de dimlichten) en D18 (einde van het verplicht gebruik van de dimlichten);
- in artikel 110 van het ontwerp de aanwijzingsborden F74 (kampeerwagenterrein), F103 (bushalte) en F104 (tramhalte);
- in de artikelen 112 tot 120 verscheidene nieuwe modellen van onderborden, zoals de borden M85 (betalend parkeren) en M97 (smog).

³ Zulks geldt eveneens voor de bepalingen van het ontwerp waarin louter reeds bestaande technische bepalingen van het wegverkeersreglement worden overgenomen: die bepalingen zijn de uiting van de wil van de steller van het ontwerp om opnieuw te reglementeren.

⁴ Arrest van 30 april 1996, CIA Security International (C-194/94, Jurisprudentie 1996, blz. I-2201), §§ 45, 54, 55.

⁵ Zie advies 42.634/4, dat op 24 april 2007 is gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het ministerieel besluit van 27 april 2007 'tot vaststelling van de criteria voor de uitgave van de universele telefoongids en tot vaststelling van de algemene inlichtingen die de universele telefoongids moet bevatten'.

Er dient te worden nagegaan of die onderscheiden wijzigingen in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968 (hierna “Verdrag inzake verkeerstekens” genoemd), van de Europese Overeenkomst en Bijlage tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971 en van het Protocol inzake de wegmarkeringen en Bijlagen, tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat artikel 3, lid 1, a), van het voormelde Verdrag luidt als volgt:

“1. a) De Partijen bij dit Verdrag aanvaarden het in dit Verdrag beschreven stelsel van verkeerstekens en -symbolen, alsmede van op het wegdek aangebrachte verkeerstekens, en verbinden zich dit zo spoedig mogelijk over te nemen. Hiertoe

i) verbinden de Verdragsluitende Partijen zich, onder voorbehoud van de tijdslimieten, aangegeven in het tweede en derde lid van dit artikel, wanneer dit Verdrag een verkeersteken, symbool of teken op het wegdek voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, geen ander teken, symbool of teken op het wegdek te gebruiken om die regel of mededeling kenbaar te maken;

ii) staat het de Verdragsluitende Partijen vrij wanneer dit Verdrag geen verkeersteken, symbool of teken op het wegdek voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan weggebruikers kenbaar te maken, voor deze doeleinden elk teken, symbool of teken op het wegdek te gebruiken dat zij willen, mits een dergelijk teken, symbool of teken op het wegdek in dit Verdrag geen andere betekenis is toegekend, en mits het overeenkomt met het door het Verdrag voorgeschreven stelsel.”

Op te merken valt eveneens dat artikel 8, lid 2, van hetzelfde Verdrag luidt als volgt:

“2. Verdragsluitende Partijen die, overeenkomstig artikel 3, eerste lid, onder (a) (ii), van dit Verdrag, tekens of symbolen wensen aan te nemen die niet zijn voorgeschreven in dit Verdrag, dienen ernaar te streven regionaal tot overeenstemming te komen met betrekking tot zo'n nieuw teken of symbool.”

Gelet op deze bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens moet aan de steller van het ontwerp de raad gegeven worden de borden en symbolen over te nemen die in de voornoemde internationale teksten gedefinieerd zijn en ervan af te zien die borden en symbolen te “moderniseren” als die wijziging hem ertoe zou brengen daarvan af te wijken, zoals zulks bijvoorbeeld het geval is met het symbool waarmee een motor wordt aangegeven (bord C7, artikel 107 van het ontwerp, en onderbord M27, artikel 113 van het ontwerp) ⁶.

⁶ Het oude symbool wordt evenwel nog steeds gebruikt in artikel 133.5, 2°, d), van het ontwerp.

Aan de steller van het ontwerp moet eveneens de raad worden gegeven om bij de invoering van nieuwe borden of symbolen die niet gedefinieerd zijn in de voornoemde internationale teksten te zorgen voor een zo groot mogelijke overeenstemming met de verkeerstekens die in de buurlanden worden gebezigd. Het verslag aan de Koning zou op dienstige wijze aangevuld kunnen worden door voor elk nieuw bord of symbool, te vermelden in welke mate die doelstelling bereikt is.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 1

Het dispositief van het ontwerp behoort te worden aangevuld met een bepaling waarin aangegeven wordt dat het de omzetting inhoudt van richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 ‘betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen’, bij richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 ‘tot wijziging van richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton’ (hierna “richtlijn 91/671/EEG” genoemd), en de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ‘inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet’.

Die bepaling zou in de vorm van een nieuwe paragraaf 2 ingevoegd kunnen worden in artikel 1 van het ontwerp, waarvan de huidige twee leden paragraaf 1 zouden vormen.

Artikel 2

1. In punt I.2.10. van artikel 2 van het ontwerp, waarin het begrip fietspad gedefinieerd wordt, moet verwezen worden naar artikel 134 in plaats van naar artikel 135 van het ontwerp.

2. In punt I.2.13 van artikel 2 van het ontwerp wordt een definitie ingevoerd van het begrip “doorlopend trottoir”. Verder in het dispositief wordt dat begrip evenwel alleen gebruikt in artikel 40.2 van het ontwerp, in verband met het gedrag van bestuurders ten aanzien van voetgangers.

In tegenstelling tot hetgeen aangekondigd wordt in de bespreking van artikel 2.13 van het ontwerp wordt in geen enkele bepaling een bijzondere verplichting opgelegd aan voetgangers die zich op een doorlopend trottoir bevinden.

Het zou ook beter zijn titel 7 van het ontwerp – Voorrang en manoeuvres – aldus aan te vullen dat daarin bepaald wordt wat de gevolgen zijn van het overschrijden van een doorlopend trottoir ten aanzien van de andere weggebruikers die zich bevinden op de openbare weg die de bestuurder oprijdt. Artikel 12.4, 2°, of artikel 12.5, 2° of 3°, zou bijvoorbeeld in die zin kunnen worden aangevuld.

Artikel 4

1. Wat artikel 4, 3°, betreft, blijkt uit artikel 61, derde lid, van het Veldwetboek dat bijzondere veldwachters erkend worden door de provinciegouverneur. Als het de bedoeling van de steller van het ontwerp is te bepalen dat alleen sommige van die veldwachters, degenen die speciaal door de deputatie van de provincieraad aangesteld worden, de hoedanigheid van bevoegd persoon zouden hebben in de zin van het wegverkeersreglement, zou het verslag aan de Koning in die zin aangevuld moeten worden.

2. In artikel 4, 9°, f), van het ontwerp dienen de woorden “artikel 134.5” te worden vervangen door de woorden “artikel 133.5”.

Artikel 6

Artikel 6.4, eerste tot derde lid, van het ontwerp luidt als volgt:

“6.4. Voertuig verplaatsen.

Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.

Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig zorgen. De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, behalve wanneer de bestuurder afwezig is en het voertuig reglementair is geparkeerd.

Zonder het optreden van een bevoegd persoon kan dit recht in dezelfde omstandigheden, niet door een weggebruiker uitgeoefend worden.”

Het is de afdeling Wetgeving van de Raad van State niet duidelijk welke wettelijke bepaling de steller van het ontwerp machtigt te voorzien in specifieke regels die

van het gemeen recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid afwijken wat betreft het verplaatsen van voertuigen door een bevoegd persoon.

Doordat daarvoor geen passende rechtsgrond gevonden kan worden, dient in artikel 6.4 tweede lid, van het ontwerp de tweede zin te worden geschrapt ⁷.

Artikel 10

1. In artikel 10.4, 1°, a), van het ontwerp dienen de woorden “door het verkeersbord D9 of D10” vervangen worden door de woorden “door het verkeersbord D9 of D11”.

2. Ook in artikel 10.5, 1°, b), van het ontwerp dient de verwijzing naar verkeersbord D10 gecorrigeerd te worden.

Artikel 14

De steller van het ontwerp dient er opmerkzaam op te worden gemaakt dat de invoering, bij artikel 14 van het ontwerp, van de regel van het “ritsen” slechts een gedeeltelijk antwoord biedt op de vragen opgeworpen in door het arrest van het Hof van Cassatie van 24 november 2000 waarnaar verwezen wordt in de bespreking van deze bepaling. Artikel 14 van het ontwerp heeft immers alleen betrekking op de gevallen waarin het verkeer in verschillende rijen verloopt in de zin van artikel 10.1, 7°, van het ontwerp.

Als het de bedoeling van de steller van het ontwerp is ervan uit te gaan dat de bestuurder die in het rechtse rijvak rijdt, een hindernis tegenkomt en van rijvak verandert maar tegelijk zo rechts mogelijk blijft, een manoeuvre uitvoert, zou artikel 13.1 van het ontwerp in die zin gewijzigd moeten worden.

Artikel 18

De steller van het ontwerp wordt verzocht na te gaan of in artikel 18.1, 1°, van het ontwerp de toegang tot speelstraten niet moet worden verruimd tot andere categorieën

⁷ Een soortgelijke opmerking is gemaakt in advies 42.448/4, gegeven op 12 maart 2007 over artikel 2 van het ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 27 april 2007 ‘waarbij het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ gewijzigd is.

voertuigen, zoals die van de leveranciers van de aangelanden, zoals zulks het geval is voor wegen die aan bepaalde weggebruikers voorbehouden zijn (artikel 21.1 van het ontwerp).

Artikel 29

Gelet op de uitleg die gegeven wordt in het verslag aan de Koning, verdient het aanbeveling om de bepaling van het ontwerp aan te vullen door te bepalen dat de bestuurder niet verplicht is “meteen” opnieuw zijn plaats rechts in te nemen indien hij nog een voertuig wil inhalen⁸.

Artikel 35

Het zou beter zijn het begrip “blauwe zone” dat gebezigd wordt in artikel 35.1, 1°, van het ontwerp, te definiëren met een verwijzing naar onderbord M87, dat weergegeven wordt in artikel 117 van het ontwerp.

Artikel 36

1. De aandacht van de steller van het ontwerp wordt gevestigd op het feit dat, in tegenstelling tot hetgeen gesteld wordt in de bespreking van de bepaling, de beperking van de parkeertijd bepaald in artikel 36, 1°, van het ontwerp, enkel geldt voor voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.

2. In punt 3° van de Franse tekst behoort geschreven te worden “et des remorques”.

Artikel 49

In artikel 49 van het ontwerp wordt niet nader bepaald vanaf welk aantal voetgangers er vanuit moet worden gegaan dat het om een “groep” gaat.

De uitleg in het verslag aan de Koning is in dat verband niet veel duidelijker, aangezien daarin alleen verwezen wordt naar het begrip ‘meerdere voetgangers’.

⁸ Zie artikel 16.6, derde lid, van het huidige verkeersreglement, alsook artikel 11, lid 5, a), van het Verdrag inzake het wegverkeer en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968 (hierna het “Verdrag inzake het wegverkeer”).

De ontworpen tekst behoort te worden herzien, teneinde erin te bepalen vanaf hoeveel voetgangers gesproken kan worden van zo'n "groep".

Artikel 60

Om elke betwisting terzake te vermijden, zou het begrip "lichamelijke schade" niet beperkt mogen worden tot louter een ongeval met gewonden ⁹.

Artikel 61

Artikel 61.4, 1°, derde lid, van het ontwerp voorziet in de mogelijkheid om, zodra voldaan is aan alle voorwaarden die daarin opgesomd worden, kinderen van 3 jaar of ouder, die kleiner zijn dan 135 cm, te vervoeren zonder gebruik te maken van een kinderbeveiligingssysteem.

Een van die voorwaarden die genoemd worden in artikel 61.4, 1°, derde lid, d), is het feit "dat de bestuurder van het voertuig (...) geen ouder (is) van het kind en (...) geen deel uit(maakt) van het gezin van het vervoerde kind".

De voorwaarde dat de bestuurder geen deel uitmaakt van de familie van het kind dat vervoerd wordt, is te ruim en te vaag in het kader van de vaststelling van de voorwaarden waaronder de betrokken bestuurder ervan vrijgesteld wordt aan een strafrechtelijk afdwingbare verplichting te voldoen. Deze voorwaarde wordt overigens niet gesteld in artikel 6, 5^{de} streepje, van richtlijn 91/671/EEG, dat handelt over het incidenteel vervoer over korte afstand van kinderen ouder dan 3 jaar ¹⁰.

Er bestaat bovendien een tegenstrijdigheid tussen deze voorwaarde en de bespreking van die bepaling, waarin het volgende staat:

"Het begrip 'incidenteel vervoer' wordt duidelijker naar voren gebracht. Het gaat immers om een heel nuttige, zij het moeilijk te controleren uitzondering. Ze maakt het leven van de mensen in een aantal uitzonderlijke omstandigheden er aanzienlijk makkelijker op.

Dat betekent in elk geval dat de betrokkene moet aantonen dat de situatie zich slechts bij gelegenheid voordoet. Het gaat bijvoorbeeld om een grootvader die zijn

⁹ Zie artikel 31, lid 1, d), van het Verdrag inzake het wegverkeer waarin eveneens sprake is van personen die bij een ongeval gedood zijn en artikel 52.3 van het huidige verkeersreglement.

¹⁰ De gemachtigde ambtenaar heeft trouwens opgemerkt dat de woorden "door een ander persoon dan de ouders" alleen vermeld worden in de Nederlandse tekst van richtlijn 91/671/EEG.

kleinkinderen afhaalt om de ouders uit de nood te helpen; of iemand anders die bij uitzondering voor de ouders inspringt omdat zij verhinderd zijn. Het is niet het geval wanneer dit regelmatig gebeurt, bijvoorbeeld elke woensdag of om een kind één dag in de week na school ergens heen te brengen om aan sport te doen...”.

De tekst dient te worden herzien teneinde deze tegenstrijdigheid op te heffen, in voorkomend geval in het licht van het antwoord van de Europese Commissie waarop de gemachtigde ambtenaar alludeert.

2. In artikel 61.4, 1^o, tweede lid, is er een discrepantie tussen de Nederlandse en de Franse tekst. Het ontwerp moet worden herzien teneinde die discrepantie op te heffen en de tekst van artikel 6, 4^{de} streepje van richtlijn 91/671/EEG strikt in acht te nemen.

Artikel 69

In artikel 69.1, 2^o, eerste lid, van het ontwerp moet de verwijzing naar “de lichten voorzien in a)” vervangen worden door een verwijzing naar “de lichten genoemd in 1^o”.

Artikel 87

Teneinde rekening te houden met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof terzake¹¹, zou het beter zijn niet het begrip “aanvullende reglementen” te bezigen en bovendien de bevoegdheid om “de toepassing van de bepalingen van dit reglement” te schorsen of te wijzigen op te dragen aan de “bevoegde overheid”.

Artikelen 93 en 94

Ook de artikelen 93 en 94 moeten net als de overige artikelen van titel 20 ingedeeld worden bij een hoofdstuk. Er behoort derhalve een nieuw hoofdstuk te worden ingevoegd waarin deze artikelen kunnen worden ondergebracht¹².

¹¹ Zie GwH, arrest nr. 174/2004, 3 november 2009 en GwH, arrest nr. 59/2010, 27 mei 2010.

¹² *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 63.

Artikel 93

In artikel 93.2 moet, naar het voorbeeld van andere bepalingen van het ontwerp, worden gepreciseerd aan welke minister de in deze bepaling vervatte machtigingen worden verleend.

Artikel 110

1. Wat het bord F5 betreft, wordt in het vierde lid van de ontworpen bepaling verwezen naar het bord F31 dat enkel geldt voor een reisweg over de autosnelweg. De afdeling Wetgeving vraagt zich af of deze verwijzing wel relevant is gelet op de bepaling onder het bord F31.

2. Het verkeersbord F17 (bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer), dat weergegeven wordt in artikel 110.3 van het ontwerp, is een reproductie van de markering van de voornoemde bedding.

Artikel 26*bis* van het Verdrag inzake verkeerstekens, luidt evenwel als volgt:

“Art. 26*bis*. 1. Het markeren van rijstroken die zijn voorbehouden aan bepaalde categorieën voertuigen dient te geschieden door middel van strepen die zich duidelijk onderscheiden van andere doorgetrokken of onderbroken strepen op de rijbaan, met name door een grotere breedte van de streep en een kortere lengte van de onderbrekingen in de streep.

2. Indien een rijstrook is voorbehouden aan voertuigen voor geregelde openbaarvervoersdiensten, wordt dit op het wegdek aangegeven door middel van het opschrift ‘BUS’ of de letter ‘A’. Het teken dat een dergelijke rijstrook aanduidt, dient te zijn een vierkant teken zoals omschreven in Bijlage 1, Deel E, of een rond teken zoals omschreven in Bijlage 1, Deel D, bij dit Verdrag, met daarop het witte symbool van een bus op een blauw vlak. Diagrammen A,58^a en A,58^b in Bijlage 2 bij dit Verdrag zijn voorbeelden van markeringen voor een rijstrook die is voorbehouden aan voertuigen voor geregelde openbaarvervoersdiensten.

3. De nationale wetgeving bepaalt onder welke omstandigheden andere voertuigen van de in het eerste lid genoemde rijstrook gebruik mogen maken of deze mogen overschrijden.”

Het zou derhalve meer in overeenstemming zijn met het voornoemde artikel 26*bis*, om het verkeersbord F17 te wijzigen, teneinde daarop “het witte symbool van een bus op een blauw vlak” weer te geven. De borden E, 2a en E, 2b, die weergegeven

worden in bijlage 3 bij het genoemde Verdrag inzake verkeerstekens, moeten in dit verband als voorbeeld dienen. Deze borden bieden overigens het voordeel dat ze de gebruikers inlichten over de ligging van de voorbehouden bedding ten opzichte van de overige gedeelten van de openbare weg (inzonderheid wat betreft de beddingen die gelegen zijn in het midden van de rijweg).

3. Met betrekking tot artikel 110.3 van het ontwerp, vraagt de afdeling Wetgeving zich af of het niet aangewezen is om onder het bord F37 ook melding te maken van de kampeerwagenterreinen, met weergave van het symbool van het nieuwe bord F74.

4. Wat het bord F79 betreft - voorwegwijzer die de vermindering van het aantal rijstroken aankondigt – wordt in het lid dat voorafgaat aan de afbeelding van een model het woord “symbool” gebruikt. De afdeling Wetgeving vraagt zich af of het niet beter is om het woord “schema” te bezigen.

5. In de Franse tekst van artikel 110.3, wordt het bord F83 omschreven als “Signal de préavis annonçant une traversée de la berme centrale”. In artikel 2.11.,3° wordt evenwel het begrip “terre-plein central” gebezigd ¹³.

De tekst dient te worden herzien in het licht van deze opmerking.

Artikel 133

In artikel 133.5, 5°, van het ontwerp is de verwijzing naar de “verkeerslichten bedoeld in artikel 77” verkeerd en moet ze worden vervangen door een verwijzing naar artikel 97.

Slotopmerkingen

1. Teneinde het voor de talrijke gebruikers van het verkeersreglement makkelijker te maken om de oude en de nieuwe bepalingen met elkaar te vergelijken, is het aanbevolen om samen met het koninklijk besluit en het verslag aan de Koning ook de concordantietabellen bekend te maken die aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State zijn overgezonden.

¹³ In het Nederlands wordt de term “middenberm” gebruikt in beide voornoemde bepalingen.

2. Op sommige borden worden de categorieën van gebruikers waarvoor verplichtingen of verbodsbepalingen gelden, weergegeven door een silhouet. In een aantal bepalingen worden die verplichtingen of verbodsbepalingen verwoord terwijl de identificatie van de bedoelde categorie of de bedoelde categorieën gebruikers alleen blijkt uit de silhouet die gebruikt wordt en niet uit de tekst van de bepaling. Dat is, bij wijze van voorbeeld, het geval met verkeersbord F99 waarop een huifkar afgebeeld wordt die voortgetrokken wordt door een paard. Zulks is ook het geval met de verkeersborden F34b.1 en F34b.2 die betrekking hebben op “bepaalde categorieën van weggebruikers”, terwijl de voorbeelden die gegeven worden in het ontworpen verkeersreglement enkel betrekking hebben op fietsers. Dat is ook zo wat betreft de bepaling die artikel 114 van het verkeersreglement moet vormen en volgens welke sommige onderborden van toepassing zijn “op categorieën van voertuigen of weggebruikers die op het onderbord zijn aangegeven”.

Er behoort te worden opgemerkt dat de in artikel 113 van het ontwerp vastgelegde overeenstemming alleen aanvaard kan worden voor de onderborden die in dat artikel worden gedefinieerd ¹⁴.

Het verdient aanbeveling om een bepaling in te voegen waarin de overeenstemming wordt vastgelegd tussen de silhouetten en de categorieën van gebruikers zoals deze zelf gedefinieerd worden in het ontworpen reglement.

3. 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’ is op 8 september 2011 *ter fine* van advies voorgelegd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State, onder het rolnummer 50.267/4. Dat nieuwe ontwerp brengt in dat voornoemd koninklijk besluit van 1 december 1975 verschillende wijzigingen aan, waarmee het ontwerp van nieuw Verkeersreglement, waarover dit advies is gegeven, geen rekening houdt.

In dat verband om uitleg gevraagd, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende gesteld:

“Ces modifications sont intervenues postérieurement à l’envoi du projet ‘Simplification’. Ces nouveautés seront introduites dans le projet de simplification ultérieurement en tenant compte des remarques éventuellement formulées par le Conseil d’État et les Régions sur le projet soumis le 8 septembre dernier”.

Dezelfde houding is geboden bij de goedkeuring van andere wijzigingen van het thans geldende besluit.

¹⁴ Er wordt in dat verband verwezen naar de overeenstemming tussen bijlage 1 van het Verdrag inzake verkeerstekens en bijlage 3 van datzelfde verdrag.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
	Y. DE CORDT,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

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

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

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY