



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 67.508/4
du 8 juin 2020

advies 67.508/4
van 8 juni 2020

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'article 59.13 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'

een ontwerp van besluit van
het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest 'tot aanpassing van
artikel 59.13 van het koninklijk
besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement
op de politie van het
wegverkeer en het gebruik van
de openbare weg'

Le 29 mai 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'article 59.13 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'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 juin 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 juin 2020.

*

Op 29 mei 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 'tot aanpassing van artikel 59.13 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 juni 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 juni 2020.

*

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« Het verzoek is hoogdringend omdat, in het licht van de COVID19-pandemie en de maatregelen die de federale overheid in dit kader nam, de continuïteit van de openbare dienstverlening dient gegarandeerd te worden en de rechtszekerheid en het gelijkheidsprincipe in stand dient te worden gehouden. Ik verwijs hieromtrent naar artikel 2 van de ordonnantie van 19 maart 2020 tot toekenning van bijzondere machten aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ».

Cette justification de l'urgence présente un caractère trop général et stéréotypé pour pouvoir être considérée, en l'espèce, comme satisfaisant au prescrit de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973.

La motivation de l'urgence figurant à l'alinéa 7 du préambule du projet diffère toutefois de la justification précitée. Cet alinéa est en effet rédigé comme suit :

« Considérant qu'il y a une augmentation rapide [...] notamment [de] zones résidentielles, zones de rencontre et rues cyclables temporaires au sein de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'affronter les défis au niveau de l'utilisation de l'espace public pendant la période de la pandémie de COVID-19 en respectant les règles fédéra[les] de la distanciation sociale. Cet[te] augmentation ne peut pas empêcher les agents qualifiés/véhicules prioritaires d'assurer leurs tâches de missions urgent[e]s dans des cas justifiés en devant respecter les limitations de vitesse. L'urgence est donc lié[e] à des motifs d'ordre public, de sécurité et santé publi[que] ».

Sur le vu de cette motivation, la demande d'avis est recevable.

Il doit toutefois être rappelé que, conformément à l'article 84, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État :

« Lorsque, par application de l'alinéa 1^{er}, 3°, l'urgence est invoquée pour un avis sur un projet d'arrêté réglementaire, la motivation de l'urgence figurant dans la demande est reproduite dans le préambule de l'arrêté ».

Il convient de veiller à la correcte application de cette disposition légale.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

PORTÉE DU PROJET

L'article 59.13 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' (ci-après « le Code de la route ») dispose :

« Les dispositions de l'article 11 et de l'article 22^{quater} ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par les agents qualifiés ainsi qu'aux véhicules prioritaires dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

En outre, dans les mêmes cas, les conducteurs de ces véhicules ne sont pas tenus d'observer la limitation de vitesse imposée par le signal C 43, le cas échéant à validité zonale conformément à l'article 65.5 ».

Le projet examiné vise à étendre ces exonérations aux limitations de vitesse reprises aux articles 22^{bis} (zones résidentielles et zones de rencontre), 22^{ter} (voies publiques munies de dispositifs surélevés), 22^{quinqies} (chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs), 22^{sexies} (zones piétonnes), 22^{septies} (rues réservées au jeu), 22^{octies} (chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs), 22^{novies} (rues cyclables) et 22^{undecies} (rues scolaires).

Outre les limitations générales de vitesse prévues à l'article 11 du Code de la route, les limites de vitesse prévues par les différentes dispositions auxquelles renvoie l'article 59.13, en projet, sont les suivantes :

– 30 km/h pour les voies publiques munies de dispositifs surélevés (art. 22^{ter}.1), les zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure (article 22^{quater}), les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers et conducteurs de *speed pedelecs* (article 22^{quinqies}.4), les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de *speed pedelecs* (article 22^{octies}.3), et les rues cyclables (article 22^{novies}) ;

– 20 km/h pour les zones résidentielles et les zones de rencontre – article 22^{bis}), et

– au pas pour les zones piétonnes (article 22^{sexies}.2), les rues réservées au jeu (article 22^{septies}.2) et les rues scolaires (article 22^{undecies}).

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'ACTE

L'article 6, § 1^{er}, XII, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' dispose que les régions sont compétentes, en ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière, pour :

« la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes telles que définies à l'article 1^{er}, j), de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 ».

Le commentaire des articles de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État' précise à cet égard :

« En ce qui concerne la notion de 'limites de vitesse', il s'agit des limitations de vitesse en fonction du type de voirie, de la catégorie des véhicules et des circonstances atmosphériques. Il convient de se baser sur celles qui sont clairement indiquées aux articles 11, 22bis, 3^o, 22ter1, 1^o, 22quater, 22sexies2, alinéa 2, 22septies2, alinéa 1^{er}, et 22nonies, dernier alinéa, 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. La notion de 'limites de vitesse' n'englobe par contre pas les règles de comportement telles que visées à l'article 10 du même arrêté »¹.

La compétence ainsi transférée aux régions par la loi spéciale du 6 janvier 2014 concerne donc tant les limitations générales de vitesse prévues à l'article 11 du Code de la route que les limites applicables dans les différents types de zones et de voiries définies aux articles 22bis à 22undecies².

Cependant, et comme le rappellent également les travaux parlementaires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 :

« Les règles de police de la circulation routière restent de compétence fédérale, à l'exception de certains transferts de compétences aux régions »³.

Il peut aussi être relevé que le commentaire des articles de la loi spéciale du 6 janvier 2014, dans l'extrait précité, précise que la compétence transférée aux régions en matière de fixation des limites de vitesse ne comprend notamment pas les règles générales de comportement telles que visées à l'article 10 du Code de la route⁴.

¹ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2231/1, p. 134.

² En ce sens, voir l'avis n° 65.459/4 donné le 18 mars 2019 sur une proposition devenue la loi du 13 avril 2019 '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 en ce qui concerne l'instauration de zones cyclables', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/65459.pdf>.

³ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2231/1, p. 133.

⁴ Lequel dispose :

« Art. 10. VITESSE.

10.1. 1^o Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule ; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

La compétence transférée aux régions en matière de fixation des différentes limitations de vitesse (hors autoroutes) ne peut dès lors être interprétée extensivement pour être étendue à la modification des règles de comportement spécifiques applicables aux véhicules utilisés par les agents qualifiés et aux véhicules prioritaires dans l'exécution de leurs missions. La fixation de ces règles doit, en effet, être considérée comme une question distincte de la fixation des limites de vitesse. Le Code de la route y consacre plusieurs dispositions, dont notamment l'article 59.12, qui en déclare l'article 7.1 non applicable au personnel de la gendarmerie, de la police et des douane lorsque leur mission le justifie. Cet article dispose :

« Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement.

Sans préjudice du respect des dispositions du présent règlement, le conducteur ne peut mettre en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.

Il en résulte que, sans préjudice des articles 40.2 et 40^{ter}, 2^e alinéa, tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible, en particulier sur une voie publique telle que définie à l'article 2.38 ».

À cet égard, il convient également de constater que les règles de conduite spécifiques applicables aux zones et voiries définies aux articles 22^{bis} à 22^{undecies} du Code de la route et dont il conviendrait de pouvoir exonérer les véhicules utilisés par les agents qualifiés ainsi que les véhicules prioritaires dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission, ne se limitent pas aux seules limitations de vitesse (obligation de céder le passage aux piétons ou aux cyclistes, et interdictions de dépasser, par exemple), l'autorité fédérale étant restée compétente pour la fixation de ces autres règles.

Le projet examiné ne relève par conséquent pas de la compétence de son auteur ; il n'y a donc pas lieu d'en poursuivre l'examen.

2° Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

3° Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

10.2. Aucun conducteur ne peut gêner la marche normale des autres conducteurs en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite ou en exerçant un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité.

Le conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit indiquer cette intention au moyen des feux-stop lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

10.3. Tout conducteur doit ralentir lorsqu'il approche d'animaux de trait, de charge et de monture, ou de bestiaux se trouvant sur la voie publique. Il doit s'arrêter lorsque ces animaux montrent des signes de frayeur.

10.4. Il est interdit d'inciter ou de provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive ».

Il peut cependant être rappelé que, parallèlement aux transferts de compétences aux régions en matière de sécurité routière qu'elle a opérés, la loi spéciale du 6 janvier 2014 a également renforcé la prise en compte de l'avis des régions en ce qui concerne les modifications à apporter aux dispositions du Code de la route restées de compétence fédérale. L'article 6, § 4, 3°, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 octroie notamment un pouvoir d'initiative aux régions dans les termes suivants :

« Chaque gouvernement régional peut proposer des modifications aux règles de police de la circulation routière. L'autorité fédérale compétente les soumet à la concertation avec les gouvernements des trois régions. En cas de consensus sur ces modifications, le Roi les adopte ou les dépose à la Chambre des représentants ».

*

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

De motivering in de brief luidt als volgt:

“Het verzoek is hoogdringend omdat, in het licht van de COVID19-pandemie en de maatregelen die de federale overheid in dit kader nam, de continuïteit van de openbare dienstverlening dient gegarandeerd te worden en de rechtszekerheid en het gelijkheidsprincipe in stand dient te worden gehouden. Ik verwijs hieromtrent naar artikel 2 van de ordonnantie van 19 maart 2020 tot toekenning van bijzondere machten aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering”.

Die motivering van de spoedeisendheid is te algemeen en te stereotiep om in dit geval te kunnen voldoen aan het voorschrift van artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973.

De motivering van de spoedeisendheid die in het zevende lid van de aanhef van het ontwerp wordt gegeven, verschilt echter van de hierboven aangehaalde motivering. Dat zevende lid luidt namelijk als volgt:

“Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat er een snelle stijging is van in het bijzonder de tijdelijke (woon)erven en fietsstraten binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het oog op de verdeling van de openbare ruimte op een manier waarop de federale regels inzake social distancing kunnen gerespecteerd worden in het kader van de COVID19-pandemie. Deze stijging mag de gemachtigde agenten/prioritaire voertuigen niet verhinderen om hun dringende opdrachten uit te voeren waarbij de snelheidslimieten niet dienen gerespecteerd te worden in gerechtvaardigde gevallen. De dringendheid is dus verbonden aan motieven van openbare orde, veiligheid en volksgezondheid.”

Gelet op die motivering is de adviesaanvraag ontvankelijk.

Er moet echter worden herinnerd aan het voorschrift van artikel 84, § 1, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State:

“Wanneer met toepassing van het eerste lid, 3°, om spoedbehandeling van een adviesaanvraag over een ontwerp van reglementair besluit wordt verzocht, wordt de motivering van het spoedeisend karakter, die in de aanvraag wordt opgegeven, in de aanhef van het besluit overgenomen.”

Er dient op toegezien te worden dat die wettelijke bepaling correct wordt toegepast.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET ONTWERP

Artikel 59.13 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’ (hierna: “het Verkeersreglement”) luidt als volgt:

“De bepalingen van artikel 11 en artikel 22^{quater} gelden niet voor de voertuigen gebruikt door bevoegde personen noch voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt.

In die gevallen moeten de bestuurders van deze voertuigen evenmin de snelheidsbeperking opgelegd door het verkeersbord C 43, in voorkomend geval met zonale geldigheid conform artikel 65.5, in acht nemen.”

Het voorliggende ontwerp wil die vrijstellingen verruimen tot de snelheidsbeperkingen opgenomen in de artikelen 22^{bis} (woonerven en erven), 22^{ter} (openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen), 22^{quinqies} (wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs), 22^{sexies} (voetgangerszones), 22^{septies} (speelstraten), 22^{octies} (wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs), 22^{novies} (fietsstraten) en 22^{undecies} (schoolstraten).

De snelheidsbeperkingen vastgesteld in de verschillende bepalingen waarnaar het ontworpen artikel 59.13 verwijst, zijn, behalve de algemene snelheidsbeperkingen waarin artikel 11 van het Verkeersreglement voorziet, de volgende:

- 30 km/u voor openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen (artikel 22^{ter}.1), zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur (artikel 22^{quater}), wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs (artikel 22^{quinqies}.4), wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs (artikel 22^{octies}.3) en fietsstraten (artikel 22^{novies});

- 20 km/u voor woonerven en erven (artikel 22^{bis});

- stapvoets voor voetgangerszones (artikel 22^{sexies}.2), speelstraten (artikel 22^{septies}.2) en schoolstraten (artikel 22^{undecies}).

BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN DE HANDELING

Volgens artikel 6, § 1, XII, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ zijn de gewesten, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, bevoegd voor:

“het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen zoals gedefinieerd in artikel 1, j), van het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968.”

In de toelichting bij de artikelen van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ staat in dat verband het volgende te lezen:

“Met betrekking tot het begrip ‘snelheidsbeperkingen’ gaat het om snelheidsbeperkingen in functie van het type weg, de categorie voertuig en de weersomstandigheden. Daarbij wordt uitgegaan van de notie ‘snelheidsbeperkingen’ zoals die nauwkeurig is aangegeven in de artikelen 11, 22bis, 3°, 22ter1, 1°, 22quater, 22sexies2, tweede lid, 22septies2, eerste lid, en 22nonies, laatste lid 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. De notie ‘snelheidsbeperkingen’ omvat evenwel niet de rijgedragsregels zoals bedoeld in artikel 10 van hetzelfde besluit.”¹

De bevoegdheid die bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 aldus aan de gewesten is overgedragen, heeft dus betrekking zowel op de algemene snelheidsbeperkingen bepaald in artikel 11 van het Verkeersreglement, als op de beperkingen die van toepassing zijn in de verschillende soorten zones en wegen gedefinieerd in de artikelen 22bis tot 22undecies.²

In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 wordt echter ook het volgende in herinnering gebracht:

“De politieregels voor het wegverkeer blijven een federale bevoegdheid, met uitzondering van bepaalde bevoegdheidsoverdrachten aan de gewesten.”³

Ook kan worden opgemerkt dat in de bovenvermelde passage uit de toelichting bij de artikelen van de wet van 6 januari 2014 wordt gesteld dat de bevoegdheid die aan de gewesten wordt overgedragen inzake het bepalen van de snelheidsbeperkingen, met name niet de algemene gedragsregels omvat zoals bedoeld in artikel 10 van het Verkeersreglement.⁴

¹ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 134.

² Zie in die zin advies 65.459/4, op 18 maart 2019 gegeven over een voorstel dat heeft geleid tot de wet van 13 april 2019 ‘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 wat de invoering van fietszones betreft’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/65459.pdf>.

³ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 133.

⁴ Dat luidt als volgt:

“Art. 10. SNELHEID.

10.1.1° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen.

2° De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

De bevoegdheid die aan de gewesten is overgedragen inzake de vaststelling van de verschillende snelheidsbeperkingen (met uitzondering van de autosnelwegen) is dus niet vatbaar voor een extensieve uitlegging die verder zou kunnen leiden tot wijzigingen van de specifieke gedragsregels die gelden voor de voertuigen gebruikt door bevoegde personen en voor prioritaire voertuigen tijdens de uitvoering van hun opdrachten. De vaststelling van die regels moet namelijk worden beschouwd als een kwestie die losstaat van de vaststelling van de snelheidsbeperkingen. Het Verkeersreglement wijdt aan die kwestie verschillende bepalingen, waaronder met name artikel 59.12, dat stelt dat artikel 7.1 van het Verkeersreglement niet geldt voor het rijkswach-, politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt. Dat artikel 7.1 luidt als volgt:

“Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.

Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.

Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen 40.2 en 40ter, tweede lid, elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 2.38.”

In dat verband dient ook te worden vastgesteld dat de specifieke gedragsregels die gelden voor de zones en wegen gedefinieerd in de artikelen 22bis tot 22undecies van het Verkeersreglement en waarvan de voertuigen gebruikt door bevoegde personen en de prioritaire voertuigen moeten kunnen worden vrijgesteld wanneer een dringende opdracht dat rechtvaardigt, niet alleen maar op de snelheidsbeperkingen betrekking hebben (maar ook bijvoorbeeld op de verplichting om voetgangers of fietsers voorrang te verlenen, en op het verbod op inhalen). Voor de vaststelling van die andere regels blijft de federale overheid bevoegd.

Bijgevolg valt het voorliggende ontwerp niet onder de bevoegdheid van de steller ervan, en is er dus geen grond om het verder te onderzoeken.

3° De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien.

10.2. Geen enkele bestuurder mag de normale gang van andere bestuurders hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is, of door plots te remmen wanneer dit niet om veiligheidsredenen vereist is. De bestuurder die de snelheid van zijn voertuig aanzienlijk wil verminderen, moet dit voornemen kenbaar maken door middel van de stoplichten wanneer het voertuig ervan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm.

10.3. Elke bestuurder moet vertragen wanneer hij trek-, last- en rijdieren of vee op de openbare weg nadert. Hij moet stoppen indien deze dieren tekenen van angst vertonen.

10.4. Het is verboden een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden.”

Er kan echter worden opgemerkt dat de bijzondere wet van 6 januari 2014, bij het overdragen van bevoegdheden inzake verkeersveiligheid aan de gewesten, tegelijk ook meer gewicht heeft gegeven aan de adviesverlening door de gewesten met betrekking tot de wijzingen die zouden worden aangebracht in de bepalingen van het Verkeersreglement die nog onder de federale bevoegdheid vallen. Artikel 6, § 4, 3°, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 geeft de gewesten in de volgende bewoordingen met name een initiatiefbevoegdheid:

“Elke gewestregering kan wijzigingen aan de politieregels voor het wegverkeer voorstellen. De bevoegde federale overheid legt die ter overleg voor aan de regeringen van de drie gewesten. In geval van een consensus over die wijzigingen, neemt de Koning ze aan of dient Hij ze in de Kamer van volksvertegenwoordigers.”

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET