



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 75.358/AG/4
du 6 mars 2024

advies 75.358/AG/4
van 6 maart 2024

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'relatif au
Code bruxellois de la voie
publique'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'betreffende de
Brusselse Code van de
openbare weg'

Le 15 janvier 2024, 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 soixante jours prorogé à septante-cinq jours *, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif au Code bruxellois de la voie publique'.

Pour ce qui concerne la compétence, le projet a été examiné par l'assemblée générale le 5 mars 2024. L'assemblée générale était composée de Wilfried VAN VAERENBERGH, premier président du Conseil d'État, Jeroen VAN NIEUWENHOVE et Bernard BLERO, présidents de chambre, Luc CAMBIER, Koen MUYLLE, Christine HOREVOETS, Géraldine ROSOUX et Elly VAN DE VELDE, conseillers d'État, Marianne DONY et Bruno PEETERS, assesseurs, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, premiers auditeurs, et Aurore PERCY, auditeur.

Pour le surplus, le projet a été examiné par la quatrième chambre le 6 mars 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Géraldine ROSOUX, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 mars 2024.

*

* Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de soixante jours est prorogé à septante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par l'assemblée générale en application de l'article 85.

Op 15 januari 2024 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 zestig dagen verlengd tot vijfenzeventig dagen* een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'betreffende de Brusselse Code van de openbare weg'.

Het ontwerp is, wat de bevoegdheid betreft, door de algemene vergadering onderzocht op 5 maart 2024. De Algemene vergadering was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, eerste voorzitter van de Raad van State, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Bernard BLERO, kamervoorzitters, Luc CAMBIER, Koen MUYLLE, Christine HOREVOETS, Géraldine ROSOUX en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Marianne DONY en Bruno PEETERS, assessoren, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX en Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeurs, en Aurore PERCY, auditeur.

Het ontwerp is voor het overige door de vierde kamer onderzocht op 6 maart 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Géraldine ROSOUX, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Aurore PERCY, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 maart 2024.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van zestig dagen verlengd wordt tot vijfenzeventig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de algemene vergadering met toepassing van artikel 85.

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

COMPÉTENCE

1. En matière de transport par route et de sécurité routière, il y a lieu de tenir compte
 - d'une part, des compétences de l'autorité fédérale en matière « de police générale et de [...] réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi [que de] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport » (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', ci-après : « LSRI »), et
 - d'autre part, des compétences transférées aux régions par la LSRI, à savoir,
 - « X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport :
 - 1° les routes et leurs dépendances ;
 - [...]
 - 2°*bis* le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges ;
 - [...]
 - 8° le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs ;
 - [...]
 - 12° les normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des routes et de leurs dépendances, et des voies hydrauliques et leurs dépendances ;
 - 13° la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières radioactives, de transport d'explosifs et de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population ;
 - [...]
 - XII. En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière :
 - 1° 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 ;

2° la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires ;

3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement ;

4° le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ;

5° l'homologation des radars et autres instruments liés aux compétences régionales;

6° la réglementation en matière d'écologie et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude qui sont nécessaires pour conduire des véhicules de chaque catégorie, y compris l'organisation et les conditions d'agrément des écoles de conduite et des centres d'examen et y compris le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats-conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles, à l'exception de la compétence fédérale concernant la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, étant entendu que les habitants d'une région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre région et étant entendu qu'une école de conduite reconnue dans une région peut également opérer dans les autres régions;

7° la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière ».

S'agissant des transferts de compétences opérés par la sixième réforme de l'État en matière de police de la circulation routière, le commentaire de l'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État' précise ce qui suit :

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

Actuellement, la compétence d'élaborer les règles de police de la circulation routière revient à l'autorité fédérale. Il est, en effet, communément admis que l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue une réserve de compétence à l'autorité fédérale pour l'élaboration des règles de police générale (qui comprennent notamment les règles de police de la circulation routière). Cette réserve de compétence a été confirmée à de nombreuses reprises par la Cour constitutionnelle ¹.

La présente proposition de loi spéciale prévoit que le code de la route reste de la compétence de l'autorité fédérale, à l'exception du transfert aux régions des compétences suivantes :

a) La détermination des limites de vitesse sur la voie publique, sauf sur les autoroutes

¹ Note de bas de page n° 1 du document parlementaire cité : C.C., arrêt n° 2/97 du 16 janvier 1997 : « [...] l'adoption des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ne relève pas de la compétence attribuée aux régions en ce qui concerne les travaux publics et le transport » (considérant B.4.2.). Dans le même sens, voyez aussi C.C., 18 janvier 1996, n° 5/96 ; C.C., 28 novembre 1996, n° 68/96 ; C.C., 6 décembre 2000, n° 127/2000 ; C.C., 22 novembre 2006, n° 172/2006 ; C.C., 11 janvier 2012, n° 2/2012.

[...]

b) La réglementation en matière de placement et de contrôle de la signalisation routière sur les routes, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires

[...]

c) La réglementation en matière de masse maximale autorisée, masses par essieux des véhicules sur la voie publique, sûreté de chargement

[...]

d) Réglementation relative au transport dangereux et exceptionnel

[...]

e) Le contrôle des règles de police de la circulation routière qui sont régionalisées, en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales

[...] » ².

2.1. À la lumière des règles répartitrices de compétences ainsi rappelées, le projet donne lieu aux observations suivantes.

2.2. L'article 3, § 1^{er}, du projet énumère les agents compétents pour contrôler le respect « du présent arrêté et de ses arrêtés d'exécution ». Le 1^o prévoit, cependant, que sont compétents

« les agents des sociétés de transport en commun dans l'exercice de leur fonction, investis d'un mandat de police judiciaire et uniquement pour ce qui concerne l'article 5 du Code de la voie publique fédéral et les signaux C5 avec le panneau additionnel représentant le symbole P.29 de l'annexe 1 du Code de la voie publique fédéral, F17 et les articles 74, § 5, 21, 1^o, b), 22, 1^o, b), 60 et 77, § 8 du Code de la voie publique fédéral ».

Sur la base de leur compétence en matière de travaux publics et de transport et de sécurité routière, les régions peuvent désigner les agents compétents pour assurer le respect des dispositions en la matière qui ressortissent des compétences régionales ³.

Pour déterminer si l'auteur du projet est compétent pour adopter l'article 3, § 1^{er}, 1^o, du projet, il convient de vérifier si les infractions qui y sont visées relèvent bien de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale ⁴.

² *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, pp. 133-139.

³ Voir notamment en ce sens l'avis 62.264/3 donné le 8 novembre 2017 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 novembre 2017 '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 betreft de ladingzekering'.

⁴ Voir en ce sens l'avis 66.035/4 donné le 20 mai 2019 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « 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 ».

Outre le fait que la référence à l'article 5 en projet du Code de la voie publique fédéral sur lequel la section de législation a donné ce jour l'avis 75.256/AG/4 (ci-après : « le Code de la voie publique fédéral ») semble erronée, en désignant les agents compétents pour constater les infractions aux signaux C5 avec le panneau additionnel représentant le symbole P.29 de l'annexe 1 du Code de la voie publique fédéral, F17 et aux articles 74, § 5, 21, 1^o, b), 22, 1^o, b), 60 et 77, § 8, du Code de la voie publique fédéral, l'article 3, § 1^{er}, 1^o, du projet vise des règles qui relèvent de la police générale de la circulation routière, pour laquelle l'autorité fédérale est demeurée compétente. En effet, bien qu'il s'agisse d'infractions qui ont un lien avec les transports en commun, il ne pourrait être soutenu que les règles visées relèvent de la compétence des régions en matière de transports en commun urbain et vicinal (article 6, § 1^{er}, X, 8^o, de la LSRI). Comme le précisent en effet les travaux parlementaires de la loi spéciale du 8 août 1988 'modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles' :

« La compétence sur les transports urbains et vicinaux par métro, pré-métro ou semi-métro, par tram, trolleybus et autobus, qui est transférée aux Régions comprend plus particulièrement : le statut des sociétés de transport, la conclusion de contrats de gestion, l'infrastructure tant en surface que souterraine, l'organisation de réseaux et les autorisations y afférentes, les tarifs et les réductions tarifaires accordées, les contrats avec les loueurs de services de transport, le mode de calcul de l'indemnité qui leur est payée ainsi que les services de transports régionaux transfrontaliers »⁵.

La compétence des régions en matière de transports en commun urbain et vicinal n'inclut pas celle de fixer des règles relevant de la police générale de la circulation routière applicables à ces transports en commun. Par conséquent, l'auteur du projet n'est pas compétent pour déterminer les catégories d'agents qualifiés pour veiller au respect des dispositions du Code de la voie publique fédéral que mentionne la disposition à l'examen.

2.3. L'article 6 du projet figure dans le chapitre 2 « Règles générales d'usage de la voie publique », section 1^{ère} « Règles générales de comportement dans le chef des usagers ».

La note au Gouvernement énonce que cette disposition

« rappelle les règles générales de prudence en insistant sur la nécessité de ne pas mettre en danger les personnes travaillant sur la voie publique ».

En édictant des « règles générales de prudence », l'article 6, §§ 1^{er} et 2, prescrit des règles relevant de la police générale de la sécurité routière et non des matières transférées aux régions et empiète dès lors sur la compétence de l'autorité fédérale en la matière.

2.4. L'article 9 du projet prescrit une règle d'interdiction de dépassement applicable aux conducteurs de trains de véhicules plus longs et plus lourds, « [p]our des raisons de sécurité routière » indique la note au Gouvernement.

La question se pose de savoir si la Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour adopter cette règle dans le cadre de sa compétence pour régler le transport exceptionnel par route (article 6, § 1^{er}, X, 13^o, de la LSRI).

⁵ *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n^o 516/001, p. 16.

À cet égard, il y a lieu d'observer ce qui suit.

La compétence reconnue aux régions de régler le transport exceptionnel par route ne concerne pas seulement la protection de l'infrastructure routière mais inclut également le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général. Il s'agit d'une exception à la compétence de principe de l'autorité fédérale en matière de réglementation de la circulation ⁶.

Sur cette base, les régions sont compétentes pour consacrer une règle d'interdiction de dépassement.

Il se déduit du renvoi fait par les travaux parlementaires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 à l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' ⁷ que pour qu'un véhicule puisse être considéré comme un « véhicule exceptionnel », il faut que ce véhicule « dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique ».

Le dossier ne contient aucune indication dont il résulterait que l'intention de l'auteur du projet est d'imposer cette règle d'interdiction de dépassement spécifiquement aux véhicules plus longs et plus lourds qui correspondent à la notion de véhicules exceptionnels, à savoir les véhicules qui dépassent les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la voie publique et le règlement technique. Ce ne serait, toutefois, qu'à cette condition et dans cette mesure que l'article 9 du projet pourrait être considéré comme relevant des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale.

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

2.5. L'article 10, § 2, du projet énonce :

« Le ministre qui a la gestion des autoroutes ou les routes pour automobiles dans ses attributions ou son délégué peut prendre toutes mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé d'une autoroute [ou d'une route pour automobiles], en raison des circonstances particulières ».

Il ressort de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle que les régions sont compétentes pour adopter des dispositions qui concernent le domaine des règlements complémentaires de circulation routière ⁸. Cette compétence a été confirmée à l'occasion de la sixième réforme de l'État, pour ce qui concerne la tutelle des régions sur les règlements complémentaires en matière de circulation routière.

⁶ Voir C.E., 25 novembre 2020, n° 249.037, *Belgische Staat c. Vlaams Gewest*, n° 9.2. Cet arrêt énonce encore que cette compétence comprend le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général, tels les entraves à la circulation et la prévention des accidents (n° 9.4).

⁷ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 136.

⁸ Voir C.C., 27 mai 2010, n° 59/2010, B.7.4 ; C.C., 11 janvier 2012, n° 2/2012, B.8 ; C.C., 28 mars 2013, n° 48/2013, B.5.4 ; C.C., 23 avril 2015, n° 44/2015, B.11.7.

Toujours selon la Cour constitutionnelle, « [l]es règlements complémentaires ont [...] un champ d'application particulier et visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature même, les règlements complémentaires de circulation ne peuvent comporter de règles de police générale »⁹.

L'habilitation conférée au ministre (ou à son délégué) prévue à l'article 10, § 2, du projet est limitée à l'adoption de mesures provisoires en raison de circonstances particulières, en un point déterminé d'une voie publique. Par conséquent, il peut être considéré que les mesures ainsi adoptées visent à « adapter la réglementation sur la circulation routière aux circonstances locales ou particulières » et s'inscrivent dès lors dans la cadre de la compétence régionale en ce qui concerne les règlements complémentaires de sécurité routière. À la lumière de ces considérations, il peut être conclu que l'article 10, § 2, du projet relève de la compétence des régions.

2.6.1. L'article 10, § 3, du projet énonce :

« Le ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions ou son délégué, peut, aux conditions qu'il détermine, autoriser les véhicules militaires circulant en convoi et les transports exceptionnels à accéder aux autoroutes et à y circuler à une vitesse inférieure à 70 km à l'heure ».

La Région de Bruxelles-Capitale n'est compétente pour régler les conditions d'accès aux autoroutes des véhicules militaires en convoi, ni à déterminer des conditions dans lesquelles ces véhicules peuvent y circuler à une vitesse inférieure à 70 km à l'heure, de telles règles ne relevant pas de la matière du transport exceptionnel par route qu'il appartient aux régions de régler (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 13^o, de la LSRI).

Le paragraphe 3 sera revu pour ne plus y faire mention des véhicules militaires circulant en convoi.

2.6.2. L'article 10, § 4, du projet énonce :

« Pour autant que les nécessités du service ou de leur mission le justifient, les règles d'admission et de circulation sur les autoroutes et routes pour automobiles prescrites par les articles 24 et 25 du Code de la voie publique fédéral ne sont pas applicables :

1° aux fonctionnaires et agents investis d'une mission de police, de surveillance ou d'administration sur l'autoroute ou route pour automobile[s], ainsi qu'aux conducteurs du matériel de l'administration ;

2° aux entrepreneurs, aux permissionnaires et concessionnaires, aux membres de leur personnel ainsi qu'aux conducteurs du matériel des personnes précitées, autorisés par le ministre qui a la gestion des autoroutes et routes pour automobiles dans ses attributions ou par son délégué ».

Les articles 24 et 25 en projet du Code de la voie publique fédéral fixent des règles relatives à l'accès, la circulation et la vitesse sur les autoroutes, et l'accès et la circulation sur les routes pour automobiles.

⁹ C.C., 27 mai 2010, n° 59/2010, B.7.2 ; C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010, B.6.2 ; C.C., 28 mars 2013, n° 48/2013, B.5.2 ; C.C., 23 avril 2015, n° 44/2015, B.11.6.

La Région de Bruxelles-Capitale entend ainsi prévoir des exceptions à des règles établies par l'autorité fédérale dans le cadre de sa compétence en matière de police de la circulation routière. Il n'appartient pas aux régions de régler, ici en le limitant, le champ d'application de dispositions adoptées par l'autorité fédérale dans l'exercice de ses compétences propres. Or, telle est, aussi bien d'un point de vue formel que matériel, la portée de l'article 10, § 4, du projet.

En effet, en créant un régime d'exception aux règles d'admission et de circulation sur les autoroutes et routes pour automobiles dans les situations mentionnées aux 1^o et 2^o de l'article 10, § 4, du projet, cette disposition tend à prévoir des règles générales de circulation routière applicables à une catégorie de véhicules ou de conducteurs. Or, la police de la circulation routière est demeurée de la compétence de l'autorité fédérale.

Le paragraphe 4 de l'article 10 du projet excède les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale et sera omis.

La même observation vaut pour l'article 25, § 2, du projet, par ailleurs redondant avec l'article 10, § 4.

Une observation analogue vaut pour les articles 20, alinéa 1^{er}, et 25, §§ 3 et 4, du projet, en tant que ces dispositions prévoient des dérogations à d'autres dispositions du Code de la voie publique fédéral.

2.7. L'article 20, alinéa 2, du projet énonce :

« La longueur totale de ces trains ne peut dépasser 25 mètres ».

Dans son avis 59.677/4 donné le 8 aout 2016 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 24 novembre 2016 'modifiant le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et diverses dispositions relatives au transport par route', la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Comme l'annonce l'exposé des motifs, l'avant-projet de décret examiné s'inscrit, pour partie, dans le cadre de la mise en œuvre de la compétence, attribuée aux régions par la Sixième Réforme de l'État, relative à 'la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions de la signalisation du chargement' (article 6, § 1^{er}, XII, 3^o, de la loi spéciale du 8 aout 1980 'de réformes institutionnelles').

Il doit cependant être rappelé que cette attribution de compétence ne concerne, pour les véhicules proprement dits, que la masse maximale autorisée ou la masse par essieux, et non leurs dimensions maximales ¹⁰.

¹⁰ Note de bas de page n° 1 de l'avis cité : Comme la section de législation a déjà pu l'expliquer dans son avis n° 58.991/4 donné le 16 mars 2016 sur un avant-projet devenu le décret du 26 mai 2016 'relatif aux trains des véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes', *Doc. parl.*, Parl. wall., 2015-2016, n° 459/1 pp. 7 et 8.

La réglementation relative aux dimensions maximales des véhicules continue, en effet, à relever de la compétence de l'Autorité fédérale ; cette question ne devant pas être confondue avec celle de la sûreté, des dimensions et la signalisation du chargement, qui a, pour sa part, été transférée aux régions » ¹¹.

Bien que figurant dans le chapitre 4, intitulé « Chargement », l'article 20, alinéa 2, du projet est relatif aux dimensions maximales d'un véhicule et relève, en conséquence, de la compétence de l'autorité fédérale.

La même observation vaut pour les articles 22 et 23 du projet qui, bien que figurant également dans le chapitre 4, prescrivent des règles de police générale de la circulation routière qui n'ont pas été transférées aux régions.

2.8. L'article 21 du projet a pour objet d'édicter les règles de conduite en cas de perte de chargement sur la voie publique.

De telles règles ne relèvent pas des prescriptions relatives à la sûreté du chargement, ou aux dimensions et signalisation du chargement (article 6, § 1^{er}, XII, 3^o, de la LSRI).

Elles ne relèvent pas davantage de la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que de contrôle de la signalisation routière ¹² (article 6, § 1^{er}, XII, 2^o, de la LSRI).

À ce propos, les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 apportent les précisions suivantes :

« Cette disposition prévoit le transfert de la compétence en matière d'exigences techniques et de placement et de contrôle de la signalisation routière. La définition de la signalisation routière même continuera à relever de la compétence de l'autorité fédérale. Par signalisation routière, l'on entend les signaux lumineux de signalisation, les signaux routiers et les marques routières. Il s'agit de la matière réglée en tout cas par l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et de ses annexes et l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. Il s'agit également des conditions générales de placement telles qu'actuellement prévues par 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 » ¹³.

¹¹ Voir également l'avis 62.908/4 donné le 12 juillet 2018 sur un avant-projet devenu le décret du 4 avril 2019 'relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière', *Doc. parl.*, Parl. w., 2018-2019, n° 1299/1, pp. 34-43.

¹² À l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires.

¹³ *Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, p. 135.

Du renvoi fait par les travaux préparatoires aux exigences générales en matière de placement de la signalisation routière et à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 'relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique', il peut être déduit que la signalisation des obstacles sur la voie publique relève de la compétence des régions¹⁴. Cette compétence inclut uniquement la compétence de déterminer les signaux lumineux, les panneaux et les marques au moyen desquels les obstacles sur la voie publique sont signalés.

En prévoyant que lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur prend les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation et signaler l'obstacle, notamment en faisant fonctionner tous les feux indicateurs de direction et, en cas d'impossibilité de les faire fonctionner, en plaçant un triangle de danger, et en imposant au conducteur le port d'une veste de sécurité rétro-réfléchissante lorsqu'il quitte son véhicule dans les circonstances mentionnées par la disposition, ce n'est pas la signalisation des obstacles sur la voie publique qui est réglée par l'article 21 du projet, mais bien le comportement à adopter par les usagers dans ces circonstances. Tel que le dispositif est conçu, il énonce des règles qui se rattachent à la police générale de la sécurité routière et relève de la compétence de l'autorité fédérale.

L'article 21 sera omis du projet.

2.9. Pour ce qui concerne les règles de police de la circulation routière qui demeurent de la compétence de l'autorité fédérale, il peut, en outre, être rappelé que l'article 6, § 4, 3°, alinéa 2, de la LSRI, prévoit la possibilité pour les gouvernements de région d'intervenir dans leur adoption ou leur modification 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 ; ».

Par ailleurs, il s'impose à l'autorité fédérale comme aux régions de respecter le principe de proportionnalité, en s'abstenant d'adopter de dispositions qui seraient de nature à rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice par une autre entité fédérée de ses compétences propres.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. L'article 18, § 1^{er}, du projet détermine les caractéristiques que doivent remplir les panneaux de signalisation du chargement.

Il s'agit de « règles techniques » au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'.

¹⁴ Voir en effet les articles 60.2 et 78.2 du Code de la route et l'article 10 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999.

En vertu de l'article 5, paragraphe 1, de cette directive, de telles règles techniques doivent, lorsqu'elles sont à l'état de projet, être communiquées à la Commission européenne.

En l'espèce, aucune pièce versée au dossier ne permet d'établir que cette formalité a été accomplie.

Il appartiendra à l'auteur du projet de veiller à son accomplissement.

2. Eu égard à l'article 26 du projet, l'avis du Conseil de l'Environnement doit encore être recueilli, ce conformément à l'article 4, § 2, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 'réglant l'institution, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'Environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale'.

Si l'accomplissement de ces formalités devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État sur des points autres que de pure forme et ne résultant pas des suites réservées au présent avis, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à nouveau à l'avis de la section de législation conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

1. Dès lors qu'ils n'offrent pas de fondement juridique au projet, les alinéas 1^{er} et 2 seront omis.

2. À l'alinéa 3, il y a lieu de viser plus précisément les articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 54bis de la loi du 16 mars 1968 'relative à la police de la circulation routière'.

3. À l'alinéa 5, la délibération de la Conférence Interministérielle de la Mobilité du 28 mai 2023 fera l'objet d'un considérant, et non d'un visa. Il ne s'agit en effet pas, pour l'auteur du projet, d'une formalité préalable à caractère obligatoire.

DISPOSITIF

Article 2

À l'alinéa 1^{er}, les mots « Le présent règlement » seront remplacés par les mots « Le présent arrêté ».

La même observation vaut pour la version française des articles 4, § 5, alinéa 2, et 25, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet.

Article 3

Le paragraphe 2 dispose :

« Les personnes citées au [paragraphe 1^{er}, 2° et 3°,] peuvent, dans l'exercice de leur mission :

- 1° donner des injonctions aux usagers de la route ;
- 2° rassembler des informations et exercer un contrôle en interrogeant des personnes et consultant des documents et d'autres supports d'information ;
- 3° faire décharger ou redistribuer l'excédent de poids constaté et/ou la charge trop haute, trop large ou trop longue ;
- 4° se faire assister par la police ;
- 5° retenir l'autorisation concernant les trains de véhicules plus lourds et plus longs jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister ;
- 6° placer un sabot ;
- 7° dépanner le véhicule en infraction jusqu'à un dépôt ».

Les agents visés au paragraphe 1^{er}, 1°, à savoir les agents des sociétés de transport en commun, ne sont toutefois pas cités dans le membre de phrase introductif du paragraphe 2.

Le dispositif sera revu afin de préciser si les dispositions de l'article 4 s'appliquent aux injonctions données par ces derniers.

Article 4

Dans l'avis 50.082/4 donné le 19 septembre 2011 sur un projet d'arrêté royal « relatif au Code de la route », la section de législation a observé :

« 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 ¹⁵ ».

Cette observation vaut également à propos des articles 4, § 4, alinéa 2, et 21, § 4, alinéa 3, du projet.

Article 5

Par souci de sécurité juridique, la notion de « véhicules exceptionnels » sera définie à l'article 1^{er}.

Article 7

1. La structure de l'article 7 sera revue afin que toutes les dispositions figurent dans les subdivisions de l'article.

La même observation vaut pour l'article 8.

2. Au paragraphe 3, les mots « ou parties de voies publiques » seront omis, afin de correspondre à la terminologie utilisée dans la légende des signaux R9 et R11 auxquels il est fait référence ¹⁶.

Article 8

Le paragraphe 5 énumère les catégories de véhicules ou de trains de véhicules qui « en dérogation à l'art. 40 § 1 du Code de la voie publique fédéral tirent plus d'une remorque et dont le train de véhicule ne dépass[e] pas la longueur de 25 mètres », et dont la vitesse est limitée à 25 km à l'heure.

La détermination de la longueur maximale des trains de véhicules relève de la compétence de l'autorité fédérale ¹⁷. Il n'y a dès lors pas lieu de reproduire la règle prévue par l'article 40, § 2, alinéa 2, en projet du Code de la voie publique fédéral selon laquelle :

« La longueur totale des trains de véhicules ne peut pas dépasser 25 m, sauf pour les véhicules des forces armées ».

¹⁵ Note de bas de page n° 7 de l'avis cité : 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'.

¹⁶ Laquelle diffère sur ce point de celle utilisée pour les actuels signaux F99a, b et c, et F101a, b et c (article 71.2 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').

¹⁷ Voir l'observation relative à la compétence formulée au sujet de l'article 20, alinéa 2, du projet.

Tel que libellé, le paragraphe 5 laisse entendre que les trains de véhicules qui excéderaient la longueur de 25 mètres ne seraient pas soumis à la limitation de vitesse de 25 km à l'heure.

Le paragraphe 5 sera dès lors revu afin que la disposition se limite à fixer la vitesse maximale autorisée des véhicules et trains de véhicules concernés.

Section 4 du chapitre 2

Dans la version française de l'intitulé de la section 4 du chapitre 2, les mots « routes pour automobilistes » seront remplacés par les mots « routes pour automobiles », afin de correspondre à la terminologie utilisée dans le projet de Code de la voie publique fédéral.

Article 17

Au paragraphe 1^{er}, 1^o, b), l'auteur du projet est sans compétence pour édicter des règles applicables « dans une zone de 25 km de la frontière belge », qui dépasse sa compétence territoriale.

La disposition sera dès lors revue.

Article 24

L'article 24 dispose :

« Les dispositions du présent arrêté ne peuvent pas s'appliquer ou être modifiées pour le trafic entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les zones portuaires ».

La formulation de cette disposition, qui reprend le prescrit de l'actuel article 57 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, gagnerait à être revue afin d'en exprimer plus clairement la portée.

Article 29

L'auteur du projet s'assurera que le projet n'entre pas en vigueur avant le Code de la voie publique fédéral.

OBSERVATION FINALE

Les versions française et néerlandaise comportent de nombreuses fautes de langue ou de concordance.

Le projet sera revu à cet égard.

*

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, 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.

BEVOEGDHEID

1. Inzake vervoer over de weg en verkeersveiligheid dient men rekening te houden met:

– enerzijds de bevoegdheden van de federale overheid inzake “algemene politie (...) en (...) reglementering op het verkeer en vervoer, alsook [inzake] de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen” (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, hierna: “BWHI”);

– anderzijds de bevoegdheden die bij de BWHI aan de gewesten zijn overgedragen, te weten:

“X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft:

1° de wegen en hun aanhorigheden;

(...)

2°*bis* het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan “zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

(...)

8° het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto’s met chauffeur;

(...)

12° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden;

13° de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking;

(...)

XII. Wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft:

1° 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;

2° de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen”.

3° de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading;

4° het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen;

5° de homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden;

6° de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rij scholen en examencentra en met inbegrip van het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden, met uitzondering van de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen, met dien verstande dat de inwoners van een gewest vrij zijn om een rij school te kiezen die, of examen af te leggen in een centrum dat in een ander gewest is gelegen en met dien verstande dat een in een bepaald gewest erkende rij school eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn;

7° de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid.”

In verband met de bevoegdheidsoverdrachten op het vlak van de politie over het wegverkeer die in het kader van de zesde staatshervorming hebben plaatsgevonden, staat in de toelichting bij artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘betreffende de Zesde Staatshervorming’ het volgende te lezen:

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

Momenteel komt de bevoegdheid om politieregels voor het wegverkeer op te stellen aan de federale overheid toe. Er wordt namelijk algemeen aangenomen dat artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de bevoegdheid voor het opstellen van algemene politieregels (waartoe onder meer de politieregels voor het wegverkeer behoren) voorbehoudt aan de federale overheid. Dit voorbehoud van bevoegdheid is meermaals bevestigd door het Grondwettelijk Hof.¹

Dit voorstel van bijzondere wet voorziet erin dat het verkeersreglement een bevoegdheid van de federale overheid blijft, met uitzondering van de overdracht aan de gewesten van de hierna volgende bevoegdheden:

a) Het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, behalve op de autosnelwegen

¹ Voetnoot 1 van het geciteerde parlementair stuk: GWH., arrest nr. 2/97 van 16 januari 1997: “(...) het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer (...) behoort [niet] tot de bevoegdheid welke met betrekking tot openbare werken en vervoer aan de gewesten is toegewezen” (considerans B.4.2). Zie in diezelfde zin ook GWH., 18 januari 1996, nr. 5/96; GH., 28 november 1996, nr. 68/96; GWH., 6 december 2000, nr. 127/2000; GH., 22 november 2006, nr. 172/2006; GH., 11 januari 2012, nr. 2/2012.

(...)

b) Reglementering inzake het plaatsen en het toezicht op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen

(...)

c) De regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's, massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, ladingzekering

(...)

d) [D]e regelgeving met betrekking tot het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer

(...)

e) De handhaving van de geregionaliseerde politieregels voor het wegverkeer, met inbegrip van het bepalen van administratieve en strafrechtelijke sancties

(...).²

2.1. In het licht van de regels inzake bevoegdheidsverdeling die hierboven in herinnering zijn gebracht, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

2.2. In artikel 3, § 1, van het ontwerp worden de personeelsleden opgesomd die bevoegd zijn om toezicht te houden op de naleving “van dit besluit en de uitvoeringsbesluiten ervan”. Punt 1° voorziet evenwel in de bevoegdheid van

“het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bij de uitoefening van zijn dienst, belast met een mandaat van gerechtelijke politie en uitsluitend inzake de toepassing van de artikelen 5 van de Federale Code van de openbare weg en de verkeersborden C5 met onderbord met het symbool P29 van bijlage een van de Federale Code van de openbare weg, F17 en de artikels 74, § 5, 21, 1°, b), 22, 1°, b), 60 en 77, § 8 van de Federale Code van de openbare weg;”.

Op basis van hun bevoegdheid inzake openbare werken, vervoer en verkeersveiligheid kunnen de gewesten het personeel aanwijzen dat bevoegd is om toe te zien op de naleving van de bepalingen ter zake die onder de gewestelijke bevoegdheden vallen.³

Om te bepalen of de steller van het ontwerp bevoegd is om artikel 3, § 1, 1°, van het ontwerp vast te stellen, dient te worden nagegaan of de overtredingen die daarin worden bedoeld wel degelijk een aangelegenheid betreffen die onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt.⁴

² *Parl.St.* Senaat 2012-2013, nr. 5-2232/1, 133-139.

³ Zie in die zin onder meer advies 62.264/3 van 8 november 2017 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 ‘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 betreft de ladingzekering’.

⁴ Zie in die zin advies 66.035/4 van 20 mei 2019 over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘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’.

Vooreerst schijnt de verwijzing naar het ontworpen artikel 5 van de Federale Code van de openbare weg waarover de afdeling Wetgeving vandaag advies 75.256/AV/4 heeft gegeven (hierna: “de Federale Code van de openbare weg”), verkeerd te zijn. Door het feit dat het personeel wordt aangewezen dat bevoegd is om de overtredingen vast te stellen betreffende verkeersbord C5 met onderbord met het symbool P29 van bijlage 1 van de Federale Code van de openbare weg, betreffende verkeersbord F17 en betreffende de artikelen 74, § 5, 21, 1°, b), 22, 1°, b), 60 en 77, § 8, van de Federale Code van de openbare weg, heeft artikel 3, § 1, 1°, van het ontwerp voorts betrekking op regels die onder de algemene politie over het wegverkeer vallen, waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven. Hoewel het gaat om overtredingen die verband houden met het openbaar vervoer, kan immers niet staande worden gehouden dat de beoogde regels onder de bevoegdheid van de gewesten inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer vallen (artikel 6, § 1, X, 8°, van de BWHI). In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 ‘tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’ staat namelijk het volgende:

“De bevoegdheid over het stads- en streekvervoer per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus, die aan de Gewesten wordt overgedragen, behelst meer in het bijzonder: het statuut van de vervoermaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtigingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer.”⁵

De bevoegdheid van de gewesten inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer omvat niet de bevoegdheid om voor dat openbaar vervoer regels vast te stellen die onder de algemene politie over het wegverkeer ressorteren. Bijgevolg is de steller van het ontwerp niet bevoegd om de categorieën van personeelsleden te bepalen die bevoegd zijn om toezicht te houden op de naleving van de bepalingen van de Federale Code van de openbare weg die in de voorliggende bepaling worden vermeld.

2.3. Artikel 6 van het ontwerp staat in hoofdstuk 2 “Algemene regels voor het gebruik van de openbare weg”, afdeling 1 “Algemene gedragsregels voor de weggebruikers”.

In de nota aan de regering staat dat in die bepaling

“de algemene gedragsregels inzake voorzichtigheid [worden] herhaald en (...) wordt benadrukt dat mensen die op de openbare weg werken niet in gevaar mogen worden gebracht”.

Door “algemene gedragsregels inzake voorzichtigheid” uit te vaardigen, schrijft artikel 6, § 1 en § 2, regels voor die ressorteren onder de algemene politie inzake verkeersveiligheid, en niet onder aangelegenheden die overgeheveld zijn naar de gewesten. Op die manier maakt het dus inbreuk op de bevoegdheid van de federale overheid ter zake.

⁵ *Parl.St.* Kamer 1988, nr. 516/001, 16.

2.4. In artikel 9 van het ontwerp wordt een verbodsregel inzake inhaalmanoeuvres voorgeschreven, geldend voor bestuurders van langere en zwaardere slepen, en dit “[o]mwille van verkeersveiligheidsaspecten”, zoals in de nota aan de regering wordt gesteld.

De vraag rijst of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is om die regel uit te vaardigen in het kader van zijn bevoegdheid om het uitzonderlijk vervoer over de weg te regelen (artikel 6, § 1, X, 13°, van de BWHI).

In dat verband dient te worden gewezen op het volgende.

De aan de gewesten toegekende bevoegdheid om het uitzonderlijk vervoer over de weg te regelen, betreft niet alleen de bescherming van de wegeninfrastructuur maar omvat eveneens de bevoegdheid om de veiligheid en de vlotheid van het uitzonderlijk vervoer te regelen door rekening te houden met de impact van dergelijk vervoer op het wegverkeer in het algemeen. Het gaat om een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering.⁶

Op die basis zijn de gewesten bevoegd om een verbodsregel inzake het inhalen vast te stellen.

Uit de verwijzing, in de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014, naar het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’⁷ kan worden afgeleid dat een voertuig “de grenzen inzake massa of afmetingen vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement [moet overschrijden]” om te kunnen worden beschouwd als een “uitzonderlijk voertuig”.

Niets in het dossier wijst erop dat de steller van het ontwerp dat inhaalverbod specifiek zou willen opleggen aan de langere en zwaardere voertuigen die overeenstemmen met het begrip “uitzonderlijke voertuigen”, namelijk voertuigen die de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijden die in de Code van de openbare weg en het technisch reglement zijn vastgesteld. Het zou nochtans alleen op die voorwaarde en in die mate zijn dat artikel 9 van het ontwerp zou kunnen worden beschouwd als ressorterend onder de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bepaling moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

2.5. Artikel 10, § 2, van het ontwerp luidt:

“De minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen en autowegen behoort of zijn gemachtigde kan, wegens bijzondere omstandigheden, alle voorlopige maatregelen treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autosnelweg of autoweg.”

⁶ Zie RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat v. Vlaams Gewest*, nr. 9.2. In dat arrest wordt voorts gesteld dat die bevoegdheid ook slaat op het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer - daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen - zoals het vermijden dat het andere wegverkeer wordt gehinderd en het voorkomen van ongevallen (nr. 9.4).

⁷ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 136.

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof blijkt dat de gewesten bevoegd zijn om bepalingen uit te vaardigen die betrekking hebben op het domein van de aanvullende verkeersreglementen.⁸ Wat betreft het toezicht van de gewesten op de aanvullende verkeersreglementen op wegverkeer, is die bevoegdheid ter gelegenheid van de zesde staatshervorming bekrachtigd.

Voorts stelt het Grondwettelijk Hof: “De aanvullende reglementen hebben (...) een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard zelf kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten.”⁹

De machtiging die artikel 10, § 2, van het ontwerp aan de minister (of aan zijn gemachtigde) verleent, is beperkt tot het vaststellen van voorlopige maatregelen op grond van bijzondere omstandigheden op een bepaalde plaats van een openbare weg. Bijgevolg mag ervan worden uitgegaan dat de aldus genomen maatregelen ertoe strekken “de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden” en dus in het raamwerk passen van de gewestelijke bevoegdheid inzake aanvullende verkeersreglementen op verkeersveiligheid. In het licht van die overwegingen mag worden geconcludeerd dat artikel 10, § 2, van het ontwerp onder de bevoegdheid van de gewesten valt.

2.6.1. Artikel 10, § 3, van het ontwerp luidt:

“De minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort of zijn gemachtigde kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, de in konvooi rijdende legervoertuigen en het uitzonderlijk vervoer toelaten de autosnelwegen te volgen en er te rijden met een lagere snelheid dan 70 km per uur.”

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet bevoegd om de voorwaarden voor de toegang van in konvooi rijdende legervoertuigen tot autosnelwegen te regelen, noch om de omstandigheden te bepalen waarin die voertuigen met een lagere snelheid dan 70 km per uur mogen rijden, aangezien dergelijke regels niet ressorteren onder de aangelegenheid van het uitzonderlijk vervoer over de weg die door de gewesten hoort te worden geregeld (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, van de BWHI).

Paragraaf 3 moet worden herzien zodat hij niet langer melding maakt van in konvooi rijdende legervoertuigen.

⁸ Zie GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010, B.7.4; GwH 11 januari 2012, nr. 2/2012, B.8; GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013, B.5.4; GwH 23 april 2015, nr. 44/2015, B.11.7.

⁹ GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010, B.7.2; GwH 29 juli 2010, nr. 89/2010, B.6.2; GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013, B.5.2; GwH 23 april 2015, nr. 44/2015, B.11.6.

2.6.2. Artikel 10, § 4, van het ontwerp luidt:

“Voor zover de behoeften van de dienst of van hun opdracht het rechtvaardigen, gelden de bij artikel 24 en 25 van de Federale Code van de openbare weg voorgeschreven regels voor toelating en verkeer op autosnelwegen en autowegen niet:

1° voor de door de bevoegde overheid aangeduide personen[,] ambtenaren en beambten belast met een opdracht van politie, van toezicht of van beheer van de autosnelweg [of autoweg] en voor de bestuurders van het materieel van de administratie;

2° voor de aannemers, de vergunninghouders en de concessiehouders, voor de leden van hun personeel en voor de bestuurders van het materieel van voormelde personen, gemachtigd door de minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen [en autowegen] behoort of door zijn gemachtigde.”

In de ontworpen artikelen 24 en 25 van de Federale Code van de openbare weg worden regels vastgesteld voor de toegang tot en het verkeer en de snelheid op autosnelwegen, en voor de toegang tot en het verkeer op autowegen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil zodoende voorzien in uitzonderingen op regels die de federale overheid in het kader van haar bevoegdheid inzake politie over het wegverkeer heeft opgesteld. Het staat niet aan de gewesten het toepassingsgebied te regelen, *in casu* te beperken, van bepalingen die de federale overheid in de uitvoering van haar eigen bevoegdheden heeft vastgesteld. Dat is nochtans de strekking van artikel 10, § 4, van het ontwerp, vanuit zowel formeel als materieel oogpunt.

Doordat die bepaling een reeks uitzonderingen invoert op de regels voor de toegang tot en het verkeer op autosnelwegen en autowegen in de situaties die worden vermeld in de punten 1° en 2° van artikel 10, § 4, van het ontwerp, vaardigt ze namelijk algemene regels voor het wegverkeer uit die van toepassing zijn op een bepaalde categorie van voertuigen of bestuurders. De politie over het wegverkeer is evenwel een bevoegdheid gebleven van de federale overheid.

Paragraaf 4 van artikel 10 van het ontwerp gaat de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te buiten en moet worden weggelaten.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 25, § 2, van het ontwerp, dat overigens redundant is ten opzichte van artikel 10, § 4.

Een vergelijkbare opmerking geldt voor de artikelen 20, eerste lid, en 25, § 3 en § 4, van het ontwerp, voor zover die bepalingen voorzien in afwijkingen op andere bepalingen van de Federale Code van de openbare weg.

2.7. Artikel 20, tweede lid, van het ontwerp luidt als volgt:

“De totale lengte van deze slepen mag niet meer dan 25 meter bedragen”.

In advies 59.677/4 van 8 augustus 2016 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 24 november 2016 ‘houdende wijziging van het decreet van 19 maart 2009 betreffende de instandhouding van het gewestelijk openbaar wegen- en waterwegendomein en diverse bepalingen betreffende het vervoer over de weg’, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

“Comme l’annonce l’exposé des motifs, l’avant-projet de décret examiné s’inscrit, pour partie, dans le cadre de la mise en œuvre de la compétence, attribuée aux régions par la Sixième Réforme de l’État, relative à ‘la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions de la signalisation du chargement’ (article 6, § 1^{er}, XII, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 ‘de réformes institutionnelles’).

Il doit cependant être rappelé que cette attribution de compétence ne concerne, pour les véhicules proprement dits, que la masse maximale autorisée ou la masse par essieux, et non leurs dimensions maximales.¹⁰

La réglementation relative aux dimensions maximales des véhicules continue, en effet, à relever de la compétence de l’Autorité fédérale ; cette question ne devant pas être confondue avec celle de la sûreté, des dimensions et la signalisation du chargement, qui a, pour sa part, été transférée aux régions.”¹¹

Artikel 20, tweede lid, van het ontwerp is opgenomen in hoofdstuk 4 dat het opschrift “Lading” draagt, maar heeft betrekking op de maximale afmetingen van een voertuig en ressorteert dienovereenkomstig onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 22 en 23 van het ontwerp, die eveneens in hoofdstuk 4 zijn opgenomen maar die regels van algemene politie over het wegverkeer voorschrijven, een aangelegenheid die niet naar de gewesten is overgeheveld.

2.8. Artikel 21 van het ontwerp strekt ertoe gedragsregels voor te schrijven in geval van ladingverlies op de openbare weg.

Dergelijke regels vallen niet onder de voorschriften voor de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading (artikel 6, § 1, XII, 3°, van de BWHI).

Ze vallen ook niet onder de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen en de controle op de verkeerstekens¹² (artikel 6, § 1, XII, 2°, van de BWHI).

¹⁰ Voetnoot 1 van het geciteerde advies: Comme la section de législation a déjà pu l’expliquer dans son avis n° 58.991/4 donné le 16 mars 2016 sur un avant-projet devenu le décret du 26 mai 2016 ‘relatif aux trains des véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écomobis) dans le cadre de projets-pilotes’, *Doc. parl.*, Parl. wall., 2015-2016, n° 459/1 pp. 7 et 8.

¹¹ Zie eveneens advies 62.908/4 van 12 juli 2018 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 4 april 2019 ‘betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid’, *Parl.St.* W.Parl. 2018-19, nr. 1299/1, 34-43.

¹² Met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen.

In dat verband biedt de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 de volgende precisering:

“Deze bepaling voorziet in de overdracht van de bevoegdheid inzake technische eisen en het plaatsen van en het toezicht op de verkeerstekens. De bepaling van de verkeerstekens zelf blijft tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Onder verkeerstekens wordt verstaan verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen. Het betreft de materie die thans in elk geval geregeld wordt door het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en door de bijlagen ervan en het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg. Het betreft eveneens de algemene plaatsingsvoorwaarden, zoals thans bepaald in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.”¹³

Uit de verwijzing, in die parlementaire voorbereiding, naar de algemene plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens en naar het ministerieel besluit van 7 mei 1999 ‘betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg’, kan worden afgeleid dat het signaleren van verkeersbelemmeringen op de openbare weg tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.¹⁴ Die omvat enkel en alleen de bevoegdheid om te bepalen met welke verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen verkeersbelemmeringen op de openbare weg worden gesignaleerd.

Artikel 21 van het ontwerp bepaalt dat wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt en niet onmiddellijk kan worden weggeruimd, de bestuurder de nodige maatregelen neemt om een veilig en vlot verkeer te verzekeren en om de hindernis te signaleren, met name door alle richtingaanwijzers gelijktijdig in te schakelen, en indien het onmogelijk is alle richtingaanwijzers gelijktijdig in te schakelen, door een gevarendriehoek te plaatsen. Ook wordt de bestuurder verplicht een retroreflecterend veiligheidsvest te dragen zodra hij zijn voertuig verlaat in de omstandigheden die in die bepaling worden beschreven. Zodoende regelt dat artikel niet de signalisatie van hindernissen op de openbare weg, maar wel het gedrag dat van de weggebruikers in die omstandigheden wordt verwacht. Op de manier waarop het dispositief is opgevat, vaardigt het regels uit die verband houden met de algemene politie over het wegverkeer en gaat het dus over een aangelegenheid die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.

Artikel 21 dient uit het ontwerp te worden weggelaten.

¹³ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 135.

¹⁴ Zie immers de artikelen 60.2 en 78.2 van het Wegverkeersreglement, en artikel 10 van het ministerieel besluit van 7 mei 1999.

2.9. Wat betreft de regels inzake de politie over het wegverkeer, die tot de bevoegdheid van de federale overheid blijven behoren, kan er voorts aan worden herinnerd dat artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de BWHI de gewestregeringen de mogelijkheid biedt op te treden in het kader van de vaststelling of wijziging van die regels. Die bepaling luidt als volgt:

“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.”

Bovendien moeten zowel de federale overheid als de gewesten het proportionaliteitsbeginsel in acht nemen, door geen bepalingen aan te nemen die het voor een andere deelstaat onmogelijk of overdreven moeilijk kunnen maken de eigen bevoegdheden uit te oefenen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Artikel 18, § 1, van het ontwerp bepaalt aan welke kenmerken de signalisatieborden met betrekking tot de lading moeten voldoen.

Het gaat om “technische voorschriften” in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’.

Krachtens artikel 5, lid 1, van die richtlijn moeten dergelijke technische voorschriften reeds in hun ontwerpstadium aan de Europese Commissie worden meegedeeld.

In casu kan uit geen enkel stuk dat bij het dossier gevoegd is, worden opgemaakt dat dit vormvereiste vervuld is.

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat dat vormvereiste wordt vervuld.

2. Gelet op artikel 26 van het ontwerp moet het advies van de Raad voor het Leefmilieu nog worden ingewonnen, overeenkomstig artikel 4, § 2, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 maart 1990 ‘houdende de regeling van de oprichting, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest’.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst naar aanleiding van het vervullen van die vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan die niet louter vormelijk zijn en niet voortvloeien uit het gevolg dat aan dit advies wordt gegeven, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen op hun beurt om advies aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

1. Aangezien het eerste en het tweede lid geen rechtsgrond opleveren voor het ontwerp, dienen ze te worden geschrapt.
2. In het derde lid moet meer bepaald worden verwezen naar de artikelen 1, eerste lid, en 54bis van de wet van 16 maart 1968 ‘betreffende de politie over het wegverkeer’.
3. In het vijfde lid moet de beraadslaging binnen de interministeriële Conferentie Mobiliteit op 28 mei 2023 in de vorm van een overweging worden vermeld, en niet in een aanhefverwijzing. Het betreft hier ten aanzien van de steller van het ontwerp immers geen verplicht voorafgaand vormvereiste.

DISPOSITIEF

Artikel 2

In het eerste lid dienen de woorden “Dit reglement” vervangen te worden door de woorden “Dit besluit”.

Dezelfde opmerking geldt voor de Franse tekst van de artikelen 4, § 5, tweede lid, en 25, § 1, eerste lid, van het ontwerp, waar men “présent arrêté” dient te schrijven in plaats van “présent règlement”.

Artikel 3

Paragraaf 2 luidt als volgt:

“De personen vermeld in [§ 1, 2° en 3°,] kunnen in het kader van de uitoefening van hun opdracht :

1° bevelen geven aan de weggebruikers;

2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en inzage te nemen van documenten en andere informatiedragers;

3° het vastgestelde overtollige gewicht en/of de te hoge, te brede of te lange lading doen afladen of herverdelen;

4° de bijstand van de politie vorderen;

5° de vergunning in verband met langere en zwaardere slepen inhouden totdat de overtreding ophoudt te bestaan;

6° een wielklem plaatsen

7° het voertuig in overtreding takelen naar een stallingsplaats.”

Het personeel bedoeld in paragraaf 1, 1°, te weten het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, wordt evenwel niet genoemd in de inleidende zin van paragraaf 2.

Het dispositief dient te worden herzien zodat het preciseert of het bepaalde van artikel 4 van toepassing is op de bevelen die door het bovengenoemde personeel worden gegeven.

Artikel 4

In advies 50.082/4 van 19 september 2011 over een ontwerp van koninklijk besluit “betreffende het Verkeersreglement” heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt:

“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 geschrapt¹⁵.”

Die opmerking geldt eveneens voor de artikelen 4, § 4, tweede lid, en 21, § 4, derde lid, van het ontwerp.

Artikel 5

Ter wille van de rechtszekerheid dient het begrip “uitzonderlijke voertuigen” gedefinieerd te worden in artikel 1.

¹⁵ Voetnoot 7 van het geciteerde advies: 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.

Artikel 7

1. De structuur van artikel 7 dient te worden herzien zodat alle bepalingen opgenomen worden in de onderverdelingen van het artikel.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 8.

2. In paragraaf 3 dienen de woorden “of delen van openbare wegen” te worden geschrapt, zodat de formulering aansluit bij de terminologie die voorkomt in de legende van de borden R9 en R11 waarnaar wordt verwezen.¹⁶

Artikel 8

In paragraaf 5 worden de categorieën van voertuigen of slepen van voertuigen opgesomd die “in afwijking van art. 40 §1 van de Federale Code van de openbare weg meer dan één aanhangwagen trekken en waarvan de sleep niet meer dan 25 meter bedraagt”, en waarvan de snelheid beperkt is tot 25 km per uur.

De vaststelling van de maximale lengte van slepen van voertuigen valt onder de bevoegdheid van de federale overheid.¹⁷ Er is dan ook geen reden om de regel over te nemen waarin het ontworpen artikel 40, § 2, tweede lid, van de Federale Code van de openbare weg voorziet, en die als volgt luidt:

“De totale lengte van de slepen mag niet meer dan 25 m bedragen, behalve voor de voertuigen van de krijgsmacht.”

De bewoordingen van paragraaf 5 wekken de indruk dat slepen van voertuigen die langer zijn dan 25 meter niet aan de snelheidsbeperking van 25 km per uur onderworpen zouden zijn.

Paragraaf 5 dient dus te worden herzien zodat de bepaling zich ertoe beperkt de toegelaten maximumsnelheid van de betreffende voertuigen en slepen van voertuigen vast te stellen.

¹⁶ Die terminologie verschilt op dat punt van de terminologie die wordt gebruikt voor de huidige borden F99a, b en c, en F101a, b en c (artikel 71.2 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’).

¹⁷ Zie de opmerking over de bevoegdheid, geformuleerd met betrekking tot artikel 20, tweede lid, van het ontwerp.

Afdeling 4 van hoofdstuk 2

In de Franse tekst van het opschrift van afdeling 4 van hoofdstuk 2 dienen de woorden “routes pour automobilistes” vervangen te worden door de woorden “routes pour automobiles”, omwille van de overeenstemming met de terminologie die wordt gebruikt in het ontwerp van Federale Code van de openbare weg.

Artikel 17

De steller van het ontwerp is niet bevoegd om in paragraaf 1, 1°, b), regels uit te vaardigen die “binnen een zone van 25 km van de Belgische grens” gelden, aangezien dat zijn territoriale bevoegdheid overschrijdt.

De bepaling moet derhalve worden herzien.

Artikel 24

Artikel 24 bepaalt:

“De bepalingen van dit algemene reglement kunnen niet van toepassing zijn of gewijzigd zijn voor het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de haven.”

Die bepaling, die het voorschrift van het huidige artikel 57 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 overneemt, dient te worden geherformuleerd zodat de strekking ervan duidelijker wordt verwoord.

Artikel 29

De steller van het ontwerp dient zich ervan te vergewissen dat het ontwerp niet eerder dan de Federale Code van de openbare weg in werking treedt.

SLOTOPMERKING

Zowel in de Nederlandse als in de Franse tekst van het ontwerp staan veel taalfouten. Bovendien stemmen beide versies niet altijd overeen.

Het ontwerp moet op dat punt worden herzien.

LE GREFFIER—
DE GRIFFIER

LE PREMIER PRÉSIDENT —
DE EERSTE VOORZITTER

Wim GEURTS

Wilfried VAN VAERENBERGH

LE GREFFIER — DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT — DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO