

N. 2000 — 2665

[C — 2000/00746]

**17 SEPTEMBER 2000. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van reglementaire bepalingen tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer**

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1°, en § 3, vervangen door de wet van 18 juli 1990;

Gelet op de ontwerpen van officiële Duitse vertaling

— van het koninklijk besluit van 14 maart 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

— van het koninklijk besluit van 29 mei 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

— van het koninklijk besluit van 11 maart 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

— van het koninklijk besluit van 16 juli 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

— van de artikelen 82 en 83 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs,

— van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

— van artikel 24 van het koninklijk besluit van 15 december 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen,

— van het koninklijk besluit van 7 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer,

opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De bij dit besluit respectievelijk in bijlagen 1 tot 8 gevoegde teksten zijn de officiële Duitse vertaling :

— van het koninklijk besluit van 14 maart 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— van het koninklijk besluit van 29 mei 1996 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— van het koninklijk besluit van 11 maart 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— van het koninklijk besluit van 16 juli 1997 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— van de artikelen 82 en 83 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

— van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— van artikel 24 van het koninklijk besluit van 15 december 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

— van het koninklijk besluit van 7 mei 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

**Art. 2.** Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 17 september 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE

F. 2000 — 2665

[C — 2000/00746]

**17 SEPTEMBRE 2000. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de dispositions réglementaires modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1<sup>er</sup>, 1°, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu les projets de traduction officielle en langue allemande

— de l'arrêté royal du 14 mars 1996 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

— de l'arrêté royal du 29 mai 1996 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

— de l'arrêté royal du 11 mars 1997 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

— de l'arrêté royal du 16 juillet 1997 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

— des articles 82 et 83 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire,

— de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

— de l'article 24 de l'arrêté royal du 15 décembre 1998 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité,

— de l'arrêté royal du 7 mai 1999 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière,

établis par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Les textes figurant respectivement aux annexes 1 à 8 du présent arrêté constituent la traduction officielle en langue allemande :

— de l'arrêté royal du 14 mars 1996 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— de l'arrêté royal du 29 mai 1996 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— de l'arrêté royal du 11 mars 1997 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— de l'arrêté royal du 16 juillet 1997 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— des articles 82 et 83 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;

— de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— de l'article 24 de l'arrêté royal du 15 décembre 1998 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

— de l'arrêté royal du 7 mai 1999 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 2000.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE

2. Artikel 59.2 wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

«c) die Berufsausbildungszeugnisse, die von den Ämtern «Office communautaire et régional de la Formation professionnelle et de l'Emploi»/«Gemeinschaftliches und Regionales Amt für Berufsbildung und Arbeitsbeschaffung», «Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding» und «Office régional bruxellois de l'Emploi»/«Brusselsse gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling» den Leuten ausgestellt werden, die an einer Berufsausbildung für Autobus-, Reisebus- oder Lastwagenführer teilgenommen haben.»

3. In Artikel 59.3 wird die Zahl «11.3» durch die Zahlen «11.3 Nr. 1 bis 3» ersetzt.

**Art. 4** - Vorliegender Erlaß tritt am 1. September 1996 in Kraft.

**Art. 5** - Der für Verkehrssicherheit zuständige Staatssekretär ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 29. Mai 1996

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

J. VANDE LANOTTE

Der Staatssekretär für Sicherheit

J. PEETERS

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 17 september 2000.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 17 septembre 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE

Bijlage 3 — Annexe 3

#### MINISTERIUM DES VERKEHRSWESENS UND DER INFRASTRUKTUR

**11. MÄRZ 1997 — Königlicher Erlaß zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung und Ministerieller Erlaß zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen**

#### BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

adäquate Infrastrukturanlagen sind ein wirksames Mittel, die Geschwindigkeit zu reduzieren und somit für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen.

Von all diesen Anlagen hat in diesem Zusammenhang der Kreisverkehr ganz gewiß seine Wirksamkeit bewiesen.

Diese Art Anlage bietet außerdem den Vorteil, daß durch sie der Verkehrsfluß größtenteils erhalten bleibt, daß sie konzeptbedingt eine harmonische und sichere Verteilung des Verkehrs gewährleistet, da die Führer die gewünschte Richtung leichter wählen können, und daß sie vor allem in Stadtrandgebieten den Eindruck einer Einfahrt schafft und so die Trennung zwischen Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften verstärkt.

Überzeugt von ihrem Nutzen und unter Berufung auf die Erfahrungen zahlreicher Nachbarstaaten setzen die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes diese Anlage immer häufiger ein, wobei sie es bevorzugen, dem Kreisverkehr die Vorfahrt vor dem Verkehr auf den darin einmündenden Straßen zu gewähren.

Letztgenanntes Vorgehen hat zwei Vorteile:

- Die Geschwindigkeit wird verstärkt reduziert.
- Der Verkehrsfluß im Kreisverkehr wird gefördert.

Nach dem Beispiel der im Ausland geführten Politik ist es angebracht, Maßnahmen zu treffen, um das Anbringen einer kohärenten und einheitlichen Straßenbeschilderung in der Nähe von und auf Kreisverkehrsanlagen zu gewährleisten, damit Verkehrsteilnehmer nicht mit unterschiedlichen Straßenbeschilderungen und voneinander abweichenden Vorfahrtsregeln am Kreisverkehr konfrontiert werden.

Dies ist im vorliegenden Fall auch das Ziel, das mit den Abänderungen des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung und des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen verfolgt wird.

Der Staatsrat hat dazu sein Gutachten unter den Nummern L.25.032/9 und L.25.033/9 abgegeben.

Darin bestreitet er die Gültigkeit der entworfenen Texte aus folgenden Gründen:

— Der Königliche Erlaß ist nicht mit den Bestimmungen von Artikel 18 des Übereinkommens über den Straßenverkehr zu vereinbaren.

— Die Föderalbehörde ist nicht zuständig, um das Anbringen der Verkehrsschilder B1 und B5 an den Zufahrten zu einem mit dem Verkehrsschild D5 gekennzeichneten Kreisverkehr vorzuschreiben.

In der ersten Bemerkung des Staatsrates wird zu Recht festgestellt, daß die Bestimmungen von Artikel 18 des Übereinkommens über den Straßenverkehr mit den Bestimmungen des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen in bezug auf Vorfahrtzeichen kombiniert werden müssen, denn Artikel 18 des Übereinkommens über den Straßenverkehr erwähnt für Länder mit Rechtsverkehr keine Ausnahme zu der allgemeinen Vorfahrtsregel durch das Anbringen von Verkehrszeichen.

Technisch gesehen wird nicht das Verkehrszeichen B3 des Übereinkommens (Vorfahrtstraße, B9, was die belgische Numerierung betrifft) benutzt, um anzuzeigen, daß der Kreisverkehr die Vorfahrt hat. Dieses Verkehrsschild ist nämlich langen Vorfahrtstrecken vorbehalten. Statt dessen wird das Verkehrszeichen A22 des Übereinkommens (Vorfahrt, B15 in unserer Numerierung) benutzt. Laut Übereinkommen ist dieses Zeichen ein Gefahrenwarzeichen. Das Übereinkommen bestimmt überdies näher, daß dieses Zeichen nur angebracht werden darf, wenn die Verkehrsschilder B1 (Vorfahrt gewähren) oder B2 (Halt), respektive B1 und B5 in unserer Numerierung, an den angrenzenden Straßen aufgestellt sind, und nicht umgekehrt.

Der Staatsrat hat diese Vorgehensweise früher einmal angenommen, da der Ministerielle Erlaß vom 11. Oktober 1976 zum Beispiel in Artikel 8.8 Nr. 3 Buchstabe *b*) näher bestimmt, daß das Verkehrsschild B15 nicht angebracht wird, wenn Führer aufgrund der besonderen Ortsbeschaffenheit durch dessen Aufstellung in bezug auf die Vorfahrtsregeln an der nächsten Kreuzung irreführt werden könnten.

Diese Bestimmung kann von nun an an manchen Kreisverkehrsanlagen Anwendung finden.

Die gesamten entworfenen Bestimmungen zur Abänderung des vorerwähnten Ministeriellen Erlasses zielen darauf ab, eine einheitliche und eindeutige Regelung in bezug auf das Anbringen von Vorfahrtsschildern an einem als solchen gekennzeichneten Kreisverkehr vorzuschreiben; und der Ihnen zur Unterschrift vorgelegte Entwurf eines Königlichen Erlasses bestätigt nur die Folge des Anbringens dieser Schilder für das Fahrverhalten der Führer.

Bei der obenerwähnten Ausnahme, von der in Artikel 8.8 Nr. 3 Buchstabe *b*) die Rede ist, verliert die Kreuzung, die nicht mit dem Verkehrsschild A22 des Übereinkommens ausgestattet ist (B15 in unserer Numerierung), trotzdem nicht die Vorfahrt.

Die Systematik, die durch das Anbringen der Straßenbeschilderung auferlegt wird, hat zur logischen Folge, daß dem Kreisverkehr die Vorfahrt gewährt wird; der entworfen Text gewährleistet außerdem Rechtssicherheit.

Die Logik der internationalen Vorschriften ist unserer Meinung nach eingehalten, da die Bestätigung durch eine Verhaltensregel lediglich die Folge des Anbringens von Verkehrsschildern ist, die die Verpflichtung auferlegen, die Vorfahrt zu gewähren.

Die Erfahrung und die Besprechungen auf internationaler Ebene bestätigen die Richtigkeit der getroffenen Wahl.

Das zweite Argument, das vom Staatsrat vorgebracht wird, um ein ungünstiges Gutachten über die entworfenen Texte abzugeben, bezieht sich auf die Zuständigkeit der Föderalbehörde in dieser Angelegenheit: Der Staatsrat beruft sich auf die Tatsache, daß die Verwaltung der Infrastruktur in den Zuständigkeitsbereich der Regionen fällt und die Föderalbehörde demzufolge das Anbringen der Verkehrsschilder B1 und B5 an den Zufahrten zu einem mit dem Verkehrsschild D5 gekennzeichneten Kreisverkehr nicht vorschreiben darf.

Der Staatsrat deutet berechtigterweise darauf hin, daß das Wort «Verwaltung» im weitesten Sinne zu verstehen ist und unter anderem das Anbringen der Straßenbeschilderung, deren Unterhalt sowie deren Erneuerung, aber nicht die Regeln in bezug auf das Anbringen dieser Straßenbeschilderung, die in den Zuständigkeitsbereich der Föderalbehörde fallen, umfaßt.

Die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes behalten selbstverständlich die freie Wahl der Ausrüstung, von der sie Gebrauch machen möchten.

Die Zuständigkeit der Regionen und der lokalen Gebietskörperschaften wird demzufolge keineswegs in Frage gestellt.

Die vorgeschriebene Regel entspricht dagegen wohl den Grundprinzipien, die dem allgemeinen Ziel des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 in Sachen Straßenbeschilderung zugrunde liegen, nämlich:

- Kohärenz und Einheitlichkeit der Straßenbeschilderung vor Ort;
- notwendige Abstimmung zwischen dem Anbringen der Straßenbeschilderung, den allgemeinen Verkehrsregeln und der Infrastruktur.

Die aufgrund dieser Prinzipien festgelegten allgemeinen Regeln müssen der Sorge um Verkehrssicherheit entgegenkommen und sich gleichzeitig in die diesbezüglich geführte allgemeine Politik - nämlich die der Reduzierung der Geschwindigkeit - einordnen.

Bei gleichzeitiger Anwendung entsprechen die entworfenen Regeln diesen Prinzipien.

Die Anwendung der «Linksvorfahrt» im Kreisverkehr kann für die Verwalter des Straßen- und Wegenetzes kein Hemmnis bedeuten, da diese Maßnahme den Verkehrsfluß im Kreisverkehr fördert; selbstverständlich ist eine solche Anlage dort, wo die Ortsbeschaffenheit es nicht ermöglicht, nicht angezeigt; in diesem Fall muß nach einer anderen Lösung gesucht werden. Das Verkehrsschild D5 verpflichtet nämlich alle Führer, dem angezeigten Kreisverkehr zu folgen, und eine Ausrüstung, die diesen Anforderungen nicht entspricht, kann nicht als Kreisverkehr angesehen werden.

Soweit der Gegenstand und die Tragweite des Erlasses, der Eurer Majestät zur Unterschrift vorgelegt wird, und der anderen ordnungsrechtlichen Abänderungen.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen  
und getreuen Diener  
Eurer Majestät zu sein.

Der Minister des Innern  
J. VANDE LANOTTE

Der Staatssekretär für Sicherheit

J. PEETERS

**11. MÄRZ 1997 — Königlicher Erlaß zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung**

ALBERT II., König der Belgier,  
Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 21. Juni 1985 und 20. Juli 1991;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 27. April 1976, 23. Juni 1978, 8. Juni 1979, 14. Dezember 1979, 15. April 1980, 25. November 1980, 11. Mai 1982, 8. April 1983, 21. Dezember 1983, 1. Juni 1984, 18. Oktober 1984, 25. März 1987, 28. Juli 1987, 17. September 1988, 22. Mai 1989, 20. Juli 1990, 28. Januar 1991, 1. Februar 1991, 18. März 1991, 18. September 1991, 14. März 1996 und 29. Mai 1996;

In der Erwägung, daß die Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses beteiligt worden sind;

Aufgrund des Gutachtens des Staatsrates;

Auf Vorschlag Unseres Ministers des Innern und des Staatssekretärs für Sicherheit

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

**Artikel 1** - Artikel 12.3.1 erster Absatz des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung wird wie folgt ergänzt:

« es sei denn, er fährt in einem Kreisverkehr, der durch das Verkehrsschild D5 gekennzeichnet ist und dessen von ihm benutzte Zufahrtsstraße mit dem Verkehrsschild B1 oder B5 ausgestattet ist.»

**Art. 2** - Vorliegender Erlaß tritt am 1. Oktober 1997 in Kraft.

**Art. 3** - Der für Verkehrssicherheit zuständige Staatssekretär ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 11. März 1997

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Minister des Innern

J. VANDE LANOTTE

Der Staatssekretär für Sicherheit

J. PEETERS

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 17 september 2000.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 17 septembre 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

A. DUQUESNE

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

A. DUQUESNE