Guvernul flamand

Decretul guvernului flamand de stabilire a reglementărilor flamande privind traficul rutier

Temei juridic

Prezentul decret are la bază:
- Legea privind controlul traficului rutier, coordonată la 16 martie 1968, articolul 1, modificată prin Legile din 21 iunie 1985 și din 28 aprilie 2010.

Cerințe procedurale

Au fost îndeplinite următoarele cerințe procedurale:
- Inspectoratul de Finanțe și-a emis avizul la 18 octombrie 2023.
- Consiliul de Stat a emis avizul xxxxx/x la... (data), în conformitate cu articolul 84 alineatul (1) primul paragraf punctul 1 din Legea privind Consiliul de Stat, coordonată la 12 ianuarie 1973.

Expunere de motive

Prezentul decret se bazează pe următoarele motive:
- Decretul regal din 1 decembrie 1975 de stabilire a reglementărilor generale privind controlul traficului rutier și utilizarea drumurilor publice este abrogat simultan de guvernul federal și de regiuni.
- Guvernul federal și regiunile, fiecare în ceea ce privește competențele lor, își stabilesc propriile reglementări de trafic.
- Prezentul decret ar trebui citit în coroborare cu Decretul regal din... (data) privind Codul drumurilor publice. Ambele texte sunt complementare.

Context juridic

Prezentul decret este în conformitate cu următorul regulament:
- Decretul regal din... (data) privind Codul drumurilor publice.

Inițiator

Prezentul decret este propus de ministrul flamand al mobilității și lucrărilor publice.

În urma deliberărilor,

GUVERNUL FLAMAND HOTĂRĂȘTE PRIN PREZENTUL URMĂTOARELE:

Capitolul 1 Dispoziții generale

Secțiunea 1. Domeniul de aplicare

Articolul 1. Prezentul decret se aplică în regiunea flamandă traficului pe drumurile publice și utilizării acestora.

Vehiculele feroviare care utilizează drumuri publice nu intră în domeniul de aplicare al prezentului decret.

Secțiunea 2. Definiții

Articolul 2. În prezentul decret, se aplică următorii termeni și definiții:

1. „tichet de parcare municipală” înseamnă un tichet emis de municipalitate și care conferă titularului său dreptul la un sistem special de parcare în conformitate cu reglementările adoptate de consiliul municipal;
2. „taxi” înseamnă vehiculele utilizate ca serviciu pentru transportul de călători remunerat individual, astfel cum se menționează la articolul 2 punctul 5 din Decretul din 29 martie 2019 privind transportul de călători remunerat individual;
3. „Decretul regal din 15 martie 1968” înseamnă Decretul regal din 15 martie 1968 de stabilire a reglementărilor generale privind cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autoturismele, remorcile, piesele și accesoriile de siguranță;
4. „Decretul regal din 10 octombrie 1974” înseamnă Decretul regal din 10 octombrie 1974 de stabilire a reglementărilor generale privind cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească motoretele, motocicletele și remorcile acestora;
5. „Decretul regal din (data)” înseamnă Decretul regal din... (data) privind Codul drumurilor publice.

Cu excepția termenilor menționați la alineatul (1), termenii din prezentul decret au înțelesul prevăzut în Decretul regal din (data).

Capitolul 2. Persoanele autorizate și agenții de semnalizare

Secțiunea 1. Persoanele autorizate

Articolul 3. Fără a aduce atingere competenței altor persoane, următoarele persoane sunt autorizate să monitorizeze respectarea prezentului decret:

1. membrii personalului desemnați pentru supravegherea drumurilor publice;
2. inspectorii rutieri menționați la articolul 16 din Decretul din 3 mai 2013 privind protecția infrastructurii rutiere în cazul transportului rutier special;
3. membrii personalului numiți de ministrul flamand responsabil cu transportul comun, de ministrul flamand însărcinat cu politica generală de mobilitate și de ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră;

4. membrii personalului Agenției pentru Natură și Păduri, desemnați pentru supravegherea pădurilor de domeniu, pentru drumurile publice minore din cadrul pădurilor de domeniu, menționate la articolul 12septies alineatul (2) punctul 2 din Decretul din 21 octombrie 1997 privind conservarea naturii și mediul natural și la articolul 4 alineatul (10) din Decretul forestier din 13 iunie 1990;
5. personalul societăților de transport public obișnuite, care se află sub mandat de poliție judiciară, în exercitarea serviciului lor;
6. gărzile rurale menționate la articolul 61 din Codul rural;
7. funcționarii și agenții serviciilor rutiere provinciale, cu excepția personalului de birou;
8. personalul desemnat să exploateze și să monitorizeze podurile situate pe drumurile publice, pentru traficul pe aceste poduri și în vecinătatea acestora.

În sensul alineatului (1) punctul 4, „Agenția pentru natură și păduri” înseamnă agenția menționată la articolul 29 alineatul (1) punctul 4 din Decretul guvernului flamand din 3 iunie 2005 privind organizarea administrației flamande.

Articolul 4. (1) Participanții la trafic trebuie să respecte imediat ordinele persoanelor autorizate.

(2) Persoanele autorizate utilizează ordinele menționate la articolul 4 alineatul (2) din Decretul regal din (data).

Ordonanțele menționate la alineatul (1) au același înțeles ca la articolul 4 alineatul (2) din Decretul regal din (data).

(3) Ordinele adresate participanților la trafic care se află în mișcare pot fi date numai de către persoane care poartă legitimații care atestă funcția lor.

Ecusoanele menționate la alineatul (1) trebuie să fie identificabile atât pe timp de noapte, cât și pe timp de zi.

(4) Orice conducător auto al unui vehicul staționar sau parcat trebuie să mute vehiculul imediat ce conducătorul auto este chemat să facă acest lucru de către o persoană autorizată.

În cazul în care un conducător auto al unui vehicul staționar sau parcat refuză să mute vehiculul respectiv sau în cazul în care acesta este absent, persoana autorizată poate organiza din oficiu deplasarea vehiculului. Deplasarea se efectuează pe riscul și pe cheltuiala conducătorului auto și a persoanelor responsabile civil, cu excepția cazului în care conducătorul auto este absent și vehiculul a fost parcat corect.

Fără intervenția unei persoane autorizate, dreptul menționat la alineatul (2) nu poate fi exercitat de un participant la trafic în aceleași circumstanțe.

(5) Participanții la trafic cu vârsta peste 15 ani își prezintă cartea de identitate sau echivalentul la orice cerere formulată de o persoană autorizată, după cum urmează:
1. încălcarea Legii privind controlul traficului rutier, coordonată la 16 martie 1968 sau a decretelor de punere în aplicare a acesteia;

2. un accident de circulație.

Secțiunea 2. Agenții de semnalizare

Articolul 5. (1) Fără a aduce atingere cazurilor menționate la articolul 5 alineatul (2) din Decretul regal din (data), participanții la trafic trebuie să urmeze imediat instrucțiunile date de următorii agenți de semnalizare:
1. supervizori de șantier ai personalului de lucrări pe drumurile publice;
2. coordonatorii de trafic și escortele vehiculelor excepționale menționate la articolul 1 punctele 5 și 6 din Decretul guvernului flamand din 20 decembrie 2013 privind protecția infrastructurii rutiere în cazul unui transport excepțional.

(2) Agenții de semnalizare menționați la alineatul (1) pot da indicațiile menționate la articolul 5 alineatul (4) primul paragraf punctele 1 și 2 din Decretul regal din (data).

Pentru a opri traficul și pentru a redirecționa traficul pe o altă rută de călătorie, agenții de semnalizare menționați la alineatul (1) utilizează un disc care indică semnul rutier C3, ale cărui caracteristici sunt stabilite de ministrul flamand responsabil cu politica generală de mobilitate sau cu lumina roșie menționată la articolul 4 alineatul (2) punctul 3 din Decretul regal din (data).

(3) Agenții de semnalizare menționați la alineatul (1) poartă o vestă de siguranță retroreflectorizantă cu funcția lor înscrisă pe față și pe verso.

Capitolul 3. Regulile de utilizare a drumurilor publice

Secțiunea 1. Informații generale

Articolul 6. Participanții la trafic trebuie să respecte semafoarele, indicatoarele de circulație și marcajele rutiere instalate în conformitate cu cerințele.

Articolul 7. Ordinele persoanelor autorizate, instrucțiunile de semnalizare, indicatoarele rutiere și regulile de circulație trebuie să respecte aceeași ierarhie ca cea menționată la articolul 6 din Decretul regal din (data).

Articolul 8. Este interzisă aruncarea, plasarea, lăsarea sau scăparea de obiecte sau substanțe pe drumurile publice.

Secțiunea 2. Limitele de viteză

Articolul 9. În afara zonelor construite, viteza este limitată la:
1. 120 km/h, pe drumurile publice împărțite în patru sau mai multe benzi, dintre care cel puțin două sunt destinate pentru fiecare direcție de deplasare, dacă direcțiile de deplasare sunt separate, altele decât prin marcaje rutiere;
2. 70 km/h, pe drumuri publice, altele decât drumurile publice menționate la punctul 1.

Articolul 10. În zonele construite, viteza este limitată la 50 km/h.

Articolul 11. Viteza este limitată la 30 km/h:
1. în zonele de ciclism;
2. în ceea ce privește infrastructura ridicată;
3. pe drumurile rezervate.

Articolul 12. Conducerea se face în ritmul mersului pe jos:
1. pe străzile cu școli;
2. în zonele pietonale;
3. pe străzile de joacă;
4. în curți;
5. la trecerea unui pieton cu distanța minimă menționată la articolul 34 alineatul (2) punctele 1 și 2 din Decretul regal din (data) nu poate fi respectată.

Articolul 13. (1) Viteza este limitată de natura vehiculului la:
1. 100 km/h pentru vagoanele echipate cu un limitator de viteză de până la 100 km/h și în cazul cărora toate scaunele sunt prevăzute cu centuri de siguranță;
2. 90 km/h pentru vehicule și tractări cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone și pentru autobuze;
3. 45 km/h pentru mopeduri din clasa B;
4. 25 km/h pentru mopeduri din clasa A și dispozitive de mobilitate personală motorizate;
5. limita menționată în Decretul regal din 15 martie 1968 sau, în absența acestei limite, până la 40 km/h pentru vehiculele echipate cu anvelope solide, cu pneuri elastice sau rigide și pentru vehiculele care nu sunt echipate cu suspensie în funcție de construcție și origine.

În cazul în care un semn rutier permite o viteză mai mare, limitele de viteză stabilite la alineatul (1) continuă să se aplice.

(2) Viteza este limitată la 25 km/h:
1. pentru vehiculele care utilizează o cuplare de urgență sau numai o cuplare secundară;
2. pentru vehiculele menționate la articolul 40 alineatul (2) din Decretul regal din (data), în cazul în care acestea tractează mai mult de un vehicul.

Articolul 14. În cazul în care un motociclist se deplasează mai repede între două benzi sau ambuteiaje decât vehiculele care opresc sau se deplasează lent pe aceste benzi sau ambuteiaje, motociclistul nu trebuie să călătorească mai repede de 50 km/h, iar diferența de viteză dintre motociclist și vehicule pe benzile sau blocajele respective nu trebuie să depășească 20 km/h.

Secțiunea 3. Parcarea cu timp limitat de parcare, parcarea cu plată și parcarea în locuri rezervate

Subsecțiunea 1. Parcarea cu timp limitat de parcare

Articolul 15. Timpul limitat de parcare se aplică numai:
1. în locurile indicate de semnul rutier E9, care este completat de simbolul

discului de parcare (M25);

2. în interiorul unei zone delimitate de indicatoarele rutiere E9 cu valabilitate zonală, care sunt completate de simbolul discului de parcare (M25).

Cu excepția cazului în care semnelor li se aplică condiții diferite, timpul de parcare limitat se aplică în zilele lucrătoare de la 9:00 la 18:00 și pentru un timp maxim de parcare permis de două ore.

În sensul alineatului (2), „zi lucrătoare” înseamnă fiecare zi, cu excepția duminicilor și a sărbătorilor legale menționate la articolul 1 din Decretul regal din 18 aprilie 1974 de stabilire a procedurii generale de punere în aplicare a Legii din 4 ianuarie 1974 privind sărbătorile legale.

Articolul 16. (1) În cazul în care se aplică timpul de staționare limitat, parcarea autoturismelor, a mopedurilor cu patru roți și a triciclurilor motorizate și a cvadriciclurilor este permisă numai dacă pe vehicul se aplică un disc de staționare.

Discul de staționare trebuie să fie afișat în mod clar pe interiorul parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, discul de staționare se aplică pe partea din față a vehiculului.

(2) În cazul în care se aplică timpul de staționare limitat, conducătorul auto trebuie să plaseze săgeata discului de parcare pe linie după ora sosirii.

Indicațiile discului de parcare nu pot fi modificate înainte ca vehiculul să părăsească locul de parcare.

Este interzis ca pe discul de parcare să apară indicații incorecte.

(3) Vehiculul trebuie să părăsească locul de parcare cel târziu la expirarea timpului de staționare permis.

Articolul 17. (1) Normele menționate la articolul 16 nu se aplică în cazul în care există un sistem special de parcare pentru persoanele cu tichet de parcare municipală.

În cazul menționat la alineatul (1), tichetul de parcare municipală trebuie să fie afișat în mod clar pe interiorul parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, tichetul de parcare se aplică pe partea din față a vehiculului.

În cazul menționat la alineatul (1), un tichet de parcare municipală înlocuiește discul de parcare în cazul în care utilizarea unui disc de parcare este obligatorie.

(2) Normele menționate la articolul 16 nu se aplică vehiculelor utilizate de persoanele cu handicap în cazul în care se aplică o carte de parcare pentru persoanele cu handicap sau un document echivalent.

În cazul menționat la alineatul (1), tichetul de parcare pentru persoanele cu handicap sau documentul echivalent trebuie să fie afișat în mod clar pe interiorul parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, tichetul de parcare se aplică pe partea din față a vehiculului.

În cazul menționat la alineatul (1), un tichet de parcare pentru persoanele cu handicap sau un document echivalent înlocuiește discul de parcare în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie.

În cazul menționat la alineatul (1), un tichet de parcare pentru persoanele cu handicap sau un document echivalent poate fi utilizat numai în cazul în care titularul acestuia este transportat în vehiculul parcat sau dacă titularul acestuia conduce vehiculul respectiv.

(3) Normele menționate la articolul 16 nu se aplică vehiculelor parcate în fața aleii de acces la proprietăți, în cazul în care numărul de înmatriculare al vehiculului este afișat în mod lizibil pe alee.

Articolul 18. Următoarele acțiuni sunt interzise pe drumurile deschise:
1. părăsirea autovehiculelor care nu mai pot fi conduse și remorcile parcate mai mult de 24 de ore la rând;
2. deținerea de autoturisme, rulote și remorci cu o masă maximă autorizată mai mare de 7,5 tone parcate mai mult de 8 ore la rând în zonele construite, cu excepția locurilor în care este instalat semnul de circulație E9 sau semnul de circulație E9 cu un semn suplimentar;
3. lăsarea vehiculelor publicitare parcate pentru mai mult de trei ore

la rând. Subsecțiunea 2. Parcarea cu plată

Articolul 19. Parcarea cu plată se aplică numai:
1. în locurile în care este instalat un contor de parcare sau o mașină de parcare;
2. în locurile indicate de semnul rutier E9, care este completat de simbolul de parcare cu plată (M23);
3. în interiorul unei zone delimitate de semnele E9 cu valabilitate zonală, care sunt completate de simbolul de parcare cu plată (M23).

Articolul 20. (1) În locurile cu contoare sau mașini de parcare, parcarea se efectuează în modul și în condițiile specificate pe dispozitivele respective.

În cazul în care contorul sau mașina de parcare nu este utilizată, discul de parcare se utilizează în conformitate cu articolul 16.

În cazul în care mai multe motociclete sunt parcate într-un spațiu de parcare delimitat destinat unei singure mașini, trebuie efectuată o singură plată pentru respectivul loc de parcare.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), parcarea cu plată poate fi efectuată și în alte moduri și în alte condiții, care trebuie indicate la fața locului.

Articolul 21. (1) Normele menționate la articolul 20 nu se aplică în cazul în care se prevede un sistem special de parcare pentru persoanele cu tichet de parcare municipală.

În cazul menționat la alineatul (1), tichetul de parcare municipală trebuie să fie afișat în mod clar pe interiorul parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, tichetul de parcare se aplică pe partea din față a vehiculului.

(2) Normele menționate la articolul 20 nu se aplică în cazul în care există un sistem special de parcare pentru vehiculele utilizate de persoanele cu handicap, în cazul în care se aplică o carte de parcare pentru persoanele cu handicap sau un document echivalent.

În cazul menționat la alineatul (1), tichetul de parcare pentru persoanele cu handicap sau documentul echivalent trebuie să fie afișat în mod clar pe interiorul parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, tichetul de parcare se aplică pe partea din față a vehiculului.

În cazul menționat la alineatul (1), tichetul de parcare pentru persoanele cu handicap sau documentul echivalent poate fi utilizat numai dacă titularul acestuia este transportat în vehiculul parcat sau dacă titularul acestuia conduce vehiculul respectiv.

Subsecțiunea 3. Parcarea în spații rezervate

Articolul 22. Parcarea rezervată pentru vehiculele utilizate de persoanele cu tichet de parcare municipală, cu tichet de parcare pentru persoanele cu handicap sau cu un document echivalent se aplică numai:
1. în locurile indicate de semnul rutier E9, care este completat de simbolul sau de inscripția tichetului de parcare (M33-P35);
2. în interiorul unei zone delimitate de indicatoarele rutiere E9 cu valabilitate zonală, care sunt completate de simbolul sau inscripția cartei de parcare (M33-P35).

Articolul 23. (1) În cazul parcării în spațiile de parcare rezervate persoanelor cu tichet de parcare municipală, tichetul de parcare municipală trebuie să fie afișat în mod clar pe partea interioară a parbrizului. În cazul în care nu există parbriz, tichetul de parcare se aplică pe partea din față a vehiculului.

(2) În cazul parcării în spațiile de parcare rezervate persoanelor cu handicap, astfel cum se prevede la articolul 21 alineatul (1) litera (j) din Decretul regal din [...] (data), tichetul de parcare pentru persoane cu handicap sau un document echivalent trebuie să fie afișat în mod clar în interiorul vehiculului. În cazul în care nu există parbriz, acesta se aplică pe partea din față a vehiculului.

Tichetul de parcare pentru persoanele cu handicap sau documentul echivalent poate fi utilizat numai în cazul în care titularul acestuia este transportat în vehiculul parcat sau dacă titularul acestuia conduce vehiculul respectiv.

Subsecțiunea 4. Dispoziții speciale privind parcarea

Articolul 24. Atunci când se utilizează un sistem electronic de supraveghere bazat pe numărul de înmatriculare al vehiculului, regimul special de parcare pentru timpul de parcare limitat, parcarea cu plată sau parcarea în locuri rezervate se verifică pe baza plăcuței de înmatriculare a vehiculului și nu trebuie aplicat niciun tichet de parcare municipală, tichet de parcare pentru persoanele cu handicap sau un document echivalent.

Articolul 25. În caz de încălcare a dispozițiilor secțiunii 3, vehiculul poate fi

imobilizat cu o clemă de roată.

Subsecțiunea 5. Model de disc de parcare și tichet de parcare municipală

Articolul 26. Ministrul flamand responsabil cu politica generală de mobilitate stabilește modelul discului de parcare menționat la articolele 15, 16 și 17.

Articolul 27. Ministrul flamand responsabil cu politica generală de mobilitate stabilește modelul și modalitățile de emitere și utilizare a tichetului de parcare municipală menționat la articolul 17 alineatul (1), articolul 21 alineatul (1), articolul 22, articolul 23 și articolul 24.

Secțiunea 4. Utilizarea autostrăzilor și a șoselelor cu dublu sens

Articolul 28. Ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră sau reprezentantul acestui ministru poate, ca urmare a unor circumstanțe speciale, să adopte orice măsură provizorie de reglementare a traficului într-un anumit loc pe autostrăzi și pe șosele cu dublu sens.

Articolul 29. Vânzarea sau oferirea spre vânzare a oricărui obiect pe o autostradă sau pe o șosea cu dublu sens este interzisă, cu excepția cazului în care există o autorizație din partea ministrului flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră sau cu reprezentantul acestui ministru.

Articolul 30. În cazul în care nevoile serviciului sau ale repartizării următoarelor persoane justifică acest lucru, normele de admisie și de circulație pe autostrăzi și pe șoselele cu dublu sens menționate la articolele 24 și 25 din Decretul regal din (data) nu se aplică pentru:

1. membrilor personalului desemnat să asigure poliția, să supravegheze sau să administreze autostrada sau șoseaua cu două benzi și conducătorilor echipamentelor administrației;
2. contractanților, titularilor de permise și concesionarilor, membrilor personalului lor, precum și conducătorilor auto ai echipamentelor persoanelor menționate anterior, care sunt autorizați de ministrul flamand însărcinat cu infrastructura rutieră și politica rutieră sau de reprezentantul acestui ministru.

Articolul 31. Vehiculele care transportă mărfuri periculoase, cu excepția substanțelor nucleare, a explozivilor sau a substanțelor animale care prezintă un pericol pentru public, astfel cum se specifică în Acordul referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) și în anexele la acesta, semnat la Geneva la 30 septembrie 1957, care trebuie marcate cu un semn portocaliu în temeiul acordului respectiv sau al dispozițiilor legislației naționale, urmează, cu excepția cazurilor în care este necesar, autostrada.

Secțiunea 5. Transportul public regulat și taxiurile

Articolul 32. Pentru a asigura trecerea fără probleme a transportului public regulat:

1. participanții la trafic respectă dispozițiile menționate la articolul 21 alineatul (1) litera (b), la articolul 22 alineatul (1) litera (b), la articolul 60, la articolul 74 alineatul 5 și la articolul 77 alineatele 8 și 9 din

Decretul regal din (data) și semnul rutier C5, completat de cuvintele „Exclus 2+” sau „3+” menționate la articolul 66 alineatul 2 din decretul regal menționat anterior;

2. Până la 1 ianuarie 2027, participanții la trafic trebuie să respecte articolele 72.5 și 72.6 din Decretul regal din 1 decembrie 1975.

Articolul 33. Vehiculele utilizate pentru transportul școlar și pentru taxiuri pot, chiar și în absența semnului sau a cuvântului prevăzut la articolul 72.5 punctul 2 literele (a) și (b) din Decretul regal din 1 decembrie 1975 și la articolul 74 alineatul (5) punctul 2 literele (a) și (b) din Decretul regal din 1 decembrie 1975, precum și articolul 74 alineatul 5 punctul 2 literele (a) și (b) din Decretul regal din (data) se utilizează următoarele până la 1 ianuarie 2027:

1. benzi de autobuz, astfel cum sunt menționate la articolul 72.5 din Decretul regal din 1 decembrie 1975;
2. benzi de autobuz, astfel cum sunt menționate la articolul 74 alineatul (5) din Decretul regal din (data).

Pentru aplicarea articolului 74 alineatul (5) punctul 2 din Decretul regal din (data) și articolele 72.5 și 72.6 din Decretul regal din 1 decembrie 1975, se aplică definiția articolului 2 punctul 2 din prezentul decret.

Articolul 34. Conducătorul auto al unui taxi este scutit de utilizarea obligatorie a centurii de siguranță și a sistemului de siguranță pentru copii atunci când transportă un client.

Articolul 35. În taxiuri, utilizarea unui sistem de siguranță pentru copii este obligatorie pentru copiii mai mici de 135 cm, în cazul în care în vehicul se află unul.

În cazul în care în vehicul nu există sisteme de siguranță pentru copii sau există un număr insuficient de sisteme de siguranță pentru copii, copiii mai mici de 135 cm pot fi transportați pe un scaun fără sistem de siguranță pentru copii care nu se află în partea din față a vehiculului, cu condiția ca centura de siguranță să fie purtată.

Capitolul 4. Sarcina și masele vehiculelor

Secțiunea 1. Cerințe generale

Articolul 36. (1) Sarcina unui vehicul trebuie să fie adecvată pentru a îndeplini toate condițiile următoare în condiții normale:

1. nu poate împiedica vizibilitatea conducătorului auto;
2. nu poate constitui un pericol pentru conducătorul auto, pentru pasagerii transportați și pentru ceilalți participanți la trafic;
3. nu poate cauza daune drumului public, elementelor auxiliare, lucrărilor de pe acesta sau proprietății publice sau private;
4. nu poate fi târâtă sau căzută pe drumul public;
5. nu poate compromite stabilitatea vehiculului;
6. nu poate face ca luminile, reflectoarele și numărul de înregistrare să nu fie vizibile.

(2) În cazul în care încărcătura este alcătuită din piese lungi, piesele respective trebuie să fie fixate bine între ele și, de asemenea, de vehicul, astfel încât să nu

depășească cea mai mare circumferință laterală a vehiculului atunci când se balansează.

(3) Tot ceea ce se utilizează pentru a fixa sau a adăposti încărcătura trebuie să fie în stare bună și utilizat corect.

Orice parte care înconjoară încărcătura, cum ar fi un lanț, o prelată sau o plasă, trebuie să închidă bine încărcătura.

(4) Conducătorul vehiculului trebuie să ia măsurile necesare pentru a împiedica încărcătura și tot ceea ce este folosit pentru a fixa sau a adăposti încărcătura să împiedice conducătorul prin zgomot, să provoace disconfort publicului sau să sperie animalele.

(5) În cazul în care ușile laterale sau ușile din spate trebuie să rămână deschise în mod excepțional, acestea trebuie să fie fixate astfel încât să nu depășească cea mai mare circumferință laterală a vehiculului.

(6) În cazul în care vehiculul este echipat cu un dispozitiv extensibil pentru a suporta încărcătura, dispozitivul respectiv poate fi extins numai atunci când vehiculul este încărcat.

Articolul 37. Încărcăturile de cereale, de in, de paie sau de hrană pentru animale în vrac sau în baloți sunt acoperite cu o prelată sau o plasă.

Următoarele sunt exceptate de la instrucțiunea menționată la alineatul (1):
1. transportul pe o rază de 25 km de la locul de încărcare, dacă un astfel de transport nu se efectuează de-a lungul unei autostrăzi;
2. transportul încărcăturilor care nu se deplasează în

derivă sau nu suflă.

Secțiunea 2. Dimensiunile încărcăturii

Articolul 38. (1) Dacă încărcătura este situată central pe planul longitudinal de simetrie al vehiculului, lățimea încărcăturii nu trebuie să depășească următoarele dimensiuni maxime:
1. autoturism, cărucior sau remorcă: 2,55 metri sau 2,6 metri, în cazul în care vehiculul are o lățime de 2,6 metri în conformitate cu Decretul regal din 15 martie 1968;
2. moped cu trei sau patru roți, triciclu sau cvadriciclu, cu sau fără motor sau remorca acestora: lățimea încărcăturii nu poate depăși lățimea vehiculului fără încărcătură cu mai mult de 0,30 metri, cu un maxim absolut de 2,50 metri;
3. cărucior de mână: 2,50 metri;
4. bicicletă, moped cu două roți sau o remorcă a acestora: 1,00 metru;
5. motocicletă, fără ataș sau remorcă: 1,25 metri;
6. motocicletă cu ataș: lățimea încărcăturii nu poate depăși lățimea vehiculului fără încărcătură cu mai mult de 0,30 metri;

Dispozitive de mobilitate personală: 0,30 m pe fiecare parte.

(2) În cazul în care încărcătura constă în cereale, in, paie, ecvidee sau furaje

pentru animale în vrac, cu excepția baloților presați, lățimea încărcăturii poate fi de 2,75 metri.

În cazul în care încărcătura constă în cereale, in, paie, ecvidee sau furaje pentru animale în vrac, cu excepția baloților presați, și este transportată pe o rază de 25 km de la locul de încărcare sau într-o zonă de 25 km de la frontiera belgiană, lățimea încărcăturii poate fi de 3 metri.

În cazurile menționate la alineatele (1) și (2), niciun suport fix nu trebuie amplasat astfel încât o parte din suportul respectiv să se afle la mai mult de 1,25 metri de planul longitudinal de simetrie al vehiculului.

Articolul 39. (1) Înălțimea încărcăturii unui vehicul, măsurată de la sol, nu trebuie să depășească 4 metri.

Prin derogare de la alineatul (1), în cazul în care încărcătura constă în baloți de in presați, înălțimea sarcinii măsurată de la sol poate fi de 4,30 metri.

(2) Înălțimea încărcăturii unei biciclete fără motor sau a unui dispozitiv de mobilitate personală măsurată de la sol nu trebuie să depășească 2,50 metri.

Articolul 40. (1) Încărcătura frontală nu trebuie în niciun caz să iasă dincolo de partea din față a vehiculului sau, dacă este vorba de un cărucior, dincolo de cap.

Prin derogare de la alineatul (1), încărcătura frontală poate să iasă în afară până la 0,50 metri pentru:

1. remorcarea destinată exclusiv transportului de autoturisme; 2. dispozitivele de mobilitate personală.

(2) Distanța orizontală dintre partea din spate a încărcăturii proeminente și partea din spate a vehiculului nu trebuie să depășească 1 metru.

Prin derogare de la alineatul (1), distanța orizontală este:

1. între partea posterioară a încărcăturii proeminente și dispozitivul menționat la articolul 55 alineatul 1 punctul 2 din Decretul regal din 15 martie 1968 sau, în absența acesteia, partea din spate a vehiculului, de maximum 0,40 metri, în cazul în care încărcătura din categoriile N și O constă într-un container, un container de eliminare sau o caroserie mobilă;
2. între partea din spate a încărcăturii proeminente și partea din spate a vehiculului, de maximum 3 metri, dacă vehiculul este încărcat cu piese lungi indivizibile;
3. între partea din spate a încărcăturii proeminente și partea din spate a vehiculului, de maximum 1,50 metri, în cazul tractării destinate exclusiv transportului de autoturisme;
4. între partea posterioară a încărcăturii proeminente și partea din spate a vehiculului, de maximum 1,50 metri, dacă încărcătura constă într-un stivuitor transportabil atașat la spatele unui vehicul din categoria N sau O, cu condiția ca distanța dintre partea inferioară a marginii posterioare a stivuitorului transportabil și suprafața drumului să nu depășească 65 cm și ca marginea din spate să ofere suficientă robustețe pentru a acționa ca bară de protecție.

La alineatul (2) punctul 2, prin „piese lungi indivizibile” se înțelege: o

încărcătură care, pentru a fi transportată pe șosea, nu poate fi împărțită în mai multe încărcături fără costuri sau riscuri semnificative de deteriorare și care, ca urmare a lungimii sale, nu poate fi transportată de un vehicul care respectă reglementările tehnice în materie de lungime.

Distanța orizontală se măsoară fără a lua în considerare partea din încărcătura proeminentă care se află la mai puțin de 0,55 metri și la mai mult de 2 metri de sol.

Derogările menționate la alineatul (2) nu aduc atingere obligațiilor prevăzute în alte reglementări, și anume în ceea ce privește respectarea sarcinilor pe osie și distribuția masei pe vehicul.

(3) Sarcina bicicletelor, a dispozitivelor de mobilitate personală, a mopedurilor, a motocicletelor, a triciclurilor și a cvadriciclurilor cu sau fără motor și a remorcilor acestora nu trebuie să depășească 0,50 metri în spatele vehiculului sau al remorcii.

Secțiunea 3. Semnalizarea încărcăturilor

Articolul 41. În cazul în care vehiculele nu trebuie iluminate, încărcăturile care depășesc cu mai mult de 1 metru partea din spate a vehiculului trebuie semnalizate printr-un semn pătrat. Semnul de mai sus se atașează la cea mai mare proeminență a încărcăturii astfel încât să se afle într-un plan vertical perpendicular pe planul longitudinal care trece prin centrul vehiculului.

Semnul menționat la alineatul (1) are o latură de 0,50 metri și este vopsit în benzi alternante de culoare roșie și albă, cu o lățime de aproximativ 75 mm. O linie diagonală a pătratului este roșie. Dungile roșii sunt echipate cu produse retroreflectorizante.

Articolul 42. (1) În cazul în care vehiculele trebuie iluminate, încărcăturile care depășesc cu mai mult de 1 metru partea din spate a vehiculului sunt semnalizate prin semnul menționat la articolul 37, care este completat de o lumină roșie orientată spre spate și de un reflector portocaliu pe fiecare parte.

Punctul cel mai înalt al suprafeței luminoase sau reflectorizante a mijloacelor utilizate pentru semnalizarea capătului posterior al unei încărcături nu trebuie să fie mai mare de 1,60 metri deasupra solului. Cel mai jos punct al acestuia trebuie să fie la cel puțin 0,40 metri deasupra solului.

(2) În cazul unui vehicul prevăzut de Decretul regal din 15 martie 1968 pentru a avea catadioptri laterali, pe lângă catadioptrii laterali respectivi, pe încărcătură se aplică unul sau mai mulți catadioptri portocalii dacă distanța dintre marginea exterioară a catadioptrului care semnalizează cea mai mare proeminență a încărcăturii și marginea exterioară a catadioptrului din spate al vehiculului este mai mare de 3 metri.

Distanța dintre marginile exterioare a doi catadioptri consecutivi nu trebuie în niciun caz să depășească 3 metri.

(3) În cazul unui vehicul care nu este obligat să transporte catadioptri laterali în

temeiul Decretului regal din 15 martie 1968, pe încărcătură se pot aplica unul sau mai mulți catadioptri portocalii.

(4) În cazul în care vehiculul trebuie iluminat, sarcinile care ies în afara părții laterale a vehiculului, astfel încât latura lor extremă să se afle la mai mult de 0,40 metri de marginea exterioară a suprafeței luminoase a luminii laterale, trebuie indicate de luminile de contur și de catadioptri.

Luminile de contur și catadioptrii menționați la alineatul (1), care sunt vizibili în față, trebuie să fie de culoare albă. Luminile de contur și catadioptrii menționați la alineatul (1), care sunt vizibili în spate, trebuie să fie de culoare roșie.

Suprafața luminoasă sau reflectorizantă a luminilor de contur sau a catadioptrilor menționați la alineatul (1) trebuie să se afle la mai puțin de 0,40 metri de cea mai mare proeminență.

Articolul 43. Articolele 38-40 și articolul 68 nu se aplică vehiculelor destinate exclusiv evenimentelor folclorice și care intră în mod excepțional pe drumurile publice cu ocazia unui eveniment folcloric autorizat, în drum spre acesta sau pentru test drive-uri pentru evenimentul respectiv și cu condiția ca vehiculele respective să nu depășească 25 km/h.

Secțiunea 4. Pierderea încărcăturii

Articolul 44. (1) În cazul în care o încărcătură cade total sau parțial pe drumul public și nu poate fi eliminată imediat, conducătorul auto trebuie, fără a se pune în pericol, să ia măsurile necesare pentru a asigura siguranța și fluidizarea traficului și să semnalizeze obstacolul în felul următor:
1. să pornească simultan toate indicatoarele de direcție, dacă este posibil. În plus, conducătorul auto poate utiliza și alte mijloace de semnalizare, inclusiv prin amplasarea unei lumini intermitente portocalii-galbene portabile;
2. în cazul în care este imposibil să se aprindă simultan toate indicatoarele de direcție, triunghiul de avertizare trebuie plasat vizibil în direcția de circulație care se apropie și pentru care încărcătura căzută constituie un pericol.

(2) Triunghiul de avertizare menționat la alineatul (1) punctul 2 trebuie poziționat în poziție verticală, la o distanță de aproximativ:
1. 100 m pe autostrăzi și pe drumurile publice împărțite în patru sau mai multe benzi, dintre care cel puțin două sunt destinate fiecărei direcții de deplasare, dacă direcțiile de deplasare sunt separate, altele decât prin marcaje rutiere;
2. 30 metri pe drumuri publice, altele decât drumurile publice menționate la punctul 1.

În locurile în care distanțele menționate la alineatul (1) nu pot fi respectate, triunghiul de avertizare poate fi plasat la o distanță mai mică și, după caz, la nivelul sarcinii afectate.

(3) În următoarele cazuri, persoana autorizată poate asigura din oficiu circulația

vehiculului și a încărcăturii:
1. conducătorul auto este absent;
2. conducătorul auto refuză să urmeze ordinele persoanelor autorizate menționate mai sus;
3. conducătorul auto nu este în măsură să respecte ordinele persoanelor autorizate menționate mai sus.

Pe șoselele pe două căi și pe autostrăzi, persoana autorizată menționată anterior trebuie să asigure întotdeauna din oficiu circulația vehiculului și a încărcăturii.

Deplasarea menționată la alineatele (1) și (2) se efectuează pe riscul și pe cheltuiala conducătorului auto și a persoanelor responsabile civil.

Articolul 45. În cazul în care, în caz de pierdere a încărcăturii, conducătorul auto ajunge într-un loc în care staționarea sau parcarea este interzisă, conducătorul auto trebuie să poarte o vestă de siguranță retroreflectorizantă imediat ce părăsește vehiculul.

Secțiunea 5. Mase

Articolul 46. Masa unei remorci remorcate de o bicicletă nu trebuie să depășească 80 kg, inclusiv încărcătura și pasagerii.

Prin derogare de la alineatul (1), o remorcă cu o masă mai mare de 80 kg poate fi utilizată în cazul în care remorca respectivă dispune de un sistem de frânare care se activează automat atunci când ciclistul frânează.

Secțiunea 6. Imobilizarea vehiculului

Articolul 47. În caz de încălcare a dispozițiilor menționate la articolele 36-40 și la articolul 46, conducătorul auto descarcă, dezleagă sau depozitează vehiculul în cel mai apropiat loc. În cazul în care conducătorul auto nu respectă instrucțiunile menționate anterior, vehiculul trebuie oprit.

Alineatul (1) se aplică, de asemenea, în cazul încălcării dispozițiilor referitoare la greutatea maximă admisă sau la masa încărcată a vehiculelor menționate în Decretul regal din 15 martie 1968.

Capitolul 5. Cerințe pentru protecția infrastructurii rutiere

Articolul 48. Pentru a nu afecta starea drumului:
1. utilizatorii drumurilor iau toate măsurile necesare;
2. conducătorii auto trebuie să își ajusteze comportamentul de conducere;
3. vehiculele trebuie să respecte dispozițiile menționate la articolele 68 și 69.

Articolul 49. Anvelopele au o bandă de rulare fără cavități sau lacune care pot deteriora drumurile publice.

Lanțurile de zăpadă pot fi utilizate numai în cazul zăpezii sau al gheții.

Pneurile cu crampoane și șenilele metalice sunt interzise.

În cazul în care condițiile meteorologice justifică acest lucru, ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră poate, în mod excepțional și în condițiile stabilite de ministru, să autorizeze utilizarea pneurilor cu crampoane.

Articolul 50. Un vehicul nu are blindaj sau orice alt dispozitiv, decor sau deteriorare care ar putea afecta drumul public.

Articolul 51. Pe poduri, conducătorii de vehicule și remorchere cu o masă maximă autorizată mai mare de 7,5 tone trebuie să păstreze o distanță de cel puțin 15 metri.

Capitolul 6. Norme speciale pentru anumiți participanți la trafic

Secțiunea 1. Transportul excepțional

Articolul 52. În afara autostrăzilor, conducătorii de vehicule de tractare mai lungi și mai grele nu trebuie să depășească vehiculele care circulă cu mai mult de 50 km/h.

Articolul 53. Remorcile tractate de o bicicletă și utilizate în cadrul proiectelor pilot privind transportul de mărfuri pot avea o lățime de până la 1,20 metri.

Secțiunea 2. Vehiculele pentru monitorizarea, controlul și întreținerea rețelei rutiere

Articolul 54. În cazul în care natura alocării lor impune acest lucru, vehiculele pentru monitorizarea, controlul și întreținerea rețelei rutiere au acces la:
1. traficul local;
2. drumurile rezervate;
3. zonele pietonale;
4. străzile de joacă;
5. străzile cu școli;
6. benzile de autobuz.

Articolul 55. Dispozițiile menționate la articolele 9, 10 și 13 și la articolele 36-40 nu se aplică vehiculelor pentru monitorizarea, controlul și întreținerea rețelei rutiere în cazul în care aceste dispoziții sunt incompatibile cu natura sau cu utilizarea temporară sau permanentă a vehiculului.

Articolul 56. Dispozițiile menționate la articolul 7 alineatul (1) punctul 2, la articolul 7 alineatul (2), la articolul 7 alineatul (3), la articolul 9 alineatul (2) punctul 1, la articolul 9 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (5), la articolul 10 alineatele (1)-(5), la articolul 21, cu excepția articolului 1 litera (a), a articolului 22 alineatele (1) și (2), a articolului 24 alineatul (1) punctul 2 și a articolului 40 alineatul (1) din Decretul regal din (data) nu se aplică vehiculelor pentru monitorizarea, controlul și întreținerea rețelei rutiere dacă aceste dispoziții sunt incompatibile cu natura sau cu utilizarea temporară sau permanentă a vehiculului.

Articolul 57. Dispozițiile menționate la articolul 41 alineatul (2) punctul 4 din Decretul regal din (data) nu se aplică vehiculelor pentru întreținerea rețelei

rutiere în cazul în care aceste dispoziții sunt incompatibile cu natura sau cu utilizarea temporară sau permanentă a vehiculului.

Secțiunea 3. Vehiculele prioritare și vehiculele persoanelor autorizate

Articolul 58. Cu excepția articolelor 4 și 5, prezentul decret nu se aplică vehiculelor prioritare care utilizează lumini albastre intermitente și dispozitivul acustic special.

Articolul 59. Dispozițiile menționate la articolele 36-40 și la articolul 50 nu se aplică vehiculelor poliției federale, poliției locale și forțelor armate în cazul în care aceste dispoziții sunt incompatibile cu natura sau cu utilizarea temporară sau permanentă a vehiculului.

Articolul 60. Dispozițiile menționate la articolele 9-14 din prezentul decret și la articolul 7 alineatul (3) din Decretul regal din (data) nu se aplică persoanelor autorizate în cazul în care misiunea lor justifică acest lucru.

Secțiunea 4. Experimentele

Articolul 61. Ministrul flamand însărcinat cu politica generală de mobilitate și ministrul flamand însărcinat cu infrastructura rutieră și politica rutieră pot acorda derogări de la dispozițiile prezentului decret în ceea ce îl privește, în cadrul experimentelor sau al proiectelor pilot, în mod excepțional, în condițiile pe care le stabilesc și care sunt limitate în timp.

Capitolul 7. Indicatoarele de circulație

Secțiunea 1. Dispoziții generale

Articolul 62. Ministrul flamand responsabil cu politica generală de mobilitate și ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră stabilesc împreună dimensiunile minime și condițiile speciale pentru plasarea indicatoarelor de circulație, cu excepția indicatoarelor de circulație referitoare la benzile vamale, la trecerile și intersecțiile la nivel cu căile ferate și pe drumurile militare, precum și modul de semnalizare a lucrărilor și a obstacolelor de circulație.

Articolul 63. Indicatoarele de circulație pe drumurile publice pot fi instalate numai de persoane autorizate să facă acest lucru.

Articolul 64. Se interzice instalarea pe drumurile publice de panouri publicitare, panouri de semnalizare sau alte dispozitive care îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:

1. pot să obstrucționeze vizibilitatea șoferilor;
2. pot induce în eroare șoferii;
3. reprezintă sau imită semnele rutiere, chiar dacă numai parțial;
4. pot fi confundate de departe cu indicatoarele rutiere;
5. reduc eficacitatea indicatoarelor rutiere în orice alt mod decât cele menționate la punctele 1-4.

Este interzisă adăugarea de lumină cu nuanță roșie sau verde la panourile

publicitare, panourile de semnalizare sau dispozitivele care, pe o distanță de 75 de metri de la un semafor, se află la o înălțime mai mică de 7 metri deasupra solului.

Secțiunea 2. Semnalizarea lucrărilor și obstrucționarea circulației

Articolul 65. Semnalizarea lucrărilor pe drumurile publice este responsabilitatea persoanei care efectuează lucrările.

În cazul în care urmează să se utilizeze semne de circulație referitoare la dreptul de trecere, semne de interzicere, semne de comandă, semne de circulație referitoare la staționare și parcare sau marcaje provizorii care indică benzile de circulație, aceste semne de circulație pot fi instalate numai dacă au fost autorizate de una dintre următoarele persoane:

1. ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră sau reprezentantul ministrului, în cazul unei autostrăzi;
2. primarul sau reprezentantul primarului, în cazul unui drum public, altul decât drumul public menționat la punctul 1.

Autorizația menționată la alineatul (2) determină întotdeauna indicatoarele rutiere care vor fi utilizate.

Persoana care efectuează lucrările îndepărtează indicatoarele rutiere menționate la alineatul (2) imediat ce lucrările au fost finalizate.

Articolul 66. Obstrucționarea circulației se semnalează de către una dintre următoarele autorități sau persoane:

1. autoritatea care gestionează drumul public, în cazul în care obstrucționarea nu se datorează actului unui terț;
2. persoana care a creat obstrucționarea.

În cazul în care persoana care a creat obstrucționarea nu reușește, autoritatea responsabilă cu gestionarea drumului public semnalează obstrucționarea circulației.

Costurile care decurg din aplicarea alineatului (2) pot fi recuperate de autoritatea respectivă de la persoana care nu și-a îndeplinit obligațiile.

Articolul 67. În cazul în care circulația este obstrucționată, persoanele autorizate menționate la articolul 3 din prezentul decret și persoanele autorizate menționate la articolul 3 din Decretul regal din (data) poate, în cazuri urgente, să utilizeze indicatoarele rutiere pentru a redirecționa temporar sau pentru a canaliza traficul. Indicatoarele rutiere de mai sus trebuie scoase imediat ce traficul revine la normal.

Capitolul 8. Dispoziții speciale

Articolul 68. Niciun vehicul nu poate fi pus sau păstrat în circulație pe drumurile publice dacă nu respectă dispozițiile menționate în prezentul decret, Decretul regal din (data) Decretul regal din 15 martie 1968 și Decretul regal din 10 octombrie 1974.

Articolul 69. Echipamentele și componentele unui vehicul trebuie să fie întotdeauna în stare bună de funcționare și să fie bine întreținute și reglate.

Articolul 70. Se interzice:
1. depășirea valorilor-limită pentru nivelurile de zgomot stabilite în Decretul regal din 15 martie 1968 sau în Decretul regal din 10 octombrie 1974;
2. emiterea unui fum care depășește valorile-limită stabilite prin Decretul regal din 15 martie 1968, cu excepția emisiilor tranzitorii de fum cauzate de pornirea motorului sau de utilizarea cutiei de viteze a vehiculului;
3° dispersarea gazelor poluante din aer care depășesc valorile-limită stabilite prin Decretul regal din 15 martie 1968.

Capitolul 9. Dispoziții finale

Articolul 71. Decretul regal din 1 decembrie 1975 de stabilire a reglementărilor generale privind controlul traficului rutier și utilizarea drumurilor publice se abrogă.

Articolul 72. Prezentul decret intră în vigoare în prima zi a lunii care urmează unei perioade de 18 luni începând cu ziua următoare datei publicării în Monitorul Oficial al Belgiei.

Articolul 73. Ministrul flamand responsabil cu transportul comun, ministrul flamand responsabil cu politica generală de mobilitate și ministrul flamand responsabil cu infrastructura rutieră și politica rutieră sunt responsabili, fiecare la rândul său, cu punerea în aplicare a prezentului decret.

Bruxelles, ... (data).

Ministrul-Președinte al Guvernului Flamand,

Jan JAMBON

Ministrul Flamand al Mobilității și Lucrărilor Publice,

Lydia PEETERS