Rząd flamandzki

Decyzja rządu flamandzkiego ustanawiająca flamandzkie przepisy ruchu drogowego

Podstawa prawna

Podstawy prawne niniejszego dekretu są następujące:
- ustawa o policji drogowej, skoordynowana w dniu 16 marca 1968 r., art. 1, zmieniona ustawami z dnia 21 czerwca 1985 r. i 28 kwietnia 2010 r.

Wymogi proceduralne

Spełniono następujące wymogi proceduralne:
- Inspektorat Finansowy wydał opinię w dniu 18 października 2023 r.
- Rada Stanu wydała opinię xxxxx/x w dniu... (data), zgodnie z art. 84 § 1, akapit pierwszy, pkt 1 ustaw o Radzie Państwa, skoordynowanych w dniu 12 stycznia 1973 r.

Uzasadnienie

Niniejsze rozporządzenie opiera się na następujących podstawach:
- Dekret królewski z dnia 1 grudnia 1975 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące policji ruchu drogowego i korzystania z dróg publicznych zostaje uchylony jednocześnie przez rząd federalny i przez regiony.
- Rząd federalny i regiony, każdy w ramach własnych uprawnień, ustanawiają własne przepisy ruchu drogowego.
- Niniejszą decyzję należy odczytywać w powiązaniu z dekretem królewskim z dnia... (data) Kodeks drogowy. Oba teksty wzajemnie się uzupełniają.

Kontekst prawny

Niniejszy dekret jest zgodny z następującym rozporządzeniem:
- Dekret królewski z dnia... (data) Kodeks drogowy.

Inicjator

Projekt niniejszego rozporządzenia został przedłożony przez flamandzkiego ministra ds. mobilności i robót publicznych.

Po obradach,

RZĄD FLAMANDZKI NINIEJSZYM ROZPORZĄDZA, CO NASTĘPUJE:

Rozdział 1. Postanowienia ogólne

Sekcja 1. Zakres stosowania

Artykuł 1. Niniejsza decyzja ma zastosowanie w regionie flamandzkim do ruchu na drogach publicznych i do korzystania z nich.

Pojazdy szynowe korzystające z dróg publicznych nie są objęte zakresem niniejszej decyzji.

Sekcja 2. Definicje

Art. 2 W niniejszym rozporządzeniu mają zastosowanie następujące terminy i definicje:

1° miejska karta parkingowa oznacza kartę wydaną przez gminę, uprawniającą jej posiadacza do korzystania ze specjalnego miejsca parkingowego, zgodnie z przepisami przyjętymi przez radę gminy;

2° taksówka oznacza pojazd wykorzystywany do świadczenia usług indywidualnego, odpłatnego przewozu osób, o którym mowa w art. 2 pkt 5 rozporządzenia z dnia 29 marca 2019 r. w sprawie indywidualnego, odpłatnego przewozu osób;

3° Dekret królewski z dnia 15 marca 1968 r. oznacza dekret królewski z dnia 15 marca 1968 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące wymagań technicznych, jakie muszą spełniać samochody osobowe oraz przyczepy, części i akcesoria do nich;

4° Dekret królewski z dnia 10 października 1974 r. oznacza dekret królewski z dnia 10 października 1974 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące wymagań technicznych, jakie muszą spełniać motorowery, motocykle i przyczepy do nich;

5° Dekret królewski z dnia (data) oznacza dekret królewski z dnia… (data) Kodeks drogowy.

Z wyjątkiem terminów wymienionych w pierwszym akapicie, terminy zawarte w niniejszej decyzji mają znaczenie podane w dekrecie królewskim z dnia (data).

Rozdział 2. Osoby upoważnione i osoby kierujące ruchem

Sekcja 1. Osoby upoważnione

Artykuł 3. Bez uszczerbku dla kompetencji innych osób, do nadzoru nad przestrzeganiem niniejszej decyzji upoważnione są następujące osoby:

1° pracownicy wyznaczeni do nadzorowania dróg publicznych;

2° inspektorzy drogowi, o których mowa w art. 16 rozporządzenia z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie ochrony infrastruktury drogowej w przypadku realizacji specjalnego transportu drogowego;

3° pracownicy wyznaczeni przez flamandzkiego ministra właściwego do spraw transportu publicznego, flamandzkiego ministra właściwego do spraw ogólnej polityki mobilności oraz

flamandzkiego ministra właściwego do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej;

4° pracownicy Agencji ds. Przyrody i Lasów wyznaczeni do sprawowania nadzoru nad obszarami leśnymi, w przypadku drugorzędnych dróg publicznych znajdujących się na obszarach leśnych, wymienionych w art. 12septies § 2 akapit drugi rozporządzenia z dnia 21 października 1997 r. w sprawie ochrony przyrody i środowiska naturalnego oraz w art. 4 pkt 10 rozporządzenia z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie lasów;

5° pracownicy przedsiębiorstw regularnego transportu publicznego, którzy posiadają uprawnienia policji sądowej w zakresie wykonywania swoich obowiązków;

6° strażnicy wiejscy, o których mowa w art. 61 Kodeksu Wiejskiego;

7° urzędnicy i funkcjonariusze wojewódzkich służb drogowych, z wyjątkiem pracowników biurowych;

8° personel wyznaczony do obsługi i monitorowania mostów znajdujących się w ciągu dróg publicznych, ruchu na tych mostach i w ich sąsiedztwie.

Na potrzeby akapitu pierwszego pkt 4 „Agencja ds. Przyrody i Lasów” oznacza Agencję wymienioną w art. 29 § 1 pkt 4 rozporządzenia rządu flamandzkiego z dnia 3 czerwca 2005 r. w sprawie organizacji administracji flamandzkiej.

Artykuł 4. § 1. Użytkownicy dróg zobowiązani są stosować się niezwłocznie do poleceń wydawanych przez osoby upoważnione.

§ 2. Osoby upoważnione wydają polecenia, o których mowa w art. 4 § 2 dekretu królewskiego z dnia (data).

Polecenia, o których mowa w akapicie pierwszym mają takie samo znaczenie, jak podane w art. 4 § 2 dekretu królewskiego z dnia (data).

§ 3. Polecenia kierowane do użytkowników dróg pozostających w ruchu mogą być wydawane wyłącznie przez osoby posiadające elementy identyfikacyjne określające ich funkcję.

Elementy identyfikacyjne, o których mowa w akapicie pierwszym, muszą umożliwiać ich rozpoznanie w nocy i w dzień.

§ 4. Każdy kierowca pojazdu, który zatrzymał się lub został zaparkowany, powinien usunąć ten pojazd, gdy tylko zostanie do tego wezwany przez osobę upoważnioną.

Jeżeli kierowca pojazdu, który zatrzymał się lub został zaparkowany, odmówi usunięcia tego pojazdu lub jeżeli kierowca ten jest nieobecny, osoba upoważniona może z urzędu zorganizować przemieszczenie pojazdu. Przemieszczenie odbywa się na ryzyko i koszt kierowcy oraz osób ponoszących odpowiedzialność cywilną, chyba że kierowca jest nieobecny, a pojazd został prawidłowo zaparkowany.

Bez interwencji osoby upoważnionej użytkownik drogi nie może w takich samych okolicznościach skorzystać z prawa, o którym mowa w akapicie drugim.

§ 5. Użytkownicy dróg w wieku powyżej 15 lat zobowiązani są okazać swój dowód

tożsamości lub jego odpowiednik na żądanie osoby upoważnionej w następujących przypadkach:

1° naruszenia ustawy o policji ruchu drogowego, skoordynowanej w dniu 16 marca 1968 r., lub rozporządzeń wykonawczych do tejże ustawy;

2° wypadku drogowego.

Sekcja 2. Osoby kierujące ruchem

Artykuł 5. § 1. Bez uszczerbku dla przypadków wymienionych w art. 5 § 2 dekretu królewskiego z dnia (data), użytkownicy dróg zobowiązani są stosować się niezwłocznie do poleceń wydawanych przez następujące osoby kierujące ruchem:

1° kierowników budowy odpowiedzialnych za personel wykonujący roboty na drogach publicznych;

2° koordynatorów ruchu i pilotów pojazdów specjalnych, o których mowa w art. 1 pkt 5 i 6 rozporządzenia rządu flamandzkiego z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie ochrony infrastruktury drogowej w przypadku transportu specjalnego.

§ 2. Osoby kierujące ruchem, o których mowa w § 1, mogą podawać wskazania, o których mowa w art. 5 § 4, akapit pierwszy, pkt 1 i 2° dekretu królewskiego z dnia (data).

W celu zatrzymania ruchu i przekierowania go na inną trasę, osoby kierujące ruchem, o których mowa w § 1, korzystają z tarczy z widniejącym na niej znakiem drogowym C3, którego cechy charakterystyczne określa flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności, lub z czerwonym światłem, o którym mowa w art. 4 § 2 pkt 3 dekretu królewskiego z dnia (data).

§ 3. Osoby kierujące ruchem, o których mowa w § 1, noszą odblaskową kamizelkę ochronną z funkcją wypisaną z przodu i z tyłu.

Rozdział 3. Zasady korzystania z dróg publicznych

Sekcja 1. Postanowienia ogólne

Artykuł 6. Użytkownicy dróg zobowiązani są stosować się wskazań sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych i oznakowania poziomego rozmieszczonego zgodnie z wymogami.

Artykuł 7. Poleceń wydawanych przez osoby upoważnione oraz przez osoby kierujące ruchem, znaków drogowych i przepisów ruchu drogowego należy przestrzegać zgodnie z hierarchią, o której mowa w art. 6 dekretu królewskiego z dnia (data).

Artykuł 8. Zabrania się wyrzucania, umieszczania, pozostawiania lub upuszczania przedmiotów lub substancji na drogach publicznych.

Sekcja 2. Ograniczenia prędkości

Artykuł 9. Poza terenem zabudowanym prędkość dopuszczalna wynosi:

1° 120 km/h na drogach publicznych podzielonych na cztery lub więcej pasów ruchu, z których co najmniej dwa są przeznaczone dla każdego kierunku jazdy, jeżeli kierunki jazdy są rozdzielone inaczej niż oznakowaniem poziomym;
2° 70 km/h na drogach publicznych innych niż drogi publiczne wymienione w pkt 1°.

Artykuł 10. Prędkość dopuszczalna na terenie zabudowanym wynosi 50 km/h.

Artykuł 11. Prędkość dopuszczalna wynosi 30 km/h:
1° w strefach rowerowych;
2° na infrastrukturze nadziemnej;
3° na drogach zarezerwowanych.

Artykuł 12. Jazdę należy realizować z prędkością piechura:
1° na ulicach, przy których znajduje się szkoła;
2° w strefach ruchu pieszego;
3° na ulicach, na których zorganizowano plac zabaw;
4° na dziedzińcach;
5° w przypadku mijania pieszego, gdy odległość minimalna, o której mowa w art. 34 § 2 akapity pierwszy i drugi dekretu królewskiego z dnia (data) nie może zostać zachowana.

Artykuł 13. § 1. W zależności od charakteru pojazdu, prędkość zostaje ograniczona do:
1° 100 km/h w przypadku autokarów wyposażonych w ogranicznik prędkości uniemożliwiający przekroczenie 100 km/h, w których wszystkie siedzenia są wyposażone w pasy bezpieczeństwa;
2° 90 km/h w przypadku pojazdów i holowników o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz w przypadku autobusów;
3° 45 km/h w przypadku motorowerów klasy B;
4° 25 km/h w przypadku motorowerów klasy A i zmotoryzowanych urządzeń transportu osobistego;
5° wartości limitu określonego w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r. lub, w przypadku braku tego limitu, do 40 km/h w przypadku pojazdów wyposażonych w opony pełne, opony elastyczne lub sztywne oraz w przypadku pojazdów nieposiadających zawieszenia z racji ich konstrukcji i pochodzenia.

Jeżeli znak drogowy dopuszcza większą prędkość, prędkości określone w akapicie pierwszym mają nadal zastosowanie.

§ 2. Prędkość dopuszczalna wynosi 25 km/h:
1° w przypadku pojazdów korzystających ze sprzęgu awaryjnego lub wyłącznie ze sprzęgu pomocniczego;
2° w przypadku pojazdów wymienionych w art. 40 § 2 dekretu królewskiego z dnia (data), jeśli holują więcej niż jeden pojazd.

Artykuł 14. Jeżeli motocyklista porusza się między dwoma pasami ruchu lub w zatorze szybciej niż pojazdy zatrzymujące się lub poruszające się powoli po tych

pasach lub w zatorze, motocyklista nie może poruszać się z prędkością wyższą niż 50 km/h, a różnica prędkości między motocyklistą a pojazdami na tych pasach ruchu lub w zatorze nie może przekraczać 20 km/h.

Sekcja 3. Parkowanie z ograniczonym czasem parkowania, parkowanie płatne i parkowanie w miejscach zarezerwowanych

Podsekcja 1. Parkowanie z ograniczonym czasem parkowania

Artykuł 15. Ograniczony czas parkowania obowiązuje tylko:
1° w miejscach oznaczonych znakiem drogowym E9, uzupełnionym symbolem tarczy parkingowej (M25);
2° w strefie wyznaczonej znakami drogowymi E9 dotyczącymi strefy, uzupełnionymi symbolem tarczy parkingowej (M25).

O ile na oznakowaniu nie podano warunków odmiennych, ograniczony czas parkowania obowiązuje w dni robocze w godz. 9.00–18.00, przy czym maksymalny dozwolony czas parkowania wynosi 2 godziny.

Do celów przewidzianych w akapicie drugim „dzień roboczy” oznacza każdy dzień, z wyjątkiem niedziel i dni ustawowo wolnych od pracy, o których mowa w art. 1 dekretu królewskiego z dnia 18 kwietnia 1974 r. ustanawiającego ogólną procedurę wykonywania ustawy z dnia 4 stycznia 1974 r. o świętach państwowych.

Artykuł 16. § 1. Jeżeli obowiązuje ograniczony czas parkowania, parkowanie samochodów osobowych, motorowerów czterokołowych oraz trój- i czterokołowych pojazdów silnikowych jest dozwolone tylko wtedy, gdy na pojeździe znajduje się tarcza parkingowa.

Tarcza parkingowa musi zostać umieszczona w dobrze widocznym miejscu po wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, tarczę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

§ 2. Jeżeli obowiązuje ograniczony czas parkowania, kierowca umieszcza strzałkę tarczy postojowej na kresce następującej po godzinie przyjazdu.

Wskazanie tarczy parkingowej nie może zostać zmienione przed opuszczeniem miejsca parkingowego przez pojazd.

Zabrania się ustawiania nieprawidłowego wskazania na tarczy parkingowej.

§ 3. Pojazd musi opuścić miejsce parkingowe najpóźniej z chwilą upływu dozwolonego czasu parkowania.

Artykuł 17. § 1. Zasady określone w art. 16, nie mają zastosowania, jeżeli istnieją specjalne ustalenia dotyczące parkowania, obejmujące osoby posiadające miejską kartę parkingową.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, miejska karta parkingowa musi zostać umieszczona w dobrze widocznym miejscu po

wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, miejska karta parkingowa zastępuje tarczę parkingową, jeżeli stosowanie tarczy parkingowej jest obowiązkowe.

§ 2. Zasady określone w art. 16, nie mają zastosowania do pojazdów eksploatowanych przez osoby niepełnosprawne, jeżeli umieszczona zostanie na takim pojeździe karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument musi zostać umieszczony w dobrze widocznym miejscu po wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument zastępuje tarczę parkingową, jeżeli stosowanie tarczy parkingowej jest obowiązkowe.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument może zostać zastosowany tylko wtedy, gdy jego posiadacz jest przewożony w parkującym pojeździe lub gdy jego posiadacz prowadzi wspomniany pojazd.

§ 3. Zasady określone w art. 16 nie mają zastosowania do pojazdów zaparkowanych przed podjazdem do nieruchomości, jeżeli numer rejestracyjny pojazdu został uwidoczniony na podjeździe.

Artykuł 18. Na drogach publicznych zabrania się:
1° pozostawiania pojazdów silnikowych, które przestały być zdatne do jazdy oraz przyczep zaparkowanych na dłużej niż 24 godziny z rzędu;
2° parkowania samochodów, holowników i przyczep o maksymalnej masie dopuszczalnej powyżej 7,5 tony na dłużej niż 8 godzin z rzędu na obszarach zabudowanych, z wyjątkiem miejsc, w których znajduje się znak drogowy E9 lub znak drogowy E9 z tabliczką;
3° pozostawiania pojazdów reklamowych zaparkowanych na dłużej

niż 3 godziny z rzędu. Podsekcja 2. Parkowanie płatne

Artykuł 19. Parkowanie płatne obowiązuje wyłącznie:
1° w miejscach, w których zainstalowano parkometr lub parkomat;
2° w miejscach oznaczonych znakiem drogowym E9, który został uzupełniony symbolem płatnego parkingu (M23);
3° w strefie wyznaczonej znakami E9 dotyczącymi strefy, uzupełnionymi symbolem parkowania płatnego (M23).

Artykuł 20. § 1. W miejscach, w których znajdują się parkometry lub parkomaty, parkowanie odbywa się w sposób i na warunkach określonych na tych urządzeniach.

Jeżeli parkometr lub parkomat jest wyłączony z eksploatacji, należy skorzystać z tarczy parkingowej zgodnie z art. 16.

Jeżeli na wyznaczonym miejscu parkingowym przeznaczonym dla jednego samochodu parkuje więcej niż jeden motocykl, za to miejsce parkingowe należy uiścić tylko jedną opłatę.

§ 2. W drodze odstępstwa od § 1, parkowanie płatne może odbywać się również w inny sposób i na innych warunkach wskazanych w danym miejscu.

Artykuł 21. § 1. Zasady określone w art. 20, nie mają zastosowania, jeżeli istnieją specjalne ustalenia dotyczące parkowania, obejmujące osoby posiadające miejską kartę parkingową.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, miejska karta parkingowa musi zostać umieszczona w dobrze widocznym miejscu po wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

§ 2. Zasady określone w art. 20, nie mają zastosowania, jeżeli istnieją specjalne ustalenia dotyczące parkowania, obejmujące pojazdy eksploatowane przez osoby niepełnosprawne, o ile umieszczona zostanie na takim pojeździe karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument musi zostać umieszczony w dobrze widocznym miejscu po wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym, kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument można zastosować tylko wtedy, gdy jej/jego posiadacz jest przewożony w parkującym pojeździe lub gdy jej/jego posiadacz prowadzi wspomniany pojazd.

Podsekcja 3. Parkowanie w miejscach zarezerwowanych

Artykuł 22. Parkowanie w miejscach zarezerwowanych dla pojazdów użytkowanych przez osoby posiadające miejską kartę parkingową, kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument ma zastosowanie wyłącznie:

1° w miejscach oznaczonych znakiem drogowym E9, uzupełnionym symbolem karty parkingowej lub informującym o niej napisem (M33-P35);

2° w strefie wyznaczonej znakami drogowymi E9 dotyczącymi strefy, uzupełnionymi symbolem tarczy parkingowej lub informującym o niej napisem (M33-P35).

Artykuł 23. § 1. W przypadku parkowania na miejscach parkingowych zarezerwowanych dla osób posiadających miejską kartę parkingową, karta ta musi zostać umieszczona w dobrze widocznym miejscu po wewnętrznej stronie szyby przedniej. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową należy przymocować do przedniej części pojazdu.

§ 2. W przypadku parkowania na miejscach parkingowych zarezerwowanych dla osób niepełnosprawnych, o których mowa w art. 21 pkt 1 lit. j) dekretu królewskiego z dnia... (data), karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument musi zostać umieszczony w dobrze widocznym miejscu wewnątrz pojazdu. Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w szybę przednią, kartę parkingową lub dokument należy przymocować do przedniej części pojazdu.

Kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych lub równoważny dokument można zastosować tylko wtedy, gdy jej/jego posiadacz jest przewożony w parkującym pojeździe lub gdy jej/jego posiadacz prowadzi wspomniany pojazd.

Podsekcja 4. Przepisy szczególne dotyczące parkowania

Artykuł 24. W przypadku korzystania z elektronicznego systemu nadzoru opartego na numerze rejestracyjnym pojazdu, specjalne ustalenia dotyczące parkowania obejmujące ograniczony czas parkowania, parkowanie płatne lub parkowanie w miejscach zarezerwowanych sprawdza się na podstawie tablicy rejestracyjnej pojazdu, w związku z czym nie ma potrzeby umieszczania na pojeździe miejskiej karty parkingowej, karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych lub równoważnego dokumentu.

Artykuł 25. W przypadku naruszenia przepisów sekcji 3 pojazd może zostać unieruchomiony przy użyciu blokady zakładanej na koło.

Podsekcja 5. Wzór tarczy parkingowej i miejskiej karty parkingowej

Artykuł 26. Flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności określa wzór tarczy parkingowej, o której mowa w art. 15, 16 i 17.

Artykuł 27. Flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności określa wzór i szczegółowe zasady wydawania i korzystania z miejskiej karty parkingowej, o której mowa w art. 17 § 1, art. 21 § 1, art. 22, art. 23 i art. 24.

Sekcja 4. Korzystanie z autostrad i dróg dwupasmowych

Artykuł 28. Flamandzki minister właściwy do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej lub przedstawiciel tego ministra może, ze względu na szczególne okoliczności, podjąć wszelkie środki tymczasowe regulujące ruch w określonym miejscu na autostradach i drogach dwupasmowych.

Artykuł 29. Zabrania się sprzedaży lub oferowania do sprzedaży jakichkolwiek przedmiotów na autostradzie lub drodze dwupasmowej, chyba że uzyskano zgodę flamandzkiego ministra właściwego do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej lub przedstawiciela tego ministra.

Artykuł 30. Jeżeli uzasadniają to potrzeby służby lub zadania następujących osób, zasad wjazdu i ruchu na autostradach i drogach dwupasmowych, o których mowa w art. 24 i 25 dekretu królewskiego z dnia (data) nie stosuje się do:

1° pracowników odpowiedzialnych za zadania policyjne, nadzór albo zarządzanie autostradą lub drogą dwupasmową oraz kierowców pojazdów należących do administracji;

2° wykonawców, posiadaczy licencji i koncesjonariuszy, członków ich

personelu oraz kierowców sprzętu należącego do wyżej wymienionych podmiotów, upoważnionych przez flamandzkiego ministra właściwego do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej lub przez przedstawiciela tego ministra.

Artykuł 31. Pojazdy przewożące towary niebezpieczne, z wyłączeniem substancji jądrowych, materiałów wybuchowych lub substancji pochodzenia zwierzęcego stanowiących zagrożenie dla ludności, zgodnie z wyszczególnieniem zawartym w Umowie Europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) wraz z załącznikami, podpisanej w Genewie dnia 30 września 1957 r., które na mocy tejże umowy lub przepisów prawa krajowego muszą być oznakowane pomarańczowym znakiem, zobowiązane są przemieszczać się autostradą, chyba że zachodzi odmienna konieczność.

Sekcja 5. Regularny transport publiczny i taksówki

Artykuł 32. W celu zapewnienia sprawnego przejazdu środków regularnego transportu publicznego:

1° użytkownicy dróg przestrzegają przepisów zawartych w art. 21 pkt 1 lit. b), art. 22 pkt 1 lit. b), art. 60, art. 74 § 5 oraz art. 77 §§ 8 i 9 dekretu królewskiego z dnia (data)oraz stosują się do znaku drogowego C5 uzupełnionego wyrażeniem „Z wyjątkiem 2+” lub „3+”, o którym mowa w art. 66 § 2 wspomnianego dekretu królewskiego;

2° Do dnia 1 stycznia 2027 r. użytkownicy dróg zobowiązani są przestrzegać art. 72.5 i 72.6 dekretu królewskiego z dnia 1 grudnia 1975 r.

Artykuł 33. Pojazdy używane do transportu szkolnego oraz taksówki mogą, nawet w przypadku braku znaku lub słowa, o którym mowa w art. 72.5 ust. 2 lit. a) i b) dekretu królewskiego z dnia 1 grudnia 1975 r. oraz w art. 74 § 5 pkt 2 lit. a) i b) dekretu królewskiego z dnia… (data), korzystać do dnia 1 stycznia 2027 r. z:

1° pasów ruchu dla autobusów, o których mowa w art. 72.5 dekretu królewskiego z dnia 1 grudnia 1975 r.;

2° pasów ruchu dla autobusów, o których mowa w art. 74 § 5 dekretu królewskiego z dnia… (data).

Na potrzeby stosowania art. 74 § 5 pkt 2 dekretu królewskiego z dnia… (data) oraz art. 72.5 i 72.6 dekretu królewskiego z dnia 1 grudnia 1975 r. stosuje się definicję zawartą w art. 2 pkt 2 niniejszej decyzji.

Artykuł 34. Kierowca taksówki jest zwolniony z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci podczas przewozu klienta.

Artykuł 35. W taksówkach stosowanie urządzenia przytrzymującego dla dzieci jest obowiązkowe w przypadku przewożonych w pojeździe dzieci o wzroście poniżej 135 cm.

W przypadku gdy w pojeździe nie ma urządzeń przytrzymujących dla dzieci lub liczba urządzeń przytrzymujących dla dzieci jest niewystarczająca, dzieci o wzroście poniżej 135 cm mogą być przewożone na fotelu bez urządzenia przytrzymującego dla dzieci, o ile nie jest to fotel przedni i pod warunkiem

zapięcia pasa bezpieczeństwa.

Rozdział 4. Ładunek i masy pojazdów

Sekcja 1. Wymagania ogólne.

Artykuł 36. § 1. Ładunek przewożony przez pojazd musi w normalnych warunkach spełniać wszystkie warunki podane poniżej:

1° nie może ograniczać kierowcy widoczności;
2° nie może stanowić zagrożenia dla kierowcy, przewożonych pasażerów i innych użytkowników dróg;
3° nie może spowodować uszkodzenia drogi publicznej, jej wyposażenia technicznego, prowadzonych na niej robót, ani własności publicznej lub prywatnej;
4° nie może być ciągnięty po drodze publicznej ani na nią spadać;
5° nie może naruszać stabilności pojazdu;
6° nie może zakrywać świateł, świateł odblaskowych ani numeru rejestracyjnego.

§ 2. Jeżeli ładunek składa się z długich elementów, muszą one być bezpiecznie zamocowane do siebie nawzajem, a także do pojazdu w taki sposób, aby podczas kołysania nie wykraczały poza obrys boczny pojazdu.

§ 3. Wszystkie elementy zastosowane do zabezpieczenia lub osłony ładunku muszą być w dobrym stanie i zostać prawidłowo użyte.

Każdy element otaczający ładunek, taki jak łańcuch, plandeka lub siatka, musi do ładunku ciasno przylegać.

§ 4. Kierowca pojazdu podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, że ładunek oraz wszelkie elementy użyte do jego zabezpieczenia lub osłonięcia nie będzie przeszkadzać kierowcy generując hałas, powodować uciążliwości dla ludności, ani straszyć zwierząt.

§ 5. Jeżeli drzwi boczne lub tylne muszą wyjątkowo pozostać otwarte, należy je zabezpieczyć w taki sposób, aby nie wystawały poza obrys boczny pojazdu.

§ 6. Jeżeli pojazd jest wyposażony w wysuwane urządzenie podtrzymujące ładunek, urządzenie to może zostać wysunięte tylko wtedy, gdy pojazd jest załadowany.

Artykuł 37. Ładunki zbóż, lnu, słomy lub paszy dla koni bądź zwierząt gospodarskich luzem lub w belach należy zabezpieczyć plandeką lub siatką.

Przestrzeganie przepisu zawartego w akapicie pierwszym nie obowiązuje w przypadku:

1° transportu w promieniu 25 km od miejsca załadunku, jeżeli taki transport nie jest realizowany autostradą;
2° transportu ładunków, które nie pylą ani nie mogą

zostać zdmuchnięte.

Sekcja 2. Wymiary ładunku

Artykuł 38. § 1. Jeżeli ładunek jest umieszczony centralnie na wzdłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu, szerokość ładunku nie może przekraczać następujących wartości maksymalnych:

1° samochód, pojazd zaprzęgowy lub przyczepa do wyżej wymienionych: 2,55 m lub 2,6 m, jeżeli pojazd ma szerokość 2,6 m zgodnie z dekretem królewskim z dnia 15 marca 1968 r.;

2) motorower trój- lub czterokołowy, pojazd trój- lub czterokołowy wyposażony lub niewyposażony w silnik, albo przyczepy do wyżej wymienionych: szerokość ładunku nie może przekraczać szerokości niezaładowanego pojazdu o więcej niż 0,30 m, przy czym bezwzględna szerokość maksymalna nie może przekraczać 2,50 m,

3° wózek ręczny: 2,50 m;

4° rower, motorower dwukołowy lub przyczepa do wyżej wymienionych: 1,00 m;

5° motocykl bez wózka bocznego lub przyczepa do niego: 1,25 m,

6° motocykl z wózkiem bocznym: szerokość ładunku nie może przekraczać szerokości pojazdu niezaładowanego o więcej niż 0,30 m;

7° urządzenia transportu osobistego: 0,30 m po każdej stronie.

§ 2. Jeżeli ładunek składa się ze zbóż, lnu, słomy lub paszy dla koni albo zwierząt gospodarskich luzem, z wyłączeniem beli prasowanych, szerokość ładunku może wynosić 2,75 m.

Jeżeli ładunek składa się ze zbóż, lnu, słomy lub paszy dla koni albo zwierząt gospodarskich luzem, z wyłączeniem bel prasowanych, i jest transportowany w promieniu 25 km od miejsca załadunku lub w strefie 25 km od granicy belgijskiej, szerokość ładunku może wynosić 3 m.

W przypadkach, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, nie należy umieszczać żadnych stałych wsporników w taki sposób, aby część wspornika znajdowała się w odległości większej niż 1,25 m od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

Artykuł 39. § 1. Wysokość ładunku przewożonego przez pojazd, mierzona od poziomu gruntu, nie może przekraczać 4 m.

W drodze odstępstwa od zasady przewidzianej w akapicie pierwszym, jeżeli ładunek składa się z prasowanych bel lnu, wysokość ładunku mierzona od poziomu gruntu może wynosić 4,30 m.

§ 2. Wysokość ładunku przewożonego przy użyciu roweru bez silnika lub urządzenia transportu osobistego, mierzona od poziomu gruntu, nie może przekraczać 2,50 m.

Artykuł 40. § 1. W żadnym wypadku przednia część ładunku nie może wystawać poza przód pojazdu lub, w przypadku pojazdu zaprzęgowego, poza głowę zwierzęcia.

W drodze odstępstwa od zasady przewidzianej w akapicie pierwszym, przednia część ładunku może wystawać na odległość do 0,50 m w przypadku:

1° holowników przeznaczonych wyłącznie do przewozu

samochodów; 2° urządzeń transportu osobistego.

§ 2. Odległość pozioma między tylną częścią wystającego ładunku a tyłem pojazdu nie może przekraczać 1 m.

W drodze odstępstwa od zasady przewidzianej w akapicie pierwszym, odległość pozioma wynosi:

1° między tylną częścią wystającego ładunku a urządzeniem wymienionym w art. 55 § 1 akapit drugi dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r. lub, w przypadku braku takiego urządzenia, tyłem pojazdu, nie więcej niż 0,40 m, jeżeli ładunek w przypadku pojazdów kategorii N i O stanowi kontener, kontener na odpady lub nadwozie wymienne;

2° między tylną częścią wystającego ładunku a tyłem pojazdu, nie więcej niż 3 m, jeżeli pojazd jest załadowany długimi niepodzielnymi elementami;

3° między tylną częścią wystającego ładunku a tyłem pojazdu, nie więcej niż 1,50 m, w przypadku holownika przeznaczonego wyłącznie do transportu samochodów;

4° między tylną częścią wystającego ładunku a tyłem pojazdu, nie więcej niż 1,50 m, jeżeli ładunek składa się z przewoźnego wózka widłowego przymocowanego do tyłu pojazdu kategorii N lub O, pod warunkiem że odległość między dolną częścią tylnej krawędzi transportowanego wózka widłowego a nawierzchnią drogi nie przekracza 65 cm, a tylna krawędź jest wystarczająco wytrzymała, aby działać jako zderzak.

W akapicie drugim pkt 2 określenie „długie niepodzielne elementy” oznacza ładunek, który na potrzeby transportu drogowego nie może zostać podzielony na większą liczbę ładunków bez ponoszenia znacznych kosztów lub ryzyka uszkodzenia i który, ze względu na swoją długość, nie może być transportowany przez pojazd zgodny z przepisami technicznymi pod względem długości.

Odległość poziomą mierzy się bez uwzględnienia części wystającego ładunku znajdujących się poniżej 0,55 m i powyżej 2 m od poziomu gruntu.

Odstępstwa, o których mowa w akapicie drugim, pozostają bez uszczerbku dla obowiązków ustanowionych w innych przepisach, a mianowicie w zakresie przestrzegania obciążenia osi i rozkładu masy na pojeździe.

§ 3. Ładunek rowerów, urządzeń transportu osobistego, motorowerów, motocykli, rowerów trój- i czterokołowych wyposażonych lub niewyposażonych w silnik oraz przyczep do powyższych nie może wystawać więcej niż 0,50 m z tyłu pojazdu lub przyczepy.

Sekcja 3. Oznakowanie ładunku

Artykuł 41. Jeżeli oświetlenie pojazdu nie jest wymagane, ładunki wystające na ponad 1 m poza tył pojazdu należy oznakować znakiem kwadratowym. Znak ten należy przymocować do najbardziej wystającego elementu ładunku w taki sposób, aby znajdował się on w płaszczyźnie pionowej prostopadłej do płaszczyzny wzdłużnej przechodzącej przez środek pojazdu.

Znak, o którym mowa w akapicie pierwszym, musi posiadać boki o długości 0,50 m i być pomalowany w naprzemienne czerwone i białe pasy o szerokości około

75 mm. Przekątna kwadratu musi być czerwona. Pasy czerwone muszą być w wykonaniu odblaskowym.

Artykuł 42. § 1. Jeżeli wymagane jest oświetlenie pojazdu, ładunki wystające powyżej 1 m poza tył pojazdu należy oznakować znakiem wymienionym w art. 37, uzupełnionym czerwonym światłem skierowanym do tyłu i pomarańczowym światłem odblaskowym z każdej strony.

Najwyższy punkt powierzchni świecącej lub odblaskowej środków zastosowanych do oznakowania tylnego końca ładunku nie może znajdować się więcej niż 1,60 m nad poziomem gruntu. Jej najniższy punkt musi znajdować się co najmniej 0,40 m nad poziomem gruntu.

§ 2. W przypadku pojazdu, który zgodnie z dekretem królewskim z dnia 15 marca 1968 r. musi posiadać boczne światła odblaskowe, oprócz wspomnianych bocznych świateł odblaskowych do ładunku należy przymocować jedno lub więcej bocznych świateł odblaskowych barwy pomarańczowej, jeżeli odległość między zewnętrzną krawędzią światła odblaskowego oznaczającego najdalej wysunięty element ładunku i zewnętrzną krawędzią tylnego światła odblaskowego pojazdu jest większa niż 3 m.

W żadnym wypadku odległość między krawędziami zewnętrznymi dwóch kolejnych świateł odblaskowych nie może przekraczać 3 m.

§ 3. W przypadku pojazdu, który nie musi być wyposażony w boczne światła odblaskowe zgodnie z dekretem królewskim z dnia 15 marca 1968 r., do ładunku można przymocować jedno lub więcej bocznych świateł odblaskowych barwy pomarańczowej.

§ 4. Jeżeli wymagane jest oświetlenie pojazdu, ładunek wystający poza bok pojazdu w taki sposób, że jego skrajna płaszczyzna boczna znajduje się w odległości większej niż 0,40 m od zewnętrznej krawędzi powierzchni świecącej światła bocznego, należy oznakować za pomocą świateł obrysowych i odblaskowych.

Widoczne z przodu światła obrysowe i odblaskowe, o których mowa w akapicie pierwszym, muszą być barwy białej. Widoczne z tyłu światła obrysowe i odblaskowe, o których mowa w akapicie pierwszym, muszą być barwy czerwonej.

Powierzchnia świecąca lub odblaskowa świateł obrysowych lub odblaskowych, o których mowa w akapicie pierwszym, musi znajdować się w odległości mniejszej niż 0,40 m od największego wystającego elementu.

Artykuł 43. Art. 38–40 i art. 68 nie mają zastosowania do pojazdów przeznaczonych wyłącznie do udziału w wydarzeniach folklorystycznych i tylko wyjątkowo wjeżdżających na drogi publiczne z okazji dozwolonego wydarzenia folklorystycznego, w drodze na takie wydarzenie lub w ramach jazdy próbnej w związku z takim wydarzeniem, pod warunkiem że pojazdy te nie przekraczają prędkości 25 km/h.

Sekcja 4. Utrata ładunku

Artykuł 44. § 1. Jeżeli całość lub część ładunku spadnie na drogę publiczną i nie będzie można go natychmiast usunąć, kierowca, bez narażania się na niebezpieczeństwo, zobowiązany jest podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu oraz zasygnalizować obecność przeszkody w następujący sposób:

1° włączyć wszystkie kierunkowskazy jednocześnie, jeśli to możliwe. Ponadto kierowca może skorzystać z innych środków sygnalizacji, włącznie z ustawieniem przenośnego, pomarańczowo-żółtego, migającego światła;

2° jeżeli nie można jednocześnie włączyć wszystkich kierunkowskazów, ustawić trójkąt ostrzegawczy w taki sposób, by był widoczny dla zbliżających się pojazdów, dla których ładunek, który spadł, stanowi zagrożenie.

§ 2. Trójkąt ostrzegawczy, o którym mowa w § 1 pkt 2°, ustawia się w pozycji pionowej, w odległości od ładunku, który spadł, wynoszącej w przybliżeniu:

1° 100 m na autostradach i na drogach publicznych podzielonych na cztery lub więcej pasów ruchu, z których co najmniej dwa są przeznaczone dla każdego kierunku jazdy, jeżeli kierunki jazdy są rozdzielone inaczej niż oznakowaniem poziomym;

2° 30 m na drogach publicznych innych niż drogi publiczne wymienione w pkt 1°.

W miejscach, w których odległości wymienione w akapicie pierwszym nie mogą zostać zachowane, trójkąt ostrzegawczy można ustawić w mniejszej odległości, a w stosownych przypadkach na wysokości ładunku, który spadł z pojazdu.

§ 3. W następujących przypadkach osoba upoważniona może z urzędu zorganizować przemieszczenie pojazdu i ładunku:

1° kierowca jest nieobecny;

2° kierowca odmawia stosowania się do poleceń osób upoważnionych, o których mowa powyżej;

3° kierowca nie jest w stanie stosować się do poleceń osób upoważnionych, o których mowa powyżej.

Na drogach dwupasmowych i autostradach osoba upoważniona, o której mowa powyżej zawsze organizuje z urzędu przemieszczenie pojazdu i ładunku.

Przemieszczenie, o którym mowa w akapitach pierwszym i drugim, realizowane jest na ryzyko i koszt kierowcy i osób ponoszących odpowiedzialność cywilną.

Artykuł 45. Jeżeli w przypadku utraty ładunku kierowca znajdzie się w miejscu, w którym zatrzymanie lub parkowanie jest zabronione, kierowca zobowiązany jest założyć odblaskową kamizelkę ochronną niezwłocznie po opuszczeniu pojazdu.

Sekcja 5. Masy

Artykuł 46. Masa przyczepy holowanej przez rower nie może przekraczać 80 kg, włącznie z ładunkiem i pasażerami.

W drodze odstępstwa zasady określonej w akapicie pierwszym można skorzystać z przyczepy o masie przekraczającej 80 kg, jeżeli przyczepa ta posiada układ hamulcowy, który uruchamia się automatycznie z chwilą rozpoczęcia hamowania przez rowerzystę.

Sekcja 6. Unieruchomienie pojazdu

Artykuł 47. W przypadku naruszenia przepisów zawartych w art. 36–40 i art. 46, kierowca rozładowuje, odczepia lub przechowuje pojazd w najbliższym miejscu. Jeżeli kierowca nie zastosuje się do powyższego przepisu, pojazd zostanie zatrzymany.

Przepis zawarty w akapicie pierwszym stosuje się również w przypadku naruszenia przepisów dotyczących maksymalnej dopuszczalnej masy lub masy całkowitej pojazdów zawartych w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r.

Rozdział 5. Wymagania dotyczące ochrony infrastruktury drogowej

Artykuł 48. Aby nie dochodziło do pogorszenia stanu drogi:
1° użytkownicy dróg zobowiązani są podejmować wszelkie niezbędne środki;
2° kierowcy zobowiązani są dostosować swój styl jazdy;
3° pojazdy muszą odpowiadać przepisom zawartym w art. 68 i 69.

Artykuł 49. Opony muszą posiadać bieżnik bez wgłębień lub szczelin, które mogłyby uszkodzić drogi publiczne.

Łańcuchy śniegowe mogą być używane tylko jeśli droga pokryta jest śniegiem

lub lodem.

Opony z kolcami i metalowe gąsienice są zabronione.

Jeżeli warunki pogodowe to uzasadniają, flamandzki minister właściwy do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej może, w drodze wyjątku i na warunkach określonych przez ministra, zezwolić na stosowanie opon z kolcami.

Artykuł 50. Pojazd nie może posiadać opancerzenia ani żadnych innych urządzeń, dekoracji ani uszkodzeń, które mogłyby uszkodzić drogę publiczną.

Artykuł 51. Na mostach kierowcy pojazdów i holowników o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 7,5 t muszą utrzymywać odstęp co najmniej 15 m.

Rozdział 6. Przepisy szczególne dotyczące określonych użytkowników dróg

Sekcja 1. Transport specjalny

Artykuł 52. Poza autostradami kierowcy dłuższych i cięższych holowników nie mogą wyprzedzać pojazdów poruszających się z prędkością większą niż 50 km/h.

Artykuł 53. Przyczepy holowane przez rower i używane w ramach projektów

pilotażowych dotyczących transportu towarów mogą mieć szerokość do 1,20 m.

Sekcja 2. Pojazdy wykorzystywane do monitorowania, kontroli i utrzymania sieci drogowej

Artykuł 54. Jeżeli charakter ich zadań tego wymaga, pojazdy wykorzystywane do monitorowania, kontroli i utrzymania sieci drogowej mają dostęp do:

1° ruchu lokalnego;
2° dróg zarezerwowanych;
3° stref ruchu pieszego;
4° ulic, na których zorganizowano plac zabaw;
5° ulic, przy których znajduje się szkoła;
6° pasów ruchu dla autobusów.

Artykuł 55. Przepisy zawarte w art. 9, 10 i 13 oraz w art. 36–40 nie mają zastosowania do pojazdów wykorzystywanych do monitorowania, kontroli i utrzymania sieci drogowej, jeżeli przepisy te są niezgodne z charakterem lub czasowym albo stałym sposobem eksploatacji pojazdu.

Artykuł 56. Przepisy zawarte w art. 7 § 1 akapit drugi, art. 7 § 2, art. 7 § 3, art. 9 § 2 akapit pierwszy, art. 9 § 4, art. 9 § 5, art. 10 §§ 1–5, art. 21, z wyłączeniem pkt 1 lit. a), art. 22 pkt 1° i 2°, art. 24 § 1 pkt 2 i art. 40 § 1 dekretu królewskiego z dnia (data) nie mają zastosowania do pojazdów wykorzystywanych do monitorowania, kontroli i utrzymania sieci drogowej, jeżeli takie przepisy są niezgodne z charakterem lub tymczasowym albo stałym sposobem eksploatacji pojazdu.

Artykuł 57. Przepisy zawarte w art. 41 § 2 akapit czwarty dekretu królewskiego z dnia (data) nie mają zastosowania do pojazdów wykorzystywanych do utrzymania sieci drogowej, jeżeli takie przepisy są niezgodne z charakterem lub tymczasowym albo stałym sposobem eksploatacji pojazdu.

Sekcja 3. Pojazdy uprzywilejowane i pojazdy osób upoważnionych

Artykuł 58. Z wyjątkiem art. 4 i 5, niniejsza decyzja nie ma zastosowania do pojazdów uprzywilejowanych korzystających z niebieskich świateł migających i specjalnych urządzeń dźwiękowych.

Artykuł 59. Przepisów zawartych w art. 36–40 i w art. 50 nie stosuje się do pojazdów policji federalnej, policji lokalnej i sił zbrojnych, jeżeli przepisy te są niezgodne z charakterem lub czasowym albo stałym sposobem eksploatacji pojazdu.

Artykuł 60. Przepisy zawarte w art. 9–14 niniejszej decyzji oraz w art. 7 § 3 dekretu królewskiego z dnia (data) nie mają zastosowania do osób upoważnionych, jeżeli jest to uzasadnione wykonywanymi przez te osoby zadaniami.

Sekcja 4. Eksperymenty

Artykuł 61. Flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności

oraz flamandzki minister właściwy do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej mogą, w drodze wyjątku i w zakresie własnych kompetencji, udzielić odstępstwa od przepisów niniejszej decyzji w ramach eksperymentów lub projektów pilotażowych, na ograniczonych w czasie warunkach określonych przez ministra.

Rozdział 7. Znaki drogowe

Sekcja 1. Postanowienia ogólne

Artykuł 62. Flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności oraz flamandzki minister właściwy do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej wspólnie określają minimalne wymiary i szczególne warunki umieszczania znaków drogowych, z wyjątkiem znaków drogowych odnoszących się do pasów celnych, umieszczanych na przejazdach kolejowych i skrzyżowaniach z liniami kolejowymi oraz na drogach wojskowych, a także sposób sygnalizowania prac i utrudnień ruchu.

Artykuł 63. Znaki drogowe na drogach publicznych mogą być umieszczane wyłącznie przez osoby do tego upoważnione.

Artykuł 64. Zabrania się umieszczania na drogach publicznych billboardów, tablic lub innych urządzeń, które spełniają którykolwiek z następujących warunków:
1° mogą oślepić kierowców;
2° mogą wprowadzać kierowców w błąd;
3° imitują lub naśladują znaki drogowe, w tym również tylko częściowo;
4° mogą z daleka zostać pomylone ze znakami drogowymi;
5° zmniejszają skuteczność znaków drogowych w jakikolwiek sposób inny niż wymienione w pkt 1–4°.

Zabrania się dodawania oświetlenia o czerwonym lub zielonym odcieniu do billboardów, tablic lub urządzeń, które znajdują się w odległości do 75 m od sygnalizacji świetlnej i poniżej 7 m nad poziomem gruntu.

Sekcja 2. Sygnalizacja robót i utrudnień ruchu

Artykuł 65. Za sygnalizację robót na drogach publicznych odpowiada osoba wykonująca roboty.

Jeżeli mają zostać rozmieszczone znaki drogowe dotyczące pierwszeństwa przejazdu, znaki zakazu, znaki nakazu, znaki drogowe dotyczące zatrzymania i parkowania lub tymczasowe oznakowania rozgraniczające pasy ruchu, takie znaki drogowe mogą zostać rozmieszczone tylko pod warunkiem wydania zezwolenia przez jedną z następujących osób:
1° flamandzkiego ministra właściwego do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej lub przedstawiciela ministra - w przypadku autostrady;
2° burmistrza lub przedstawiciela burmistrza - w przypadku drogi publicznej innej niż droga publiczna, o której mowa w pkt 1°.

Zezwolenie, o którym mowa w akapicie drugim, każdorazowo określa

znaki drogowe, które zostaną rozmieszczone.

Osoba wykonująca prace usuwa znaki drogowe, o których mowa w akapicie drugim, niezwłocznie po zakończeniu robót.

Artykuł 66. Utrudnienia w ruchu są sygnalizowane przez jeden z następujących organów lub jedną z następujących osób:
1° organ zarządzający drogą publiczną, jeżeli utrudnienie nie wynika z działania osoby trzeciej;
2° osobę, która stworzyła utrudnienie.

W przypadku niewykonania obowiązku przez osobę, która stworzyła utrudnienie, organ odpowiedzialny za zarządzanie drogą publiczną sygnalizuje utrudnienie ruchu.

Organ ten może odzyskać od osoby, która nie wykonała obowiązku, koszty wynikające z zastosowania przepisu zawartego w akapicie drugim.

Artykuł 67. Jeżeli ruch jest utrudniony, osoby upoważnione, o których mowa w art. 3 niniejszej decyzji oraz osoby upoważnione, o których mowa w art. 3 dekretu królewskiego z dnia (data) mogą, w nagłych przypadkach, rozmieścić znaki drogowe, aby tymczasowo przekierować lub skanalizować ruch. Znaki drogowe, o których mowa powyżej, usuwa się z chwilą unormowania się ruchu.

Rozdział 8. Przepisy specjalne

Artykuł 68. Żaden pojazd nie może zostać dopuszczony do ruchu ani utrzymywany w ruchu na drogach publicznych, jeżeli nie odpowiada przepisom zawartym niniejszej decyzji, w dekrecie królewskim z dnia (data), w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r. i w dekrecie królewskim z dnia 10 października 1974 r.

Artykuł 69. Wyposażenie i podzespoły pojazdu muszą zawsze pozostawać w dobrym stanie technicznym oraz być doskonale zakonserwowane i wyregulowane.

Artykuł 70. Zabrania się:
1° przekraczania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu określonych w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r. lub w dekrecie królewskim z dnia 10 października 1974 r.;
2° emitowania spalin o parametrach przekraczających wartości dopuszczalne określone w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r., z wyjątkiem przypadków przejściowej emisji spalin spowodowanej włączaniem silnika lub zmianą przełożeń skrzyni biegów pojazdu;
3° rozpraszania gazów zanieczyszczających powietrze, przekraczających wartości dopuszczalne określone w dekrecie królewskim z dnia 15 marca 1968 r.

Rozdział 9. Postanowienia końcowe

Artykuł 71. Uchyla się dekret królewski z dnia 1 grudnia 1975 r. ustanawiający ogólne przepisy dotyczące policji ruchu drogowego i korzystania z dróg

publicznych.

Artykuł 72. Niniejsza decyzja wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca przypadającego po upływie 18 miesięcy od dnia następującego po jej opublikowaniu w belgijskim dzienniku urzędowym.

Artykuł 73. Za wykonanie niniejszej decyzji odpowiadają flamandzki minister właściwy do spraw transportu publicznego, flamandzki minister właściwy do spraw ogólnej polityki mobilności oraz flamandzki minister właściwy do spraw infrastruktury drogowej i polityki drogowej, każdy w zakresie własnych kompetencji.

Bruksela, ... (data).

Minister-Premier rządu flamandzkiego

Jan JAMBON

Flamandzki minister ds. mobilności i robót publicznych

Lydia PEETERS