

B.7.3. In einem zweiten Teil des Klagegrunds, der auf den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit anderen, im Klagegrund erwähnten Bestimmungen beruht, vertritt die klagende Partei den Standpunkt, daß die angefochtenen Bestimmungen, indem sie zufälligerweise gewissen Provinzen wesentlich höhere Belastungen auferlegten als anderen, die Möglichkeit der Provinzen, die Politik durchzuführen, die sie in bezug auf die ihnen durch die Verfassung anvertrauten provinziellen Interessen führen müßten, wesentlich einschränkten, ohne ihnen im Gegenzug irgendeine Beteiligung an der normativen oder exekutiven Durchführung des betreffenden Sachbereichs zu gewähren. Sie verringerten somit auf diskriminierende Weise die Tragweite der Autonomie, die alle Provinzen genießen müßten, und die Tragweite dieses Begriffs müsse im Lichte der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung beurteilt werden.

B.8.1. Aufgrund von Artikel 5 des angefochtenen Gesetzes vom 21. Juni 2002 sind die Einrichtungen für moralischen Beistand des Zentralen Freigeistigen Rates mit der Verwaltung der materiellen und finanziellen Interessen der nichtkonfessionellen weltanschaulichen Gemeinschaft und der durch den König anerkannten Dienste für moralischen Beistand der Provinz beauftragt. Mit dem königlichen Erlaß vom 4. April 2003 wurde diese Anerkennung der provinziellen und lokalen Dienste für moralischen Beistand des Zentralen Freigeistigen Rates vorgenommen.

B.8.2. Es trifft zwar zu, daß die finanzielle Beteiligung im Falle unzureichender Einkünfte der betreffenden provinziellen Einrichtung von einer Provinz zur anderen unterschiedlich ausfallen kann, doch es ist durch nichts nachzuweisen, daß dieser Unterschied notwendigerweise auf die Zahl oder die Größe der pro Provinz anerkannten Dienste für moralischen Beistand zurückzuführen wäre.

B.8.3. Wenn die künftige Anwendung der angefochtenen Gesetzgebung eine unterschiedliche finanzielle Belastung der einzelnen Provinzen aufweist, so wird sich dieser Unterschied aus Schwankungen in den jeweiligen Einkünften und Aufwendungen der Einrichtungen für moralischen Beistand der betreffenden Provinzen ergeben und sich entwickeln können und von einem Jahr zum anderen unterschiedlich ausfallen können. Dieser etwaige Behandlungsunterschied zwischen Provinzen findet seinen Ursprung also nicht in den angefochtenen Gesetzesbestimmungen, die dazu dienen, den belgischen Provinzen und dem Verwaltungsbezirk Brüssel-Hauptstadt einen Teil der Finanzierung der Einrichtungen für moralischen Beistand des Zentralen Freigeistigen Rates auf einheitliche Weise aufzuerlegen; diese Bestimmungen führen also keinerlei Behandlungsunterschied zwischen den Provinzen ein.

B.9.1. Die klagende Partei macht außerdem eine diskriminierende Verletzung der lokalen Selbstverwaltung der Provinzen geltend, die im Lichte der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung ausgelegt wird.

B.9.2. Ohne daß geprüft werden muß, ob die Bestimmungen der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung vor dem Hof geltend gemacht werden können, erweist sich nicht, daß die finanzielle Beteiligung der Provinzen im Falle eines etwaigen Defizits der Einrichtungen für moralischen Beistand derart beträchtlich oder zufällig wäre, daß sie gewisse Provinzen unter Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes an der Erfüllung der Aufträge hindern würde, die zum provinziellen Interesse gehören, so wie es durch die Artikel 41 und 162 der Verfassung festgelegt ist.

B.10. Der Klagegrund ist in keinem seiner Teile begründet.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

weist die Klage zurück.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 3. November 2004.

Der Kanzler,  
L. Potoms.

Der Vorsitzende,  
M. Melchior.

## COUR D'ARBITRAGE

[2004/203397]

### Extrait de l'arrêt n° 174/2004 du 3 novembre 2004

Numéro du rôle : 2774

*En cause* : le recours en annulation des articles 2, 3 et 4 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, introduit par le Gouvernement wallon.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et A. Arts, et des juges P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke et J. Spreutels, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

#### I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 13 août 2003 et parvenue au greffe le 18 août 2003, le Gouvernement wallon, rue Mazy 25-27, 5100 Namur, a introduit un recours en annulation des articles 2, 3 et 4 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (publiée au *Moniteur belge* du 25 février 2003).

(...)

II. *En droit*

(...)

*Les dispositions attaquées*

B.1. Le recours en annulation est dirigé contre les articles 2, 3 et 4 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, qui sont libellés comme suit :

« Art. 2. L'article 2 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, est remplacé par la disposition suivante :

' Art. 2. Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune.

Les règlements complémentaires sont transmis, pour information, aux communes limitrophes au plus tard quinze jours après leur adoption par le conseil communal.

Art. 3. L'article 2*bis* des mêmes lois coordonnées, inséré par l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982, est abrogé ainsi que les références à cet article aux articles 12 et 17 de ces lois coordonnées.

Art. 4. L'article 3 des mêmes lois coordonnées, est remplacé comme suit :

' Art. 3. § 1<sup>er</sup>. Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions et le ministre de la Défense arrêtent chacun en ce qui concerne ses attributions, les règlements complémentaires qui ont trait :

1° à la détermination des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière, lorsque cette détermination englobe plusieurs communes;

2° aux voies militaires ouvertes à la circulation publique.

§ 2. Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au § 1<sup>er</sup> si le ministre compétent s'est abstenu de les prendre.

Ces règlements lui sont soumis pour approbation. Si le ministre n'a pas statué dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ledit règlement peut être mis en vigueur. ' »

B.2. Avant leur modification par les articles attaqués de la loi précitée du 7 février 2003, les articles 2, 2*bis* et 3 des lois sur la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, disposaient comme suit :

« Art. 2. Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Ces règlements sont soumis à l'approbation du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, après avis des commissions consultatives intéressées créées en application de l'article 7, alinéas 1<sup>er</sup> et 2.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur.

Art. 2*bis*. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transports en commun, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux sur l'invitation du Ministre sont soumis à l'approbation de celui-ci, qui prend l'avis des commissions consultatives intéressées, créées en application de l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>. Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis des commissions consultatives intéressées.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ce règlement peut être mis en vigueur.

Art. 3. § 1<sup>er</sup>. Le Ministre des Travaux publics, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, le Ministre de l'Agriculture et le Ministre de la Défense nationale arrêtent respectivement les règlements complémentaires relatifs :

1° aux voies publiques faisant partie de la grande voirie de l'Etat et aux carrefours dont une de ces voies publiques fait partie;

2° à la détermination des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière, lorsque cette détermination englobe plusieurs communes;

3° aux routes et chemins forestiers, ouverts à la circulation publique, situés dans les forêts de l'Etat, les réserves naturelles ou forestières;

4° aux routes militaires ouvertes à la circulation publique.

Ces règlements sont arrêtés après avis des conseils communaux intéressés ou, lorsqu'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés à l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>, après avis des commissions consultatives intéressées.

A défaut de réception de cet avis dans un délai de soixante jours à dater de la demande, le Ministre compétent peut arrêter d'office le règlement.

§ 2. Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au § 1<sup>er</sup>, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation, après avis des commissions consultatives intéressées s'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés à l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur. »

*Quant au premier moyen*

B.3. Le premier moyen est pris de la violation, par les articles 2, 3 et 4 de la loi précitée du 7 février 2003, de l'article 39 de la Constitution ainsi que de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, III, V et X, 1<sup>o</sup>, 2<sup>o bis</sup> et 8<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Le Gouvernement wallon fait valoir que les dispositions entreprises, votées à la majorité ordinaire, violent la compétence exclusive des régions en matière de travaux publics, de routes et de leurs dépendances, d'agriculture, de forêts ainsi qu'en matière de transports en commun.

B.4.1. En exécution de l'article 39 de la Constitution, les matières suivantes ont été attribuées aux régions par l'article 6, § 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles :

« III. En ce qui concerne la rénovation rurale et la conservation de la nature :

[...]

4<sup>o</sup> Les forêts;

[...]

V. La politique agricole et la pêche maritime [...]:

[...]

X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport :

1<sup>o</sup> les routes et leurs dépendances;

[...]

2<sup>o bis</sup> le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des Chemins de fer belges.

[...]

8<sup>o</sup> le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs;

[...]. »

Dans les travaux préparatoires de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980, la compétence qui a été attribuée aux régions en matière de travaux publics et de transports est qualifiée de « compétence de gestion au sens large » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 13; *Doc. parl.*, Sénat, 1992-1993, n° 558-5, p. 412).

B.4.2. Il faut considérer que le Constituant et le législateur spécial, dans la mesure où ils n'en disposent pas autrement, ont attribué aux communautés et aux régions toute la compétence d'édicter les règles propres aux matières qui leur ont été transférées. Sauf dispositions contraires, le législateur spécial a transféré aux communautés et aux régions l'ensemble de la politique relative aux matières qu'il a attribuées.

B.4.3. L'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi précitée du 8 août 1980 dispose :

« Les Gouvernements seront associés :

[...]

3<sup>o</sup> à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, [...]. »

Selon les travaux préparatoires de cette disposition (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 21), la « police générale » concerne les réglementations de police applicables aux divers modes de transports, telles que :

- la police de la circulation routière;
- le règlement général des voies navigables;
- le règlement de police sur les chemins de fer;
- la police sur le transport de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar;
- la police de la navigation maritime et de la navigation aérienne.

B.4.4. Il ressort de la combinaison des articles 6, § 1<sup>er</sup>, X, et 6, § 4, 3<sup>o</sup>, précités, ainsi que des travaux préparatoires de ces dispositions que les régions sont effectivement compétentes pour régler la gestion de la voirie terrestre et des voies hydrauliques au sens le plus large du terme, mais que cette attribution de compétence ne comprend pas le pouvoir d'adopter les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports, compétence demeurée fédérale, même si les gouvernements de région doivent être associés à leur élaboration.

B.5.1. Les règlements généraux que le Roi peut arrêter sur la base de l'article 1<sup>er</sup> de la loi relative à la circulation routière appartiennent aux règles de la police générale et de la réglementation de la circulation et des transports. Cet article fait partie du chapitre 1<sup>er</sup>, « Règlements généraux », de la loi précitée.

En exécution de cette habilitation a été adopté l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. En vertu de l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, ce règlement régit « la circulation sur la voie publique et l'usage de celle-ci, par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bestiaux ». L'article 2 définit diverses notions. Le titre II précise les règles de circulation. Le titre III a trait à la signalisation routière.

B.5.2. En plus de l'habilitation pour arrêter des règlements généraux, la loi relative à la circulation routière prévoit la possibilité d'édicter des règlements complémentaires. C'est ainsi, par exemple, que l'article 2 charge les conseils communaux d'arrêter les règlements applicables uniquement aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Les articles 2, 2<sup>bis</sup> et 3 de la loi relative à la circulation routière font partie du chapitre II « Règlements complémentaires ».

Les règlements complémentaires ont donc un champ d'application particulier et ils visent à adapter la réglementation sur la circulation aux circonstances locales ou particulières. De par leur nature même, les règlements complémentaires de circulation ne peuvent comporter de règles de police générale.

B.5.3. Il s'ensuit que les règlements complémentaires de circulation visés aux articles 2, 2bis et 3 de la loi relative à la circulation routière, en tant qu'ils portent sur les matières mentionnées au B.4.1, relèvent de la compétence des régions. Les dispositions attaquées de la loi du 7 février 2003, qui remplacent ou abrogent dans leur intégralité les articles 2, 2bis et 3 de la loi relative à la circulation routière, sans tenir compte de la compétence régionale en matière de conservation de la nature, d'agriculture, de travaux publics et de transport, violent donc les règles répartitrices de compétences.

B.6. Le premier moyen est fondé.

B.7. Dès lors que les autres moyens ne peuvent aboutir à une annulation plus étendue, il n'y a pas lieu de les examiner.

Par ces motifs,

la Cour

annule les articles 2, 3 et 4 de la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière.

Ainsi prononcé en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 3 novembre 2004.

Le greffier,

L. Potoms.

Le président,

M. Melchior.

#### ARBITRAGEHOF

[2004/203397]

#### Uittreksel uit arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004

Rolnummer 2774

*In zake* : het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, ingesteld door de Waalse Regering.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groof, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke en J. Spreutels, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

##### I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 13 augustus 2003 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 18 augustus 2003, heeft de Waalse Regering, rue Mazy 25-27, 5100 Namen, beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 25 februari 2003).

(...)

##### II. *In rechte*

(...)

##### *De bestreden bepalingen*

B.1. Het beroep tot vernietiging is gericht tegen de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, die luiden als volgt :

« Art. 2. Artikel 2 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wordt vervangen als volgt :

' Art. 2. Onder voorbehoud van artikel 3 van deze gecoördineerde wetten en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen vast betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen.

De aanvullende reglementen worden aan de aangrenzende gemeenten ter informatie overgezonden, ten laatste vijftien dagen na hun aanneming door de gemeenteraad. '

Art. 3. Artikel 2bis van dezelfde gecoördineerde wetten, ingevoegd bij het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982, wordt opgeheven alsmede de verwijzingen naar dit artikel in de artikelen 12 en 17 van deze gecoördineerde wetten.

Art. 4. Artikel 3 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen als volgt :

' Art. 3. § 1. De minister bevoegd voor het wegverkeer en de minister van Landsverdediging stellen ieder wat hun bevoegdheid betreft, de aanvullende reglementen vast [...] die betrekking hebben op :

1° de aanduiding van de bebouwde kommen, bedoeld in het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, wanneer die zich over meer dan één gemeente uitstrekken;

2° de militaire wegen die openstaan voor het openbaar verkeer.

§ 2. De gemeenteraden stellen de aanvullende reglementen vast die bedoeld worden in § 1 als de bevoegde minister dit niet heeft gedaan.

Deze reglementen worden ter goedkeuring aan hem voorgelegd. Als de minister zich niet heeft uitgesproken binnen een termijn van zestig dagen vanaf de ontvangst van het aanvullend reglement, kan dit reglement in werking worden gesteld. »

B.2. Vóór de wijziging ervan bij de aangevochten artikelen van de voormelde wet van 7 februari 2003, bepaalden de artikelen 2, 2bis en 3 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 (hierna : wegverkeerswet), wat volgt :

« Art. 2. Onder voorbehoud van artikel 3 van deze gecoördineerde wetten en van artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden aanvullende reglementen vast betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen. Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, na advies van de betrokken raadgevende commissies, ingesteld met toepassing van artikel 7, eerste en tweede lid.

Hebben de raadgevende commissies geen advies uitgebracht binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de Minister voorleggen. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement of, in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissie is ingekomen, dan kan het in werking gesteld worden.

Art. 2bis. Om de exploitatiekosten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer te beheersen, kan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort de gemeenteraden verzoeken te beraadslagen over de maatregelen die hij voorstelt om het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer op het grondgebied van de gemeente te vergemakkelijken.

De aanvullende reglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld op verzoek van de Minister behoeven de goedkeuring van deze laatste, die het advies van de betrokken, overeenkomstig artikel 7, eerste lid, opgerichte raadgevende commissies inwint. Hebben de raadgevende commissies geen advies gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, dan kan de Minister dat reglement goedkeuren.

Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de Minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de Minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissies te hebben ingewonnen.

Indien de raadgevende commissies geen advies hebben gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement kan het reglement in werking worden gesteld.

Art. 3. § 1. De Minister van Openbare Werken, de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort, de Minister van Landbouw en de Minister van Landsverdediging stellen onderscheidenlijk de aanvullende reglementen vast die betrekking hebben op :

1° openbare wegen die tot grote rijkswegen behoren en kruispunten waarvan een van die openbare wegen deel uitmaakt;

2° de aanwijzing van de bebouwde kommen, bedoeld in het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, wanneer die zich over meer dan één gemeente uitstrekken;

3° voor het openbaar verkeer openstaande wegen in Staatsbossen, natuur- en bosreservaten;

4° militaire wegen die voor het openbaar verkeer openstaan.

Die reglementen worden vastgesteld na advies van de betrokken gemeenteraden of, wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in artikel 7, eerste lid, na advies van de betrokken raadgevende commissies.

Is dat advies binnen zestig dagen na de aanvraag niet ingekomen, dan kan de bevoegde Minister het reglement ambtshalve vaststellen.

§ 2. De gemeenteraden stellen de in § 1 bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde Minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter goedkeuring voorgelegd na advies van de betrokken raadgevende commissies, wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in artikel 7, eerste lid.

Hebben de raadgevende commissies geen advies uitgebracht binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de Minister voorleggen. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement of, in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissies is ingekomen, dan kan het in werking gesteld worden. »

*Ten aanzien van het eerste middel*

B.3. Het eerste middel is afgeleid uit de schending, door de artikelen 2, 3 en 4 van de voormelde wet van 7 februari 2003, van artikel 39 van de Grondwet, alsmede van artikel 6, § 1, III, V en X, 1°, 2°bis en 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De Waalse Regering voert aan dat de bestreden bepalingen, die zijn goedgekeurd bij gewone meerderheid, een schending uitmaken van de exclusieve bevoegdheid van de gewesten inzake openbare werken, wegen en hun aanhorigheden, landbouw, bossen alsmede inzake openbaar vervoer.

B.4.1. Ter uitvoering van artikel 39 van de Grondwet zijn bij artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de volgende aangelegenheden aan de gewesten toegewezen :

« III. Wat de landinrichting en het natuurbehoud betreft :

[...]

4° De bossen;

[...]

V. Het landbouwbeleid en de zeevisserij [...] :

[...]

X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft :

1° de wegen en hun aanhorigheden;

[...]

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

[...]

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

[...]. »

In de parlementaire voorbereiding van artikel 6, § 1, X, van de voormelde bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt de bevoegdheid die aan de gewesten is toegekend inzake openbare werken en vervoer aangemerkt als « een beheersbevoegdheid in de ruime zin » (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 13; *Parl. St.*, Senaat, 1992-1993, nr. 558-5, p. 412).

B.4.2. Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen.

B.4.3. Artikel 6, § 4, 3°, van de voormelde bijzondere wet bepaalt :

« De Regeringen worden betrokken bij :

[...]

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, [...] »

Volgens de parlementaire voorbereiding van die bepaling (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 21) betreft de « algemene politie » de politiereglementen van toepassing op de verschillende vervoerswijzen, zoals :

- de politie over het wegverkeer;
- het algemeen reglement van de scheepvaartwegen;
- het politiereglement op de spoorwegen;
- de politie van het personenvervoer per tram, premetro, metro, autobus en autocar;
- de politie op de zeevaart en de luchtvaart.

B.4.4. Uit de hiervoor vermelde artikelen 6, § 1, X, en 6, § 4, 3°, in samenhang gelezen, alsmede uit de parlementaire voorbereiding van die bepalingen, blijkt dat de gewesten wel bevoegd zijn voor de regeling van het beheer van de land- en waterwegen in de meest ruime zin van het woord, maar dat die bevoegdheidstoewijzing niet het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer omvat, wat een federale bevoegdheid is gebleven, ook al moeten de gewestregeringen bij het ontwerpen ervan worden betrokken.

B.5.1. Tot de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer behoren de algemene reglementen die de Koning op grond van artikel 1 van de wegverkeerswet vermag vast te stellen. Dat artikel maakt deel uit van hoofdstuk I, « Algemene reglementen », van de voormelde wet.

Ter uitvoering van die machtiging is het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer genomen. Luidens artikel 1, eerste lid, ervan geldt dat reglement « voor het verkeer op de openbare weg en het gebruik ervan, door voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren en vee ». In artikel 2 worden verschillende begrippen gedefinieerd. Titel II preciseert de verkeersregels. Titel III heeft betrekking op de verkeerstekens.

B.5.2. Naast de machtiging tot het vaststellen van algemene reglementen voorziet de wegverkeerswet in de mogelijkheid tot het uitvaardigen van aanvullende reglementen. Zo belast artikel 2 bijvoorbeeld de gemeenteraden ermee reglementen vast te stellen die enkel gelden voor de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen. De artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet maken deel uit van hoofdstuk II, « Aanvullende reglementen ».

De aanvullende reglementen hebben aldus een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard zelf kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten.

B.5.3. Daaruit volgt dat de in de artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet bedoelde aanvullende verkeersreglementen, in zoverre zij op de in B.4.1 vermelde aangelegenheden betrekking hebben, tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. De bestreden bepalingen van de wet van 7 februari 2003, die de artikelen 2, *2bis* en 3 van de wegverkeerswet in hun geheel vervangen of opheffen, zonder rekening te houden met de gewestbevoegdheid inzake natuurbehoud, landbouw, openbare werken en vervoer, schenden derhalve de bevoegdheidverdelende regels.

B.6. Het eerste middel is gegrond.

B.7. Nu de overige middelen niet tot een ruimere vernietiging kunnen leiden, dienen zij niet te worden onderzocht.

Om die redenen,

het Hof

vernietigt de artikelen 2, 3 en 4 van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid.

Aldus uitgesproken in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 3 november 2004.

De griffier,

L. Potoms.

De voorzitter,

M. Melchior.

## SCHIEDSHOF

[2004/203397]

### Auszug aus dem Urteil Nr. 174/2004 vom 3. November 2004

Geschäftsverzeichnisnummer 2774

*In Sachen:* Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes vom 7. Februar 2003 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit, erhoben von der Wallonischen Regierung.

Der Schiedshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Melchior und A. Arts, und den Richtern P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke und J. Spreutels, unter Assistenz des Kanzlers L. Potoms, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Melchior,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

#### I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 13. August 2003 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 18. August 2003 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die Wallonische Regierung, rue Mazy 25-27, 5100 Namur, Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes vom 7. Februar 2003 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 25. Februar 2003).

(...)

#### II. In rechtlicher Beziehung

(...)

#### Die angefochtenen Bestimmungen

B.1. Die Nichtigkeitsklage ist gegen die Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes vom 7. Februar 2003 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit gerichtet; diese lauten wie folgt:

«Art. 2. Artikel 2 der am 16. März 1968 koordinierten Gesetze über die Straßenverkehrspolizei wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

’ Art. 2. Unter Vorbehalt von Artikel 3 der vorliegenden koordinierten Gesetze und von den Artikeln 2 und 3 des Gesetzes vom 12. Juli 1956 zur Festlegung des Autobahnstatuts erlassen die Gemeinderäte die zusätzlichen Verordnungen betreffend die öffentlichen Straßen, die sich auf dem Gebiet ihrer Gemeinde befinden.

Die zusätzlichen Verordnungen werden den angrenzenden Gemeinden spätestens fünfzehn Tage nach ihrer Annahme durch den Gemeinderat zur Information übermittelt. ’

Art. 3. Artikel 2*bis* derselben koordinierten Gesetze, eingefügt durch den Königlichen Erlaß Nr. 140 vom 30. Dezember 1982, sowie die Verweise auf diesen Artikel in den Artikeln 12 und 17 dieser koordinierten Gesetze werden aufgehoben.

Art. 4. Artikel 3 derselben koordinierten Gesetze wird wie folgt ersetzt:

’ Art. 3. § 1. Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, und der Minister der Landesverteidigung erlassen jeder für seinen Zuständigkeitsbereich die zusätzlichen Verordnungen in Bezug auf:

1. die Bestimmung der in der allgemeinen Straßenverkehrsordnung vorgesehenen geschlossenen Ortschaften, wenn diese sich über mehr als eine Gemeinde erstrecken,

2. die Militärstraßen, die für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.

§ 2. Die Gemeinderäte erlassen die in § 1 erwähnten zusätzlichen Verordnungen, falls der zuständige Minister es nicht getan hat.

Diese Verordnungen werden dem Minister zur Billigung vorgelegt. Hat der Minister sich innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung nicht dazu geäußert, kann die Verordnung in Kraft gesetzt werden. ’»

B.2. Vor ihrer Abänderung durch die angefochtenen Artikel des obengenannten Gesetzes vom 7. Februar 2003 besagten die Artikel 2, 2*bis* und 3 der durch den königlichen Erlaß vom 16. März 1968 koordinierten Gesetze über die Straßenverkehrspolizei:

«Art. 2. Unter Vorbehalt von Artikel 3 der vorliegenden koordinierten Gesetze und von Artikel 2 und 3 des Gesetzes vom 12. Juli 1956 zur Festlegung des Autobahnstatuts erlassen die Gemeinderäte die zusätzlichen Verordnungen betreffend die öffentlichen Straßen, die sich auf dem Gebiet ihrer Gemeinde befinden. Diese Verordnungen werden dem Minister, zu dessen Zuständigkeit der Straßenverkehr gehört, nach Stellungnahme der betroffenen in Anwendung von Artikel 7 Absatz 1 und 2 geschaffenen Beratungsausschüsse zur Billigung vorgelegt.

Haben die Beratungsausschüsse innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung ihre Stellungnahme nicht abgegeben, können die Gemeinderäte unmittelbar den Minister damit befassen. Hat sich der Minister innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung oder gegebenenfalls der Stellungnahme des Beratungsausschusses nicht dazu geäußert, kann die Verordnung in Kraft gesetzt werden.

Art. 2*bis*. Zur Bewältigung der Betriebskosten der Gesellschaften für öffentlichen Verkehr kann der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, die Gemeinderäte ersuchen, über die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erleichterung des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Gebiet der Gemeinde zu beraten.

Die zusätzlichen Verordnungen, die die Gemeinderäte auf Ersuchen des Ministers erlassen haben, werden letzterem, der um die Stellungnahme der betroffenen in Anwendung von Artikel 7 Absatz 1 geschaffenen Beratungsausschüsse bittet, zur Billigung vorgelegt. Haben die Beratungsausschüsse innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung ihre Stellungnahme nicht abgegeben, kann der Minister diese Verordnung billigen.

Wenn die Gemeinderäte dem Ersuchen des Ministers innerhalb der von ihm festgelegten Frist nicht nachgekommen sind oder der Minister der vom Gemeinderat erlassenen zusätzlichen Verordnung nicht zustimmen kann, so kann er diese zusätzliche Verordnung erlassen, nachdem er die Stellungnahme der betroffenen Beratungsausschüsse eingeholt hat.

Haben die Beratungsausschüsse innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung ihre Stellungnahme nicht abgegeben, so kann diese Verordnung in Kraft gesetzt werden.

Art. 3. § 1. Der Minister der Öffentlichen Arbeiten, der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört, der Minister der Landwirtschaft und der Minister der Landesverteidigung erlassen jeweils die zusätzlichen Verordnungen in Bezug auf:

1. die öffentlichen Straßen, die zum großen Straßen- und Wegenetz des Staates gehören, und die Kreuzungen, zu denen eine dieser öffentlichen Straßen gehört;
2. die Bestimmung der in der allgemeinen Straßenverkehrsordnung vorgesehenen geschlossenen Ortschaften, wenn diese sich über mehr als eine Gemeinde erstrecken;
3. die Waldstraßen und -wege, die in den Staatswäldern und Natur- und Waldreservaten für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind;
4. die Militärstraßen, die für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind.

Diese Verordnungen werden nach Stellungnahme der betroffenen Gemeinderäte erlassen oder, falls es sich um Gemeinden handelt, die zu den in Artikel 7 Absatz 1 erwähnten Gruppen von Gemeinden gehören, nach Stellungnahme der betroffenen Beratungsausschüsse.

Ist diese Stellungnahme innerhalb von sechzig Tagen nach ihrer Beantragung nicht abgegeben worden, kann der zuständige Minister die Verordnung von Amts wegen erlassen.

§ 2. Die Gemeinderäte erlassen die in § 1 erwähnten zusätzlichen Verordnungen, falls der zuständige Minister sich dessen enthalten hat. Diese Verordnungen werden dem Minister nach Stellungnahme der betroffenen Beratungsausschüsse zur Billigung vorgelegt, falls es sich um Gemeinden handelt, die zu den in Artikel 7 Absatz 1 erwähnten Gruppen von Gemeinden gehören.

Haben die Beratungsausschüsse innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung ihre Stellungnahme nicht abgegeben, können die Gemeinderäte unmittelbar den Minister damit befassen. Hat der Minister sich innerhalb von sechzig Tagen nach Empfang der zusätzlichen Verordnung oder gegebenenfalls der Stellungnahme des Beratungsausschusses nicht dazu geäußert, kann die Verordnung in Kraft gesetzt werden.»

*In Bezug auf den ersten Klagegrund*

B.3. Der erste Klagegrund ist abgeleitet aus dem Verstoß der Artikel 2, 3 und 4 des obengenannten Gesetzes vom 7. Februar 2003 gegen Artikel 39 der Verfassung sowie gegen Artikel 6 § 1 III, V und X Nrn. 1, 2<sup>bis</sup> und 8 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen. Die Wallonische Regierung führt an, die mit einfacher Mehrheit angenommenen angefochtenen Bestimmungen verletzen die ausschließliche Zuständigkeit der Regionen für die öffentlichen Arbeiten, die Straßen und ihre Nebenanlagen, die Landwirtschaft, die Wälder sowie den öffentlichen Verkehr.

B.4.1. In Ausführung von Artikel 39 der Verfassung wurden durch Artikel 6 § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen folgende Sachbereiche den Regionen zugeteilt:

«III. Was die Neugestaltung ländlicher Gebiete und die Erhaltung der Natur betrifft:

[...]

4. Wälder,

[...]

V. Die Agrarpolitik und die Seefischerei [...];

[...]

X. Was die öffentlichen Arbeiten und das Verkehrswesen betrifft:

1. die Straßen und ihre Nebenanlagen;

[...]

2<sup>bis</sup>. die rechtliche Regelung der Land- und Wasserverkehrswege, ungeachtet ihres Betreibers, mit Ausnahme der von der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen betriebenen Eisenbahnstrecken;

[...]

8. die öffentlichen städtischen und ortsverbindenden Verkehrsbetriebe, einschließlich der regelmäßig verkehrenden besonderen Beförderungsmittel, der Taxiunternehmen und der Vermietung von Kraftfahrzeugen mit Fahrer;

[...].»

In den Vorarbeiten zu Artikel 6 § 1 X des obenerwähnten Sondergesetzes vom 8. August 1980 wurde die Zuständigkeit, die den Regionen in Bezug auf öffentliche Arbeiten und Transport zugewiesen wurde, als eine «Verwaltungszuständigkeit im weiten Sinne» eingestuft (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 13; *Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558-5, S. 412).

B.4.2. Soweit sie nicht anders darüber verfügt haben, ist davon auszugehen, daß der Verfassungsgeber und der Sondergesetzgeber den Gemeinschaften und Regionen die gesamte Zuständigkeit erteilt haben, Vorschriften zu erlassen, die den ihnen zugewiesenen Angelegenheiten eigen sind. Vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen hat der Sondergesetzgeber die gesamte Politik im Bereich der von ihm zugewiesenen Angelegenheiten den Gemeinschaften und Regionen übertragen.

B.4.3. Artikel 6 § 4 Nr. 3 des obengenannten Sondergesetzes bestimmt:

«Die Regierungen werden beteiligt an

[...]

3. der Ausarbeitung der Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens, [...].»

Den Vorarbeiten zu dieser Bestimmung zufolge (*Parl. Dok.*, Kammer, Sondersitzungsperiode 1988, Nr. 516/1, S. 21) betrifft die «allgemeine Aufsicht» die Polizeiverordnungen, welche auf die verschiedenen Beförderungsarten anwendbar sind, wie

- die Straßenverkehrspolizei,
- die allgemeine Schifffahrtsordnung,
- die Eisenbahn-Polizeiordnung,
- die Aufsicht über den Personenverkehr per Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, Linienomnibus und Reiseomnibus,
- die Aufsicht über Seefahrt und Luftfahrt.

B.4.4. Aus den vorgenannten Artikeln 6 § 1 X und 6 § 4 Nr. 3 in Verbindung miteinander sowie aus den Vorarbeiten zu diesen Bestimmungen geht hervor, daß die Regionen tatsächlich für die Regelung der Verwaltung der Land- und Wasserverkehrswege im weitesten Sinne zuständig sind, daß aber diese Zuständigkeitszuweisung nicht die Verabschiedung von Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens umfaßt, was eine föderale Zuständigkeit geblieben ist, auch wenn die Regionalregierungen an ihre Ausarbeitung beteiligt werden müssen.

B.5.1. Die allgemeinen Verordnungen, die der König aufgrund von Artikel 1 des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei festlegen kann, gehören zu den Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht und der Regelung des Verkehrs- und Transportwesens. Dieser Artikel ist Bestandteil des «Allgemeine Verordnungen» genannten Kapitels I des besagten Gesetzes.

In Ausübung dieser Ermächtigung wurde der königliche Erlaß vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung angenommen. Aufgrund von Artikel 1 Absatz 1 regelt diese «den Verkehr auf öffentlichen Straßen und die Benutzung der öffentlichen Straße durch Fußgänger, Fahrzeuge sowie Zug-, Last- oder Reittiere und Vieh». Artikel 2 definiert verschiedene Begriffe. Titel II präzisiert die Verkehrsregeln. Titel III bezieht sich auf die Verkehrszeichen.

B.5.2. Neben der Ermächtigung zur Festlegung der allgemeinen Verordnungen sieht das Gesetz über die Straßenverkehrspolizei die Möglichkeit vor, zusätzliche Verordnungen zu erlassen. So beauftragt Artikel 2 beispielsweise die Gemeinderäte, die Verordnungen festzulegen, die nur auf die sich auf dem Gebiet ihrer Gemeinden befindenden öffentlichen Straßen anwendbar sind. Die Artikel 2, *2bis* und 3 des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei sind Bestandteil des «Zusätzliche Verordnungen» genannten Kapitels II.

Die zusätzlichen Verordnungen haben also einen besonderen Anwendungsbereich und dienen dazu, die Verkehrsregeln den örtlichen oder besonderen Umständen anzupassen. Von ihrer Beschaffenheit her können zusätzliche Verkehrsverordnungen keine Vorschriften bezüglich der allgemeinen Aufsicht enthalten.

B.5.3. Folglich sind die zusätzlichen Verkehrsverordnungen im Sinne der Artikel 2, *2bis* und 3 des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insofern sie sich auf die in B.4.1 erwähnten Sachbereiche beziehen, Bestandteil des Zuständigkeitsbereichs der Regionen. Die angefochtenen Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Februar 2003, die die Artikel 2, *2bis* und 3 des Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei vollständig ersetzen oder aufheben, ohne der Zuständigkeit der Regionen für die Erhaltung der Natur, die Landwirtschaft, die öffentlichen Arbeiten und das Transportwesen Rechnung zu tragen, verstoßen also gegen die Zuständigkeitsverteilungsvorschriften.

B.6. Der erste Klagegrund ist begründet.

B.7. Da die übrigen Klagegründe nicht zu einer weitergehenden Nichtigerklärung führen können, brauchen sie nicht geprüft zu werden.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

erklärt die Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes vom 7. Februar 2003 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit für nichtig.

Verkündet in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Schiedshof, in der öffentlichen Sitzung vom 3. November 2004.

Der Kanzler,  
L. Potoms.

Der Vorsitzende,  
M. Melchior.

## ARBITRAGEHOF

[2004/203398]

### Uittreksel uit arrest nr. 180/2004 van 3 november 2004

Rolnummer 3051

*In zake*: het beroep tot vernietiging van artikel 375 van de programmawet van 22 december 2003 (waking van rechter), ingesteld door P. Piron.

Het Arbitragehof, beperkte kamer,

samengesteld uit voorzitter A. Arts en de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en P. Martens, bijgestaan door de griffier L. Potoms,

wijst na beraad het volgende arrest:

#### I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 3 juli 2004 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 5 juli 2004, heeft P. Piron, 2600 Berchem, P.B. 2028, beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 375 van de programmawet van 22 december 2003 (waking van rechter) (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2003).

Op 8 juli 2004 hebben de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en P. Martens, met toepassing van artikel 71, eerste lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, de voorzitter ervan in kennis gesteld dat zij ertoe zouden kunnen worden gebracht aan het Hof, zitting houdende in beperkte kamer, voor te stellen een arrest te wijzen waarbij wordt vastgesteld dat het beroep klaarblijkelijk onontvankelijk is.

(...)

#### II. *In rechte*

(...)