ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 8 septembre 1969, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant exécution du Règlement (C.E.E.) n° 543/69 du Conseil des Communautés européennes du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route", a donné le 24 septembre 1969 l'avis suivant:

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 8e september 1969 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende uitvoering van Verordening (E.E.G.) nr. 543/69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer", heeft de 24e september 1969 het volgend advies gegeven :

Le projet a pour objet de prendre les mesures nécessaires à l'exécution du Règlement (C.E.E.) n° 543/69 du Conseil des Communautés économiques européennes du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Ce Règlement, qui sera applicable aux transports par route visés à l'article 2 à partir du 1er octobre 1969 ou du 1er octobre 1970 selon les distinctions établies dans l'article 19, est susceptible d'avoir des répercussions sur la réglementation belge.

Il en est ainsi, notamment, de l'arrêté ministériel du 1er mars 1967 relatif au contrôle du temps de conduite des véhicules affectés à des services d'autocars, qui reste partiellement en vigueur jusqu'au 1er octobre 1970. Selon les déclarations du fonctionnaire délégué, le Gouvernement a l'intention de mettre cet arrêté ministériel, dès le 1er octobre 1969, en concordance avec le Règlement.

Il en est encore ainsi de l'article 2 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles et de l'article 2 de l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière. Non seulement les définitions données dans ces deux dispositions ne coïncident pas toujours (voyez, par exemple, les définitions de la semi-remorque ou du poids maximum autorisé); elles ne

.../...

coïncident pas toujours non plus avec les définitions données dans l'article 1er du Règlement (voyez, par exemple, la définition du véhicule).

Il serait souhaitable que, dans une même matière, celle du transport par route, les mêmes notions reçoivent les mêmes définitions.

L'article 11, 2°, de l'arrêté royal du 14 mars 1968 précité fixe à 21 ans l'âge minimal des conducteurs de véhicules automobiles dont le poids maximum autorisé dépasse cinq tonnes. L'article 5, 1, a, du Règlement fixe à 18 ans l'âge minimal des conducteurs de véhicules dont le poids maximal autorisé est égal ou inférieur à 7,5 tonnes. Le règlement belge est donc plus sévère que le Règlement C.E.E.

L'article 13, 1, du Règlement dispose que "chaque Etat membre peut appliquer des minima plus élevés ou des maxima moins élevés que ceux fixés par l'article 5...".

La disposition plus sévère du règlement belge peut donc continuer à être appliquée, sans préjudice de la disposition contenue dans la deuxième phrase de l'article 13, 1, précité.

*

* *

Article 1er.

Cet article n'a pas de portée normative et doit être supprimé. Le numérotage des articles du projet devra être modifié en conséquence.

.../...

Si le Gouvernement estime utile de publier au Moniteur belge le Règlement C.E.E. qui a déjà été régulièrement publié au Journal officiel des Communautés européennes (Législation, n° 77) du 29 mars 1969, cette publication ne devrait pas être intitulée "annexe".

Article 2.

Compte tenu de la suppression de l'article 1er, il y a lieu de mentionner, à l'article 2, 1, l'intitulé complet du Règlement (C.E.E.) n° 543/69.

Article 4.

L'intention du Gouvernement étant de ne voir poursuivre que les infractions constatées en Belgique, l'article 4, alinéa 2, du projet devrait être rédigé comme suit :

"Les infractions commises sur le territoire des Etats membres de la Communauté par des personnes résidant dans le Royaume ne sont punissables que si elles ont été constatées en Belgique".

Article 6.

Les mots "de ce Règlement" devraient être remplacés par "du même Règlement".

*

.../...

Le projet ayant une portée pénale ne pourrait être mis en vigueur rétroactivement à une date à laquelle il n'aurait pas encore été publié.

Si, par ailleurs, l'intention du Gouvernement est de faire entrer l'arrêté en vigueur à la date du 1er octobre 1969, un article du projet, qui précéderait l'exécutoire, devrait le prévoir et l'arrêté lui-même devrait avoir été publié avant cette date.

Het ontwerp strekt tot het nemen van de nodige maatregelen voor de uitvoering van Verordening (E.E.G.) nr. 543/69 van de Raad van de Europese Economische Gemeenschappen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer.

Die Verordening, welke op het in artikel 2 bedoelde wegvervoer zal worden toegepast met ingang van 1 oktober 1969 of 1 oktober 1970, naar gelang van het in artikel 19 gemaakte onderscheid, kan een terugslag hebben op de Belgische reglementering.

Dat is onder meer het geval met het ministerieel besluit van 1 maart 1967 betreffende het toezicht op de stuurtijd der voor autocardiensten aangewende voertuigen, hetwelk gedeeltelijk van kracht blijft tot 1 oktober 1970. Naar de gemachtigde ambtenaar heeft verklaard, ligt het in de bedoeling van de Regering dat ministerieel besluit, van 1 oktober 1969 af, in overeenstemming te brengen met de Verordening.

Dat is nog het geval met artikel 2 van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, en met artikel 2 van het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Niet alleen stemmen de in die bepalingen gegeven begripsomschrijvingen niet steeds overeen (zie bijvoorbeeld de omschrijvingen van de oplegger of van het hoogste toegelaten gewicht), maar zij vallen ook niet steeds samen met de definities van artikel 1 van de Verordening (zie bijvoorbeeld de definitie van voertuig).

.../...

Het ware wenselijk in eenzelfde aangelegenheid, met name het wegvervoer, dezelfde begrippen op dezelfde wijze te omschrijven.

Artikel 11, 2°, van eerdervermeld koninklijk besluit van 14 maart 1968 stelt de vereiste minimumleeftijd vast op 21 jaar voor de bestuurders van motorvoertuigen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan vijf ton. Artikel 5, 1, a, van de Verordening stelt 18 jaar als minimumleeftijd voor de bestuurders van "voertuigen waarvan het toegestane maximumgewicht ten hoogste 7,5 ton bedraagt". Het Belgisch reglement is dus strenger dan de E.E.G.-Verordening.

Artikel 13, 1, van de Verordening bepaalt : "Iedere Lid-Staat kan hogere minima of lagere maxima toepassen dan die welke in de artikelen 5 ... zijn vastgesteld".

De strengere bepaling van het Belgisch reglement kan dus verder toegepast worden onverminderd het bepaalde in de tweede volzin van eerdervermeld artikel 13, 1.

*
* *

Artikel 1.

Dit artikel heeft geen normatieve strekking en moet vervallen. De overige artikelen van het ontwerp moeten dienovereenkomstig worden vernummerd.

.../...

Mocht de Regering het nuttig achten de E.E.G.-Verordening, die reeds op regelmatige wijze bekendgemaakt is in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen (Wetgeving, nr. 77) van 29 maart 1969, ook in het Belgisch Staatsblad bekend te maken, dan zou dat niet moeten geschieden onder het opschrift "Bijlage".

Artikel 2.

Nu artikel 1 vervalt, moet in artikel 2, 1, het volledig opschrift van de Verordening (E.E.G.) nr. 543/69 worden vermeld.

Artikel 4.

Aangezien de Regering alleen de in België vastgestelde overtredingen vervolgd wenst te zien, zou artikel 4, tweede lid, van het ontwerp als volgt moeten worden geredigeerd :

"De overtredingen op het grondgebied van de Lid-Staten van de Gemeenschap begaan door in het Rijk verblijfhoudende personen, zijn alleen strafbaar als zij in België zijn vastgesteld".

Artikel 6.

De woorden "van deze Verordening" zouden moeten worden vervangen door "van dezelfde Verordening".

*

.../...

Aangezien het ontwerp strafbepalingen bevat, mag het niet terugwerken tot op een datum waarop het nog niet zou zijn bekendgemaakt.

Mocht het anderzijds in de bedoeling van de Regering liggen het besluit op 1 oktober 1969 in werking te doen treden, dan zou een artikel van het ontwerp daarin moeten voorzien vóór het artikel betreffende de uitvoering, en zou het besluit zelf vóór die datum bekendgemaakt moeten zijn.

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	G. VAN BUNNEN,	conseiller d'Etat, staatsraad,	président, voorzitter,
	J. MASQUELIN,	conseillers d'Etat,	
Madame : Mevrouw :	G. CISELET,	staatsraden,	
Messieurs : de Heren :	P. DE VISSCHER,	assesseurs de la section de législation,	
	G. ARONSTEIN,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	M. JACQUEMIJN,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut-auditeur-generaal.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) M. JACQUEMIJN.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) G. VAN BUNNEN.