ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 32.369/2

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre de l'Intérieur, le 15 octobre 2001, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "relatif aux spécificités techniques et à l'homologation des véhicules de transport de valeurs utilisés par les entreprises de gardiennage et les services internes de gardiennage", a donné le 25 février 2002 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 32.369/2

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 15 october 2001 door de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de technische kenmerken en de homologatie van de voertuigen voor het waardevervoer gebruikt door de bewakingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten", heeft op 25 februari 2002 het volgende advies gegeven :

Observations générales

1. Les articles 4, 5, 6, 7 et 9 font état de véhicules de la catégorie 1a, 2a, 2b et 3. En réalité, cinq catégories de transport protégé sont décrites dans l'arrêté royal du 21 juin 2001 "réglant certaines méthodes de protection du transport de valeurs". Dans ces descriptions, il est fait mention, sans autre précision, de véhicules de la catégorie 1a, 2a, 2b et 3. Le projet examiné a notamment pour objet d'énoncer les caractéristiques techniques auxquelles doivent répondre ces véhicules.

Par ailleurs, les mentions des écriteaux prévues aux articles 4, 5 et 6 du projet sont incompréhensibles sans référence aux articles 8, 9 et 10 de l'arrêté royal du 21 juin 2001, précité, qui décrivent les valeurs transportées et mentionnent l'existence éventuelle d'un système de neutralisation.

Compte tenu de ces observations, il y a lieu d'insérer les dispositions du projet d'arrêté dans l'arrêté du 21 juin 2001, précité. A défaut, tant l'arrêté du 21 juin 2001 que le projet examiné manquent de clarté.

2. Plusieurs dispositions du projet mentionnent "l'entreprise de gardiennage". Il convient de mentionner également le "service interne de gardiennage". En effet, en vertu de son article 2, le projet s'applique aux entreprises de gardiennage et aux services internes de gardiennage.

La même observation vaut pour l'article 1er, 7°, 8° et 9°, et pour l'article 12, § 4, alinéa 2.

Observations particulières

Examen du projet

Préambule

1. A l'alinéa 2, le Conseil d'Etat n'aperçoit pas en quoi l'article 9 de la loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage constitue le fondement légal du projet d'arrêté. La mention de cet article doit, dès lors, être omise.

.../...

2. Comme le projet dispense le transport international en transit du respect de certaines obligations qu'il énonce (article 9, § 1er, alinéa 2), il y a lieu, dans le préambule, de viser également l'article 2, § 4, de la loi du 10 avril 1990, précitée.

Dispositif

Article 1er

1. La dénomination de la commission visée à l'article 20 de l'arrêté royal du 21 juin 2001, précité, est "commission transport protégé" et non "commission relative au Transport de valeurs".

2. Il n'y a pas lieu d'insérer dans les définitions des dispositions normatives. Celles-ci doivent se trouver dans les autres articles du projet.

Tel est le cas, aux 7° et 8°, de la précision selon laquelle le système de communication ou le système anti-hold-up doivent pouvoir être actionnés par tous les occupants de la cabine conducteur.

3. Au 8°, le Conseil d'Etat se demande pour quelle raison le système anti-hold-up ne doit pas être protégé contre le sabotage, comme doivent l'être les systèmes de communication et de localisation.

La même observation vaut pour le système d'alarme visé au 10°.

4. Au 11°, il y a lieu d'écrire "transport international protégé de valeurs en transit" au lieu de "transport protégé de valeurs international en transit" et "transport international protégé de valeurs" au lieu de "transport protégé de valeurs international".

Article 2

Il convient de lire "article 1er, § 1er, 3°" au lieu de "article 1er, § 1er, c".

Article 5

Le 1° fait état d'une cabine conducteur de type A. Or, le projet ne prévoit pas de types différents de cabines conducteurs.

Peut-être l'auteur du projet a-t-il voulu se référer à une cabine dont le matériau répond à la définition de "construction blindée de type A" mentionnée à l'article 1er, 4°. Si tel est le cas, il convient de l'indiquer plus clairement.

Article 6

Si les véhicules de la catégorie 2b répondent aux mêmes conditions que les véhicules de la catégorie 2a, il n'est plus nécessaire d'indiquer qu'ils sont, en outre, pourvus d'une cabine conducteur de type A et d'au moins une trappe d'évacuation. En effet, ces deux éléments doivent également équiper les véhicules de la catégorie 2a. Cependant, il est inexact d'écrire que les véhicules de la catégorie 2b répondent aux mêmes conditions que les véhicules de la catégorie 2a, puisqu'ils ne doivent pas disposer d'un écriteau mentionnant "monnaie métallique".

Dès lors, la phrase liminaire doit être remplacée par la phrase introductive suivante :

"Art. 6. Les véhicules de la catégorie 2b sont en outre pourvus : ...".

Chapitre V

Ce chapitre concerne l'homologation des véhicules. Conformément à l'article 8, § 4, de la loi du 10 avril 1990, précitée, mieux vaut faire état d'"approbation des spécificités techniques des véhicules".

.../...

Article 9

1. Au paragraphe 1er, alinéa 2, la version française du texte doit être mise en concordance avec la version néerlandaise.

2. Au paragraphe 2, les mots "après que le prototype de véhicule ait été proposé ou après qu'un prototype de véhicule ait été précédemment homologué dans un autre Etat membre de l'Union européenne ..." ne sont pas clairs.

Comme l'a confirmé la fonctionnaire déléguée, le paragraphe 2 a seulement pour but de prévoir que si un véhicule a été homologué dans un autre pays de l'Union européenne selon des normes, règles et procédés jugés équivalents par la commission, celle-ci ne doit pas procéder à nouveau à un examen complet du véhicule.

Le paragraphe 2 doit être modifié afin de traduire de manière exacte cette intention.

Article 10

1. Conformément à l'article 9, § 1er, il y a lieu de mentionner "les prototypes de véhicules" et non "le véhicule".

2. Si telle est bien l'intention de l'auteur du projet, il y a lieu de mentionner de manière plus précise le procès-verbal d'agréation visé à l'article 10 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Article 11

Au paragraphe 2, le mot "cahier de charges" n'est pas approprié et doit être omis ou remplacé par une autre expression.

.../...

Article 12

Au paragraphe 4, alinéa 1er, le Conseil d'Etat se demande de quelle "inscription" il s'agit. Peut-être l'auteur du projet a-t-il voulu mentionner la première mise en circulation ?

Article 13

L'alinéa 1er dispose que le contrôle d'un véhicule est effectué par "un des organismes désignés par le ministre".

Si telle est bien l'intention de l'auteur du projet, il convient de préciser que c'est l'entreprise contrôlée qui a le choix de l'organisme qui effectuera le contrôle.

Article 16

Il n'y a pas lieu de déroger à la règle habituelle d'entrée en vigueur des arrêtés royaux.

Observations finales d'ordre légistique et linguistique

Le texte du projet devrait être corrigé du point de vue de la légistique et, pour ce qui est de la version néerlandaise, également du point de vue de la langue. C'est sous réserve des observations de fond précédentes et à titre d'exemple que sont faites ci-après quelques propositions de texte.

Observations d'ordre légistique

Dispositif

Chapitre 1er

Article 1er

Conformément à la légistique, il faudrait écrire au liminaire de la version néerlandaise "wordt verstaan onder" au lieu de "worden beschouwd als"; au liminaire de la version française il faudrait écrire "l'on entend par" au lieu de "sont considérés comme".

Dans la version française du 11°, il faut écrire "article 2, § 4".

Chapitre IV

Dans la version française, il faut corriger la numérotation erronée du chapitre.

Observations d'ordre linguistique

Intitulé

Il y a lieu d'écrire :

"Koninklijk besluit betreffende de technische kenmerken en de homologatie van de voertuigen voor waardevervoer, gebruikt door bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten".

Dispositif

Chapitre 1er

Article 1er

Le 5° doit être rédigé comme suit :

"(...) waarlangs de inzettenden van de bestuurdercabine via een eenvoudige opzettelijke beweging het voertuig snel kunnen verlaten;"

Chapitre III

Article 7

Au 7°, les mots "die de voeding verzekert van" doivent être remplacés par "die de stroomtoevoer verzekert naar".

Article 12

Au paragraphe 1er, il faut écrire "conform het", c'est-à-dire sans le mot "aan".

Au paragraphe 2, il faut écrire "in het voertuig" au lieu de "aan boord van het voertuig".

Au paragraphe 3, il convient d'écrire "af te geven" au lieu de "af te leveren". La même observation vaut mutatis mutandis pour l'ensemble du projet.

Au paragraphe 4, alinéa 3, mieux vaut écrire "met toestemming" au lieu de "mits toestemming" ainsi que "opleidings- of trainingsdoeleinden" au lieu de "opleiding-of trainingsdoeleinden".

Article 13

A l'alinéa 1er, première phrase, il faut écrire "toepassing van" au lieu de "toepassing op" , ainsi que "teneinde na te gaan of een voertuig conform de bepalingen van het besluit is", au lieu de "teneinde de conformiteit ... aan ... na te gaan".

A la deuxième phrase de l'alinéa 1er, il faut écrire "aangewezen" au lieu de "aangeduid".

Chapitre VII

Mieux vaut écrire "overgangs- en uitvoeringsbepalingen" au lieu de "overgang- en uitvoeringsbepalingen".

Algemene opmerkingen

1. In de artikelen 4, 5, 6, 7 en 9 is er sprake van voertuigen van categorie 1a, 2a, 2b en 3. In het koninklijk besluit van 21 juni 2001 "houdende regeling van bepaalde methodes ter beveiliging van waardevervoer" worden eigenlijk vijf categorieën beveiligd vervoer beschreven. In die beschrijvingen wordt melding gemaakt van voertuigen van categorie 1a, 2a, 2b en 3, zonder enige toelichting. Het onderzochte ontwerp strekt er onder meer toe te bepalen aan welke technische kenmerken die voertuigen moeten beantwoorden.

Bovendien zijn de opschriften voorgeschreven in de artikelen 4, 5 en 6 van het ontwerp niet te begrijpen wanneer niet wordt aangehaakt bij de artikelen 8, 9 en 10 van het genoemde koninklijk besluit van 21 juni 2001, waarin de vervoerde waarden beschreven worden, en aangegeven wordt of er al dan niet een neutralisatiesysteem is.

Gelet op de voorgaande opmerkingen behoren de bepalingen van het ontwerpbesluit ingevoegd te worden in het genoemde besluit van 21 juni 2001. Zo niet zijn zowel het besluit van 21 juni 2001 als het voorliggende ontwerp onduidelijk.

2. In verscheidene bepalingen van het ontwerp is er sprake van "bewakingsonderneming". Ook de "interne bewakingsdienst" moet vermeld worden. Het ontwerp is immers, krachtens artikel 2 ervan, van toepassing op bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten.

Het bovenstaande geldt voor artikel 1, 7˚, 8˚ en 9˚ en voor artikel 12, § 4, tweede lid.

Bijzondere opmerkingen

Onderzoek van het ontwerp

Aanhef

1. Wat het tweede lid betreft, is het de Raad van State niet duidelijk in welk opzicht artikel 9 van de wet van 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten de rechtsgrond vormt van het ontwerpbesluit. De vermelding van dat artikel moet bijgevolg vervallen.

Aangezien het ontwerp het internationaal transitovervoer vrijstelt van naleving van bepaalde verplichtingen die in het ontwerp zijn vastgelegd (artikel 9, § 1, tweede lid), behoort in de aanhef ook verwezen te worden naar artikel 2, § 4, van de genoemde wet van 10 april 1990.

Dispositief

Artikel 1

1. De benaming van de commissie genoemd in artikel 20 van het meergenoemde koninklijk besluit van 21 juni 2001 is "Commissie beveiligd vervoer" en niet "Commissie betreffende het Waardevervoer".

2. Definities mogen geen regelgevende bepalingen bevatten. Die moeten opgenomen worden in andere artikelen van het ontwerp.

Dat geldt voor 7° en 8°, voorzover daarin staat dat het communicatiesysteem en het anti-overvalsysteem "geactiveerd" (lees : "in werking") moeten kunnen worden gesteld door alle inzittenden van de bestuurderscabine.

3. Wat onderdeel 8° betreft, vraagt de Raad van State zich af waarom het anti-overvalsysteem niet beveiligd hoeft te zijn tegen sabotage, zoals dat wel het geval is met het communicatie- en het lokalisatiesysteem.

Dezelfde opmerking geldt voor het alarmsysteem omschreven in 10°.

4. In 11°, schrijve men "internationaal beveiligd transitovervoer van waarden" in plaats van "internationaal beveiligd waardevervoer in transit".

Artikel 2

Men schrijve "artikel 1, § 1, 3°" in plaats van "artikel 1, § 1, c".

Artikel 5

In onderdeel 1° is er sprake van een bestuurderscabine type A. Het ontwerp heeft het echter nergens over verschillende soorten bestuurderscabines.

Misschien was het de bedoeling van de steller van het ontwerp te verwijzen naar een cabine waarvan het materiaal beantwoordt aan de definitie "bepantserde constructie type A", vermeld in artikel 1, 4°. Indien dat zo is, behoort zulks duidelijker te worden weergegeven.

Artikel 6

Indien de voertuigen van categorie 2b aan dezelfde voorwaarden voldoen als de voertuigen van categorie 2a, hoeft niet te worden vermeld dat ze bovendien voorzien zijn van een bestuurderscabine type A en ten minste één evacuatieluik. Met die beide onderdelen moeten voertuigen van categorie 2a immers ook uitgerust zijn. Het is echter onjuist te schrijven dat voertuigen van categorie 2b aan dezelfde voorwaarden

voldoen als voertuigen van categorie 2a, aangezien ze niet voorzien hoeven te zijn van het opschrift "metaalgeld".

De inleidende zin moet bijgevolg vervangen worden door de volgende inleidende zin :

"Art. 6. De voertuigen van categorie 2b zijn bovendien voorzien van : ...".

Hoofdstuk V

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de homologatie van voertuigen. Overeenkomstig artikel 8, § 4, van de genoemde wet van 10 april 1990 zou het beter zijn te spreken van "goedkeuring van de technische kenmerken van voertuigen".

Artikel 9

1. In paragraaf 1, tweede lid, behoort de Franse tekst in overeenstemming te worden gebracht met de Nederlandse.

2. In paragraaf 2 zijn de woorden "nadat een prototype voertuig is voorgesteld of nadat een prototype voertuig eerder gehomologeerd werd in een andere lidstaat van de Europese Unie ..." niet duidelijk.

Gelijk de gemachtigde ambtenaar heeft bevestigd, strekt paragraaf 2 er enkel toe te bepalen dat indien een voertuig gehomologeerd is in een ander land van de Europese Unie volgens normen, regels en procédés die door de commissie gelijkwaardig worden geacht, deze het voertuig niet opnieuw volledig hoeft te onderzoeken.

Paragraaf 2 moet gewijzigd worden om die bedoeling nauwkeuriger weer te geven.

Artikel 10

1. Men schrijve "prototypen van voertuigen" in plaats van "het voertuig", zoals in artikel 9, § 1.

2. Indien de steller van het ontwerp het proces-verbaal van goedkeuring bedoelt, genoemd in artikel 10 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, moet hij zulks ook duidelijker aangeven.

Artikel 11

In paragraaf 2 is de term "lastenboek" niet geschikt en moet hij vervallen of vervangen worden door een andere term.

Artikel 12

Het is de Raad van State niet duidelijk om welke "inschrijving" het gaat in paragraaf 4, eerste lid. Misschien bedoelt de steller van het ontwerp het eerste in het verkeer brengen.

Artikel 13

Het eerste lid bepaalt dat de controle van een voertuig verricht wordt door "één van de instellingen aangeduid door de minister".

Als dat wel de bedoeling is van de steller van het ontwerp, behoort te worden verduidelijkt dat het de gecontroleerde onderneming is die mag kiezen welke instelling de controle verricht.

.../...

Artikel 16

Er is geen reden om af te wijken van de gewone regel inzake de inwerkingtreding van koninklijke besluiten.

Slotopmerkingen van wetgevingstechnische en taalkundige aard

De tekst van het ontwerp behoort wetgevingstechnisch en, wat de Nederlandse versie betreft, ook taalkundig te worden gecorrigeerd. Onder voorbehoud van de voorgaande inhoudelijke opmerkingen worden hierna, bij wijze van voorbeeld, een aantal tekstvoorstellen gedaan.

Wetgevingstechnische opmerkingen

Dispositief

Hoofdstuk I

Artikel 1

Overeenkomstig de wetgevingstechniek schrijve men in de inleidende zin "wordt verstaan onder" in plaats van "worden beschouwd als"; in de inleidende zin van de Franse tekst, schrijve men "l'on entend par" in plaats van "sont considérés comme".

In de Franse tekst van onderdeel 11˚, schrijve men "article 2, § 4".

Hoofdstuk IV

In de Franse tekst behoort de verkeerde nummering van dit hoofdstuk gecorrigeerd te worden.

Taalkundige opmerkingen

Opschrift

Men schrijve :

"Koninklijk besluit betreffende de technische kenmerken en de homologatie van de voertuigen voor waardevervoer, gebruikt door bewakingsondernemingen en interne bewakingsdiensten".

Dispositief

Hoofdstuk I

Artikel 1

Onderdeel 5°, behoort als volgt te worden gesteld :

"(...) waarlangs de inzittenden van de bestuurdercabine via een eenvoudige opzettelijke beweging het voertuig snel kunnen verlaten;".

Hoofdstuk III

Artikel 7

In 7°, moeten de woorden "die de voeding verzekert van" vervangen worden door "die zorgt voor de stroomtoevoer naar".

Artikel 12

In paragraaf 1, behoort "conform het" te worden geschreven, zonder "aan".

In paragraaf 2, schrijve men "in het voertuig" in plaats van "aan boord van het voertuig".

In paragraaf 3, schrijve men "af te geven" in plaats van "af te leveren". Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor heel het ontwerp.

In paragraaf 4, derde lid, schrijve men "met toestemming" in stede van "mits toestemming" en "opleidings- of trainingsdoeleinden" in plaats van "opleiding- of trainingsdoeleinden".

Artikel 13

In het eerste lid, eerste zin, schrijve men "toepassing van" in plaats van "toepassing op", alsook "teneinde na te gaan of een voertuig conform de bepalingen van dit besluit is" in plaats van "teneinde de conformiteit ... aan ... na te gaan".

In de tweede zin van hetzelfde lid, schrijve men "aangewezen" in plaats van "aangeduid".

Hoofdstuk VII

Men schrijve "overgangs- en uitvoeringsbepalingen" in plaats van "overgang- en uitvoeringsbepalingen".

La chambre était composée de

Messieurs de Heren	Y. KREINS,	président de chambre, kamervoorzitter,
	P. QUERTAINMONT, J. JAUMOTTE,	conseillers d'Etat, staatsraden,
	J. van COMPERNOLLE, B. GLANSDORFF,	assesseurs de la section de législation, assessoren van de afdeling wetgeving,
Madame Mevrouw	B. VIGNERON,	greffier, griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme G. MARTOU, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. JAUMOTTE.

De kamer was samengesteld uit

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. G. MARTOU, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. JAUMOTTE.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

B. VIGNERON

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

Y. KREINS