ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 34.542/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 11 décembre 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité", a donné le 16 décembre 2002 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 34.542/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 11 december 2002 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging 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", heeft op 16 december 2002 het volgende advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 1er, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent. La motivation figurant dans la demande d'avis doit être reproduite dans le préambule de l'acte réglementaire.

En l'espèce, la lettre de demande d'avis est dépourvue de toute motivation de l'urgence. Le préambule du projet d'arrêté motive l'urgence par :

> "(...) le fait qu'il faut prendre le plus vite possible des mesures pour diminuer de façon draconienne les accidents causés par le phénomène de l'angle mort des camions et que l'installation obligatoire d'un rétroviseur ou caméra anti-angle mort sur les véhicules existants en est une condition indispensable et qu'en plus des mesures transitoires doivent être prises afin de permettre à l'industrie d'effectuer les adaptations de leurs véhicules pour pouvoir satisfaire aux dispositions de l'arrêté royal du 25 septembre 2002;".

*

* *

Le Conseil d'Etat, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

L'avant-projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

Formalités préalables

Il y a lieu de mentionner, dans le préambule, la communication du projet à la Commission européenne, conformément à l'article 8 de la directive 98/34/CEE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement et du Conseil.

Fondement légal

Article 1er
(article 23undecies en projet)

C'est l'article 23undecies de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité qui doit être complété et non "l'article 23undecies de l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 (...)".

Article 2
(article 43 en projet)

1. Au paragraphe 5, alinéa 2, en projet, il serait plus précis de viser le point B2. du chapitre II de l'annexe 16.

2. Le Conseil d'Etat se demande pour quelle raison les règles du paragraphe 5, alinéa 2, sont propres à l'hypothèse visée au paragraphe 5 et ne pourraient s'appliquer, de manière générale, à tous les dispositifs de vision indirecte du type caméra, ce qui nécessiterait alors une modification de l'annexe 16 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

3. Le paragraphe 5, alinéa 5, en projet, donne pour mission à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière d'examiner, à la demande du constructeur ou de son représentant, la conformité des systèmes de vision indirecte aux dispositions reprises à l'alinéa 1er.

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que si, comme le laisse penser la rédaction de l'alinéa 1er, le contrôle s'effectue dans le cadre du "contrôle technique", l'Institut Belge pour la Sécurité Routière n'a aucune compétente en la matière.

Si, comme le laisse penser les mots "à la demande du constructeur ou de son représentant", le contrôle visé se situe dans le cadre de la procédure d'homologation, l'on sort du champ d'application du paragraphe 5 en projet qui ne concerne que les véhicules déjà mis en circulation.

Si, enfin, le contrôle visé est un troisième type de contrôle, il appartient à l'auteur du projet de le définir davantage et d'en décrire les modalités.

En toute hypothèse, comme l'a rappelé la section de législation du Conseil d'Etat dans l'avis 33.715/2/V, donné le 31 juillet 2002, sur un projet devenu l'arrêté royal du 25 septembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 3 décembre 1976 relatif aux conditions d'homologation et de montage auxquelles doivent répondre les rétroviseurs pour véhicules automobiles.

> "Le projet d'arrêté ne peut réserver à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (...), le contrôle des rétroviseurs et des systèmes d'amélioration du champ de vision.
>
> Il convient que le projet établisse un mécanisme objectif d'agrément des personnes souhaitant exercer cette activité.".

2. Au paragraphe 6, il y a incompatibilité à prévoir que les véhicules mis en service avant le 1er janvier 2005 seront soumis à des règles particulières jusqu'au 31 décembre 2003.

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan. De motivering die in de adviesaanvraag wordt opgegeven, moet worden overgenomen in de aanhef van de regelgeving.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling helemaal niet gemotiveerd in de brief met de adviesaanvraag. In de aanhef van het ontwerpbesluit wordt het verzoek gemotiveerd met :

> "(...) de omstandigheid dat zo vlug mogelijk maatregelen moeten genomen worden om de ongevallen veroorzaakt door de dode hoek bij vrachtwagens drastisch te beperken en dat de verplichtte installatie van een anti-dodehoekspiegel of - camera op de bestaande vrachtwagens daartoe onontbeerlijk is en dat bovendien overgangsmaatregelen moeten uitgevaardigd worden teneinde de industrie in staat te stellen om de nodige aanpassingen aan hun voertuigen uit te voeren om te voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 25 september 2002;".

*
* *

De Raad van State, afdeling wetgeving, beperkt zich overeenkomstig artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte voorontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvoorschriften

In de aanhef moet worden vermeld dat het ontwerp is overgezonden aan de Europese Commissie, overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn 98/34/EEG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, gewijzigd bij richtlijn 98/48/EG van het Parlement en de Raad.

Rechtsgrond

Artikel 1
(ontworpen artikel 23undecies)

Artikel 23undecies 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 is het dat moet worden aangevuld en niet "artikel 23undecies van het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (...)".

Artikel 2
(ontworpen artikel 43)

1. Het zou nauwkeuriger zijn in de ontworpen paragraaf 5, eerste lid, te verwijzen naar bijlage 16, hoofdstuk II, punt B2.

2. De Raad van State vraagt zich af waarom de regeling van paragraaf 5, tweede lid, alleen geldt voor het geval genoemd in paragraaf 5 en niet in het algemeen kan worden toegepast op alle "inrichtingen voor indirect zicht" van het cameratype, in welk geval bijlage 16 van het genoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 zou moeten worden gewijzigd.

3. De ontworpen paragraaf 5, vijfde lid, bepaalt dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid tot taak heeft op aanvraag van de constructeur of zijn vertegenwoordiger te onderzoeken of de systemen voor indirect zicht in overeenstemming zijn met de voorschriften van het eerste lid.

De steller van het ontwerp wordt erop attent gemaakt dat als de controle naar aanleiding van de autokeuring geschiedt - zoals de redactie van het eerste lid doet vermoeden - het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid geen enkele bevoegdheid heeft terzake.

Als de bedoelde controle in het kader van de homologieprocedure geschiedt - zoals de woorden "op aanvraag van de constructeur of zijn vertegenwoordiger" doen vermoeden - valt dat buiten de werkingssfeer van de ontworpen paragraaf 5, die alleen geldt voor voertuigen die al in het verkeer zijn gebracht.

Als, tot slot, de bedoelde controle een derde soort controle vormt, moet de steller van het ontwerp die controle nauwkeuriger omschrijven en bepalen hoe die moet geschieden.

Hoe dan ook, zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State heeft opgemerkt in advies 33.715/2/V van 31 juli 2002 over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 25 september 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 december 1976 betreffende de voorwaarden voor de goedkeuring en de montage waaraan achteruitkijkspiegels voor auto's moeten voldoen, geldt het volgende :

> "Het ontwerp van besluit mag de controle op de achteruitkijkspiegels en de zichtveldverbeterende systemen niet uitsluitend aan het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (...) toevertrouwen.
>
> Het ontwerp dient een objectieve regeling vast te stellen voor de erkenning van de personen die deze activiteit wensen uit te oefenen.".

2. In paragraaf 6 is het onlogisch te bepalen dat tot 31 december 2003 bijzondere regels gelden voor voertuigen die vóór 1 januari 2005 in dienst worden gesteld.

La chambre était composée de

Madame Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre, kamervoorzitter,
Messieurs de Heren	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'Etat, staatsraden,
Madame Mevrouw	C. GIGOT,	greffier, griffier.

De kamer was samengesteld uit

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

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

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS