

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 47.214/4
DU 14 OCTOBRE 2009

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 21 septembre 2009, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "relatif à la circulation routière de véhicules exceptionnels", a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1/, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

Formalité préalable

Compte tenu des aspects budgétaires que présente le projet examiné, lequel instaure, en son article 8, de nouvelles redevances dans le cadre de la délivrance des autorisations de mise en circulation de véhicules exceptionnels, celui-ci doit être soumis à l'accord du Ministre du Budget.

Ne figure toutefois, dans le dossier joint à la demande d'avis, que la copie de la lettre de demande d'accord adressée au Secrétaire d'État au Budget et datée du 18 septembre 2009.

Il revient à l'auteur du projet de s'assurer du bon accomplissement de cette formalité préalable.

Compétence de l'autorité fédérale

Une première version du projet examiné a déjà été soumise le 23 août 2006 à l'avis de la section de législation. Dans son avis 41.234/VR, donné en chambres réunies le 3 octobre 2006, la section de législation a toutefois limité son examen à la seule question de savoir si l'autorité fédérale disposait de la compétence requise pour élaborer la réglementation alors en projet ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Suivant en cela la requête alors formulée par le demandeur d'avis.

Après avoir rappelé les principes généraux régissant le partage des compétences en matière de circulation routière et de gestion des routes, la section de législation y a formulé l'observation suivante :

"8. Les règles inscrites dans l'arrêté en projet relèvent en principe de la compétence fédérale concernant la «police générale et [la] réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi [que les] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport».

En vertu de cette compétence, il appartient à l'autorité fédérale de définir les «transports exceptionnels» et de les soumettre à une autorisation afin «d'assurer la sécurité routière ainsi que la sécurité et la facilité de la circulation du transport exceptionnel» (article 5, alinéa 1^{er}, du projet). Sur la même base, l'autorité fédérale peut également adopter des prescriptions spécifiques dans le même sens en ce qui concerne la charge, l'équipement de sécurité, l'accompagnement et la circulation de ces transports exceptionnels.

9. Dans la mesure toutefois où les prescriptions du projet ont essentiellement pour but de protéger l'infrastructure routière et de prévenir la dégradation du revêtement routier, l'autorité fédérale excède ses compétences dès lors que cette matière relève de la compétence des régions concernant «les routes et leurs dépendances» (article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1/, de la loi spéciale du 8 août 1980).

Il apparaît au Conseil d'État, que les dispositions suivantes du projet sont entachées d'un excès de compétence dès lors qu'elles concernent la gestion des routes:

- l'article 5, alinéa 2, qui dispose que l'autorisation du transport exceptionnel contient également les dispositions prescrites par le gestionnaire de la voirie pour empêcher que des dégâts ne soient occasionnés à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines;
- l'article 32, alinéa 2, qui dispose que, pour les transports exceptionnels dont la masse dépasse celle admise par le règlement technique des véhicules automobiles, il est interdit de franchir tout pont situé sur le parcours d'une déviation sans l'accord préalable et écrit du fonctionnaire délégué ou du gestionnaire de la route de déviation;
- l'article 36, dans la mesure où il dispose qu'en cas de réquisition par une autorité publique pour effectuer une mission urgente et d'intérêt général, celle-ci prend toutes les mesures requises pour empêcher des dégâts à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages d'art qui y sont établis et aux propriétés riveraines.

Ces dispositions du projet doivent en être distraites. En raison de leur interdépendance avec les autres dispositions du projet, le Conseil d'État estime opportun que l'État fédéral et les régions concluent un accord de coopération à ce sujet.

10. En outre, compte tenu du principe d'autonomie susmentionné (voir le point 7 ci-dessus), les dispositions du projet qui imposent aux gestionnaires de la voirie ou aux inspecteurs des routes régionaux des obligations nécessaires à l'exécution de l'arrêté, soulèvent des questions quant à la répartition des compétences. Il s'agit de :

- l'article 8, alinéas 9 et 10, qui fait mention d'une consultation du gestionnaire d'infrastructure;
- l'article 28, § 1^{er}, qui dispose que la circulation des transports exceptionnels est interdite sur les routes et autoroutes conformément aux prescriptions du gestionnaire, ces prescriptions étant annexées à l'autorisation;
- l'article 34 qui fait état de l'obligation de suivre les instructions du gestionnaire en ce qui concerne le franchissement des passages à niveau;
- l'article 35 qui dispose que le gestionnaire d'infrastructure définit les modalités de passage des ouvrages d'art, lesquelles sont ensuite intégrées dans l'autorisation;
- l'article 38 dans la mesure où il dispose que les «inspecteurs de[s] route[s] compétents désignés par les régions» sont chargés de veiller au respect de l'arrêté.

Ces dispositions doivent également être écartées du projet. En raison de leur interdépendance avec les autres dispositions du projet, le Conseil d'État estime également opportun que l'État fédéral et les régions concluent un accord de coopération à ce sujet.

11. L'article 42 du projet d'arrêté soulève également une question quant au partage des compétences. Il dispose que la composition et les missions du «Comité Consultatif pour le Transport Exceptionnel» sont déterminées dans un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions. Cette disposition se heurte à l'objection selon laquelle la décision de conclure un accord de coopération ne peut être prise unilatéralement dans le cadre d'un arrêté royal.

12. Il est à noter enfin que, dans la mesure où le projet d'arrêté modifie ou abroge des dispositions du règlement général sur la police de la sécurité routière en ce qui concerne les autorisations de transports exceptionnels (articles 40, 3/ à 6/, et 41), ces modifications ou abrogations ne valent que dans la mesure où ces autorisations concernent «la police générale et la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi [que les] prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport», mais pas dans la mesure où elles concernent la protection de l'infrastructure routière et la prévention de la dégradation du revêtement routier. Il appartient aux auteurs du projet d'indiquer expressément dans les dispositions modificatives et abrogatoires précitées dans quelle mesure les dispositions du règlement général sur la police de la sécurité routière sont modifiées ou abrogées ⁽²⁾.

⁽²⁾ *Note infrapaginale 11 de l'avis cité* : Voir Cour d'arbitrage, n/ 88/95, 21 décembre 1995, B.11.

13. Il résulte de toutes ces observations qu'une adaptation en profondeur du projet s'impose et que, dans la mesure où les dispositions concernant la police générale de la circulation routière et les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport, qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale, sont indissolublement ou très étroitement liées aux dispositions concernant la gestion des routes, qui est une matière régionale, seul un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions permet de les régler dans un seul et même texte."

Le projet actuellement examiné a été adapté pour tenir compte de ces observations. Il se limite, en effet, à organiser la circulation des véhicules exceptionnels afin d'assurer la sécurité et la facilité de ces transports, ainsi que celles de la circulation routière en général. Les éléments relatifs à la préservation des voiries, ainsi qu'à l'intervention des agents dépendant des autorités régionales, ont ainsi été omis. Enfin, la demande d'avis mentionne l'existence d'un projet d'accord de coopération entre les autorités fédérales et régionales réglant la matière. Selon les pièces complémentaires fournies par le fonctionnaire délégué, cet accord est toujours à l'état de projet.

L'article 41 du projet initial (numéro de rôle 41.234/VR) visant à abroger les articles 48 et 59.5, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, a toutefois été maintenu dans le projet actuellement examiné.

Concernant cette disposition, il doit être renvoyé à l'observation n/ 12 formulée dans l'avis 41.234/VR et reproduite ci-avant.

Il en va de même des dispositions modificatives prévues à l'article 40 du projet, en ce qu'elles visent à prendre en compte l'abrogation de l'article 48 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

À l'alinéa 1^{er} du préambule, le fondement légal du projet, à savoir l'article 1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, doit être visé avec la mention des modifications qui lui ont été apportées. Il s'agit des lois des 21 juin 1985, 5 août 2003 et 20 juillet 2005.

Alinéa 3

L'alinéa 3 du préambule, consacré au visa 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, doit être omis; cet arrêté n'étant pas modifié par le projet examiné.

Alinéa 7 (devenant l'alinéa 6)

L'alinéa 7 (devenant l'alinéa 6) du préambule doit être rédigé comme suit :

"Vu l'avis 47.214/4 du Conseil d'État, donné le 14 octobre 2009, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1/, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;" ⁽³⁾.

⁽³⁾ Voir *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, recommandation n/ 36.1 et formule F 3-5-2, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative".

Ministres proposant

Il est mentionné, en fin de préambule, que le projet a été délibéré en Conseil des ministres.

Interrogé sur ce point, le fonctionnaire délégué a confirmé que cette mention renvoie à une délibération datant du 7 juin 2006. Cette délibération n'étant pas exigée par la disposition procurant un fondement légal au projet, il serait préférable de l'omettre.

Dispositif

Article 2

1. À l'alinéa 1^{er}, 2/, il convient de supprimer les mots "et ses suites".

2. À l'alinéa 1^{er}, 14/, dans la version française, il convient, conformément au 18/, d'utiliser les mots "véhicule accompagnateur".

Article 4

La structure de l'article 4 du projet doit être revue, afin de mieux définir les différentes catégories de véhicules exceptionnels, l'usage des termes "dont le véhicule remplit une ou plusieurs des conditions suivantes", ne permettant pas d'effectuer un classement précis des véhicules exceptionnels.

À cet égard, il peut être suggéré de distinguer la classification des véhicules concernés et l'énumération des différents types d'autorisation de circulation dont peuvent bénéficier chacun des types de véhicule exceptionnel.

La rédaction de l'article 4 du projet doit également être rendue plus conforme aux principes de technique législative ⁽⁴⁾.

Article 6

1. À l'article 6, alinéa 4, du projet, il convient d'éviter d'user des termes "responsables" et "corresponsable", pour définir les tâches et fonctions des différents intervenants. Il ne revient, en effet, pas à l'auteur du projet d'interférer avec les régimes de responsabilité civile ou pénale qui leur sont applicables. À titre d'exemples, il y a lieu d'utiliser les expressions telles que "veiller à" ou "être chargé de".

2. Cette observation vaut également pour l'article 26, alinéa 2, du projet.

Article 7

La rédaction de l'article 7, alinéa 2, du projet, doit être revue; la formulation selon laquelle "la réception et la recevabilité (d'une demande) sont arrêtées par avis" étant incorrecte.

Article 8

À l'article 8, alinéa 6, du projet, la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas comment il serait matériellement possible, dès le premier janvier d'une année donnée, d'adapter les redevances par rapport à l'indice des prix à la consommation du mois de décembre de l'année précédente.

⁽⁴⁾ *Ibid.*, recommandations n/s 57 et 58.

Article 19

Au paragraphe 2, alinéa 4, aucune disposition légale n'habilite l'auteur du projet à régler la question de la responsabilité d'un service de police en cas de "frais résultant du retard durant le transport, causé par quelque raison que ce soit ou à cause de la réorganisation d'escorte".

Cet alinéa sera omis.

Article 23

Les deux alinéas composant l'article 23 du projet, consacrés à l'équipement lumineux du ou des véhicule(s) accompagnateur(s), sont rédigés l'un au pluriel ("les véhicules accompagnateurs sont équipés"), l'autre au singulier ("le véhicule accompagnateur est équipé").

Afin d'éviter tout problème d'interprétation, il convient :

- soit de formuler au pluriel l'exigence prévue à l'article 23, alinéa 2, du projet;
- soit de préciser qu'en cas de convoi comportant plusieurs véhicules accompagnateurs, certaines des exigences imposées ne concernent que l'un de ces véhicules accompagnateurs.

Articles 26 à 29

La section de législation se demande si le coordinateur de la circulation peut également être le conducteur d'un véhicule accompagnateur.

Article 30

La subdélégation de pouvoirs réglementaires au ministre, prévue par l'article 30, alinéa 1^{er}, du projet, est excessivement large. Il revient au Roi de fixer les règles principales relatives à la formation exigée des coordinateur et accompagnateur de convois exceptionnels, une subdélégation de pouvoirs réglementaires au ministre n'étant possible que pour des questions techniques ou de détail ⁽⁵⁾.

Article 36

La section de législation du Conseil d'État se demande si l'article 36, relatif aux réquisitions de véhicules exceptionnels par les autorités publiques, ne fait pas double emploi avec l'article 3, alinéas 2 et 3, du projet.

Il conviendrait dès lors soit d'omettre l'article 36, soit d'assurer une meilleure coordination entre les articles 3 et 36 du projet.

Article 38

Compte tenu de la définition qui figure à l'article 2, alinéa 1^{er}, 1/, les mots "de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1978 portant" doivent être remplacés par le mot "du".

Article 42

1. L'article 42 du projet dispose :

"Art. 42. L'obligation d'être titulaire de l'attestation ou de la reconnaissance de la capacité professionnelle, visée à l'article 30, est d'application dès qu'une formation reconnue sera organisée.

Le ministre peut prévoir une période transitoire jusqu'à l'obtention de l'attestation de compétence".

⁽⁵⁾ *Ibid.*, recommandation n/ 7.3.

Une telle disposition ne permet pas d'établir avec une précision suffisante la date d'entrée en vigueur de la réglementation en projet.

À défaut de pouvoir fixer une date d'entrée en vigueur unique de l'ensemble des dispositions de l'arrêté en projet, il conviendrait de prévoir un mécanisme de fixation spécifique d'une date d'entrée en vigueur distincte pour son article 30 ⁽⁶⁾.

2. Il peut être renvoyé, pour ce qui concerne l'article 42, alinéa 2, du projet, à l'observation formulée ci-avant, à propos de son article 30.

Article 43

L'article 43 du projet dispose que celui-ci "entre en vigueur ... mois après la date de sa publication au Moniteur belge".

L'adoption d'une telle disposition suppose l'existence d'une raison spécifique justifiant une dérogation au délai usuel d'entrée en vigueur, fixé par l'article 6, alinéa 1^{er}, de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

Elle doit, en outre, satisfaire à l'exigence de précision qui préside à la rédaction des dispositions fixant la date d'entrée en vigueur d'un texte réglementaire.

Une telle précision serait mieux assurée en faisant entrer en vigueur l'arrêté en projet le premier jour d'un mois déterminé, ou déterminable à partir de sa date de publication au Moniteur belge ⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ *Ibid.*, recommandation n/ 152.3.

⁽⁷⁾ *Ibid.*, recommandations n/s 152 et 152.1.

Article 45

Il y a lieu d'écrire :

"Le ministre qui a la Justice dans ses attributions, le ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions et le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté" ⁽⁸⁾.

⁽⁸⁾ *Ibid.*, recommandation n/ 167 et formule F 4-7-2.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	L. DETROUX,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 47.214/4
VAN 14 OKTOBER 2009

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 21 september 2009 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen", heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1/, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten, haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

Voorafgaande opmerking

Gelet op de budgettaire aspecten van het voorliggende ontwerp, waarvan artikel 8 nieuwe retributies invoert in het kader van de afgifte van de vergunningen voor het in verkeer brengen van uitzonderlijke voertuigen, moet het ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister van Begroting.

In het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier bevindt zich evenwel slechts een afschrift van de brief d.d. 18 september 2009 met het aan de staatssecretaris voor Begroting gerichte verzoek om akkoordbevinding.

De steller van het ontwerp moet ervoor zorgen dat dit voorafgaande vormvoorschrift naar behoren wordt vervuld.

Bevoegdheid van de federale overheid

Een eerste versie van het voorliggende ontwerp is reeds ter fine van advies voorgelegd aan de afdeling Wetgeving op 23 augustus 2006. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 41.234/VR, dat op 3 oktober 2006 is verstrekt in verenigde kamers, haar onderzoek evenwel beperkt tot de enkele vraag of de federale overheid beschikte over de vereiste bevoegdheid om de regeling, die toen in het stadium van een ontwerp was, uit te vaardigen ⁽¹⁾.

De afdeling Wetgeving heeft daarin eerst de algemene beginselen gememoreerd die gelden voor de verdeling van de bevoegdheden inzake wegverkeer en beheer van de wegen en vervolgens het volgende opgemerkt :

"8. De in het ontworpen besluit opgenomen regelingen vallen in beginsel binnen de federale bevoegdheid inzake de «algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen».

Op grond van die bevoegdheid komt het de federale overheid toe het «uitzonderlijk vervoer» te omschrijven en het aan een vergunning te onderwerpen teneinde «de verkeersveiligheid te verzekeren, alsmede (...) het verkeer van het uitzonderlijk vervoer veilig en vlot te laten verlopen» (artikel 5, eerste lid, van het ontwerp). Op dezelfde grond kan de federale overheid eveneens bijzondere voorschriften met dezelfde strekking uitvaardigen met betrekking tot de lading, de veiligheidsuitrusting, de begeleiding en de verkeersdeelneming van dit uitzonderlijk vervoer.

9. Voor zover de voorschriften van het ontwerp er echter wezenlijk op gericht zijn de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen, gaat de federale overheid zijn bevoegdheid te buiten, aangezien deze aangelegenheid tot de bevoegdheid van de gewesten inzake «de wegen en hun aanhorigheden» (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) behoort.

Het komt de Raad van State voor dat volgende bepalingen uit het ontwerp door een bevoegdheidsoverschrijding zijn aangetast, aangezien zij betrekking hebben op het beheer van de weg :

- artikel 5, tweede lid, waarin wordt bepaald dat de vergunning voor het uitzonderlijk vervoer tevens de door de beheerder van de weg voorgeschreven maatregelen bevat om de beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen;

⁽¹⁾ Overeenkomstig het toen door de adviesaanvrager geformuleerde verzoek.

- artikel 32, tweede lid, waarin wordt bepaald dat het voor uitzonderlijk vervoer waarvan de massa groter is dan deze toegelaten in het technisch reglement van de motorvoertuigen verboden is elke brug die zich op de omleidingsweg bevindt te overschrijden zonder voorafgaand en schriftelijk akkoord van de gemachtigde ambtenaar of van de beheerder van de omleidingsweg;
- artikel 36, in de mate dat het bepaalt dat, in geval van opeising door een openbare overheid voor het uitvoeren van een dringende opdracht van algemeen belang, de overheid alle maatregelen neemt die vereist zijn om beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

Deze bepalingen dienen uit het ontwerp te worden weggelaten. Wegens de onderlinge verwevenheid met de overige bepalingen van het ontwerp komt het Raad van State als aangewezen voor hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.

10. Daarenboven rijzen er, in het licht van het hiervoor vermelde autonomiebeginsel (zie supra nr. 7), bevoegdheidsrechtelijke bezwaren tegen die bepalingen van het ontwerp die aan gewestelijke wegbeheerders of wegeninspecteurs verplichtingen opleggen die voor de uitvoering van het besluit noodzakelijk zijn. Het gaat om :

- artikel 8, negende en tiende lid, waarin van een raadpleging van de infrastructuurbeheerder gewag wordt gemaakt;
- artikel 28, § 1, waarin wordt bepaald dat het verkeer van uitzonderlijk vervoer verboden is op de wegen en autosnelwegen volgens de voorschriften van de beheerder, welke voorschriften in bijlage bij de vergunning worden opgenomen;
- artikel 34 waarin, inzake het dwarsen van gelijkgrondse spoorwegoverwegen, gewag wordt gemaakt van een verplichting om de aanwijzingen van de beheerder te volgen;
- artikel 35 waarin wordt bepaald dat de infrastructuurbeheerder de voorwaarden voor de doorgang van kunstwerken bepaalt, welke vervolgens in de toegekende vergunning worden opgenomen;
- artikel 38 in de mate dat het bepaalt dat de «bevoegde wegeninspecteurs aangeduid door de Gewesten» belast worden met het toezicht op de naleving van dit besluit.

Ook deze bepalingen dienen uit het ontwerp te worden verwijderd. Wegens de onderlinge verwevenheid met de overige bepalingen van het ontwerp komt het de Raad van State eveneens als aangewezen voor hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.

11. Ook bij artikel 42 van het ontwerpbesluit rijst een bevoegdheidsrechtelijk bezwaar. Daarin wordt bepaald dat de samenstelling en de opdrachten van het «Adviescomité voor het Uitzonderlijk Vervoer» in een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de gewesten wordt geregeld. Deze bepaling stuit op het bezwaar dat in een koninklijk besluit niet eenzijdig kan worden beslist tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord.

12. Tenslotte dient te worden opgemerkt dat voor zover het ontwerpbesluit bepalingen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wijzigt of opheft met betrekking tot vergunningen voor uitzonderlijk vervoer (artikelen 40, 3/ tot 6/, en 41), deze wijziging of opheffing uitsluitend geldt voor zover deze vergunningen «de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen» betreffen, doch niet voor zover ze de bescherming van de wegeninfrastructuur en de voorkoming van de beschadiging van het wegdek betreffen. Het komt aan de stellers van het ontwerp toe uitdrukkelijk in de genoemde wijzigings- en opheffingsbepalingen aan te geven in welke mate de bepalingen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden gewijzigd of opgeheven ⁽²⁾.

13. Uit al deze bemerkingen volgt dat het ontwerp grondig dient te worden aangepast en dat voor zover de bepalingen inzake de algemene politie van het wegverkeer en de technische voorschriften inzake de verkeers- en vervoermiddelen waarvoor de federale overheid bevoegd is, onlosmakelijk of zeer nauw verbonden zijn met de bepalingen inzake het beheer van de wegen, waarvoor de gewesten bevoegd zijn, alleen een samenwerkingsovereenkomst tussen de federale Staat en de gewesten toelaat deze in éénzelfde tekst te regelen."

Het thans voorliggende ontwerp is aangepast om rekening te houden met deze opmerkingen. Het beperkt zich immers ertoe het verkeer van uitzonderlijke voertuigen te regelen om ervoor te zorgen dat dit vervoer veilig en vlot verloopt, en dat ook het wegverkeer in het algemeen veilig en vlot verloopt. De bepalingen die betrekking hebben op de bescherming van de wegen, alsmede op het optreden van de ambtenaren die ressorteren onder de gewestelijke overheden, zijn zodoende uit het ontwerp weggelaten. In de adviesaanvraag wordt ten slotte vermeld dat er een ontwerp van samenwerkingsakkoord bestaat tussen de federale en gewestelijke overheden waarin deze aangelegenheid wordt geregeld. Luidens de door de gemachtigde ambtenaar bezorgde aanvullende stukken bevindt dit akkoord zich nog steeds in het stadium van een ontwerp.

⁽²⁾ Voetnoot 11 van het aangehaalde advies : Zie Arbitragehof, nr. 88/95, 21 december 1995, B.11.

Artikel 41 van het oorspronkelijke ontwerp (rolnummer 41.234/VR), dat ertoe strekt de artikelen 48 en 59.5 op te heffen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, is in het thans voorliggende ontwerp evenwel in stand gehouden.

In verband met deze bepaling wordt verwezen naar opmerking nr. 12 die is gemaakt in advies 41.234/VR en hierboven wordt weergegeven.

Zulks geldt evenzo voor de wijzigingsbepalingen in artikel 40 van het ontwerp, in zoverre ze ertoe strekken rekening te houden met de opheffing van artikel 48 van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

In het eerste lid van de aanhef dient naar de rechtsgrond van het ontwerp, namelijk artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, te worden verwezen met vermelding van de wijzigingen die erin zijn aangebracht. Het gaat om de wetten van 21 juni 1985, 5 augustus 2003 en 20 juli 2005.

Derde lid

Het derde lid van de aanhef, waarin wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, dient te vervallen; dit besluit wordt immers niet gewijzigd bij het voorliggende ontwerp.

Zevende lid (dat het zesde lid wordt)

Het zevende lid (dat het zesde lid wordt) van de aanhef moet geredigeerd worden als volgt :

"Gelet op advies 47.214/4 van de Raad van State, op 14 oktober 2009 gegeven met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1/, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;" ⁽³⁾.

Voordragende ministers

Aan het slot van de aanhef wordt vermeld dat het ontwerp is vastgesteld na overleg in de ministerraad.

Desgevraagd heeft de gemachtigde ambtenaar bevestigd dat deze vermelding verwijst naar een overleg dat plaatsgevonden heeft op 7 juni 2006. Aangezien dit overleg niet wordt vereist in de bepaling waaraan het ontwerp zijn rechtsgrond ontleent, zou het verkieslijk zijn deze vermelding weg te laten.

Dispositief

Artikel 2

1. In het eerste lid, 2/, dienen de woorden "en zijn aanpassingen" te vervallen.

⁽³⁾ Zie *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, aanbeveling nr. 36.1 en formule F 3-5-2, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek".

2. In de Franse versie van het eerste lid, 14/, dienen overeenkomstig onderdeel 18/, de woorden "véhicule accompagnateur" te worden gebruikt.

Artikel 4

De structuur van artikel 4 van het ontwerp moet worden herzien om de verschillende categorieën van uitzonderlijke voertuigen beter te definiëren, daar de woorden "waarvan het voertuig voldoet aan één of meer van volgende voorwaarden" het niet mogelijk maken de uitzonderlijke voertuigen nauwkeurig te rangschikken.

In dat verband kan worden voorgesteld een onderscheid te maken tussen de rangschikking van de betrokken voertuigen en de opsomming van de verschillende soorten van verkeersvergunningen die gelden voor elk type van uitzonderlijk voertuig.

De redactie van artikel 4 van het ontwerp moet eveneens beter in overeenstemming worden gebracht met de beginselen van de wetgevingstechniek ⁽⁴⁾.

Artikel 6

1. In artikel 6, vierde lid, van het ontwerp is het verkieslijk niet te werken met de woorden "verantwoordelijk" en "medeverantwoordelijk" ter omschrijving van de taken en functies van de verschillende personen die optreden. Het komt de steller van het ontwerp immers niet toe te interfereren met de regelingen inzake burgerlijke aansprakelijkheid of strafrechtelijke verantwoordelijkheid die op hen van toepassing zijn. Men kan bijvoorbeeld de uitdrukkingen "erop toezien" of "belast zijn met" bezigen.

2. Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 26, tweede lid, van het ontwerp.

⁽⁴⁾ *Ibid.*, aanbevelingen nr. 57 en nr. 58.

Artikel 7

Artikel 7, tweede lid, van het ontwerp, volgens hetwelk "De ontvangst en de ontvankelijkheid van (een aanvraag) worden vastgesteld door melding" is gebrekkig geformuleerd; de redactie ervan dient te worden herzien.

Artikel 8

Het is de afdeling Wetgeving van de Raad van State niet duidelijk hoe het in artikel 8, zesde lid, van het ontwerp in de praktijk mogelijk zou zijn om reeds op één januari van een bepaald jaar de retributies aan te passen aan het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december van het jaar ervoor.

Artikel 19

Geen enkele wetsbepaling machtigt de steller van het ontwerp om in paragraaf 2, vierde lid, de kwestie te regelen van de aansprakelijkheid van een politiedienst in geval van "kosten ten gevolge van vertraging tijdens het vervoer, van welke aard dan ook of wegens reorganisatie van begeleiding".

Dit lid dient te vervallen.

Artikel 23

Van de twee leden die artikel 23 van het ontwerp vormen en die gewijd zijn aan de verlichting van het of de begeleidingsvoertuig(en), is er één in het meervoud ("de begeleidingsvoertuigen") en één in het enkelvoud ("het begeleidingsvoertuig") gesteld.

Teneinde interpretatieproblemen te voorkomen, dient :

- ofwel het vereiste in artikel 23, tweede lid, van het ontwerp in het meervoud te worden geformuleerd;
- ofwel te worden gepreciseerd dat bij een konvooi met verscheidene begeleidingsvoertuigen, bepaalde gestelde vereisten slechts betrekking hebben op één van die begeleidingsvoertuigen.

Artikelen 26 tot 29

De afdeling Wetgeving vraagt zich af of de verkeerscoördinator eveneens bestuurder mag zijn van een begeleidingsvoertuig.

Artikel 30

De subdelegatie van verordeningsbevoegdheden aan de minister, waarin artikel 30, eerste lid, van het ontwerp voorziet, is veel te ruim. Het komt de Koning toe de belangrijkste regels vast te stellen betreffende de vereiste opleiding van de coördinator en de begeleider van buitengewone konvooien, terwijl een subdelegatie van verordeningsbevoegdheden aan de minister slechts mogelijk is voor technische of detailkwesties ⁽⁵⁾.

Artikel 36

De afdeling Wetgeving van de Raad van State vraagt zich af of artikel 36 betreffende de opeising van uitzonderlijke voertuigen door de openbare overheden geen onnodige herhaling is van artikel 3, tweede en derde lid, van het ontwerp.

⁽⁵⁾ *Ibid.*, aanbeveling nr. 7.3.

Bijgevolg zou ofwel artikel 36 moeten vervallen, ofwel gezorgd moeten worden voor een betere coördinatie tussen de artikelen 3 en 36 van het ontwerp.

Artikel 38

Gelet op de definitieve in artikel 2, eerste lid, 1/, moeten de woorden "koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende" vervallen.

Artikel 42

1. Artikel 42 van het ontwerp bepaalt :

"De verplichting tot het bezitten van een bekwaamheidsattest of erkenning van beroepsbekwaamheid waarvan sprake in artikel 30 geldt van zodra hiervoor een erkende opleiding is voorzien.

Hiervoor kan de minister een overgangperiode tot het behalen van het bekwaamheidsattest voorzien".

Een zodanige bepaling maakt het niet mogelijk de datum van inwerkingtreding van de ontworpen regeling voldoende nauwkeurig vast te stellen.

Daar het niet mogelijk is voor alle bepalingen van het ontworpen besluit één enkele datum van inwerkingtreding vast te stellen, zou moeten worden voorzien in een specifieke regeling voor het vaststellen van een afzonderlijke datum van inwerkingtreding voor artikel 30 van het ontwerp ⁽⁶⁾.

2. Wat artikel 42, tweede lid, van het ontwerp betreft, wordt verwezen naar de opmerking die hierboven is gemaakt over artikel 30.

⁽⁶⁾ *Ibid.*, aanbeveling nr. 152.3.

Artikel 43

Artikel 43 van het ontwerp bepaalt : "Dit besluit treedt in werking ... maanden na de datum van zijn publicatie in het Belgisch Staatsblad".

De goedkeuring van een zodanige bepaling vooronderstelt het bestaan van een specifieke reden op grond waarvan kan worden afgeweken van de gangbare termijn van inwerkingtreding vastgesteld in artikel 6, eerste lid, van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen.

Hiervoor moet bovendien worden voldaan aan het nauwkeurigheidsvereiste dat ten grondslag ligt aan de redactie van bepalingen houdende vaststelling van de inwerkingtreding van een regelgevende tekst.

Voor een zodanige nauwkeurigheid zou beter worden gezorgd indien men het ontworpen besluit in werking laat treden op de eerste dag van een bepaalde maand of van een maand die kan worden bepaald aan de hand van de datum van de bekendmaking van het besluit in het Belgisch Staatsblad ⁽⁷⁾.

Artikel 45

Men schrijve :

"De minister bevoegd voor Justitie, de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor Wegverkeer zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit" ⁽⁸⁾.

⁽⁷⁾ *Ibid.*, aanbeveling nr. 152 en nr. 152.1.

⁽⁸⁾ *Ibid.*, aanbeveling nr. 167 en formule F 4-7-2.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY