



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 53.169/VR
du 27 mai 2013

advies 53.169/VR
van 27 mei 2013

sur

over

un projet d'arrêté royal 'relatif
à l'enregistrement des
prestataires de télépéage et à
l'établissement d'un registre
électronique relatif au service
européen de télépéage'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'betreffende de
registratie van aanbieders van
tolheffing en de invoering van
een elektronisch register
betreffende de Europese
elektronische tolheffingsdienst'

Le 4 avril 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé à quarante-cinq jours ^(*), sur un projet d'arrêté royal 'relatif à l'enregistrement des prestataires de télépéage et à l'établissement d'un registre électronique relatif au service européen de télépéage'.

Le projet a été examiné par les chambres réunies le 14 mai 2013. Les chambres réunies étaient composées de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, président et Jo BAERT, président de chambre, Jan SMETS, Martine BAGUET, Bruno SEUTIN et Bernard BLERO, conseillers d'État, Jan VELAERS, Christian BEHRENDT, Jacques ENGLEBERT et Johan PUT, assesseurs, et Colette GIGOT et Greet VERBERCKMOES, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, auditeurs.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 mai 2013.

^(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

Op 4 april 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen^(*) een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de registratie van aanbieders van tolheffing en de invoering van een elektronisch register betreffende de Europese elektronische tolheffingsdienst'.

Het ontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 14 mei 2013. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, voorzitter, Jo BAERT, Kamervoorzitter, Jan SMETS, Martine BAGUET, Bruno SEUTIN en Bernard BLERO, staatsraden, Jan VELAERS, Christian BEHRENDT, Jacques ENGLEBERT en Johan PUT assessoren, en Colette GIGOT en Greet VERBERCKMOES, griffiers.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 mei 2013.

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 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 suivantes.

PORTÉE DU PROJET

1. Le projet d'arrêté soumis pour avis a pour objet de transposer en droit interne certains éléments de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 'relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques'. Il s'agit plus précisément de la désignation de l'autorité responsable de l'enregistrement, visé à l'article 3 de cette décision, des prestataires du SET ¹⁻²⁻³ (article 1^{er}), des informations que les prestataires du SET doivent fournir à cette autorité (article 2) et de la publication du registre électronique national visé à l'article 19 de la décision précitée (article 3).

COMPÉTENCE

2.1. En vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o*bis*, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les régions sont compétentes pour les routes et leurs dépendances ainsi que pour le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques (à l'exception des voies ferrées gérées par la SNCB). La compétence fédérale concernant les règles de police générale et la réglementation relatives aux communications et aux transports ainsi que les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport (article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980) constitue une exception à cet égard ⁴.

¹ Service européen de télépéage.

² Le « prestataire du SET » est défini par l'article 2, b), de la décision 2009/750/CE, comme étant « une personne morale qui satisfait aux exigences de l'article 3 et est enregistrée dans l'État membre où elle est établie, qui donne accès au SET à un utilisateur du SET ». Le deuxième considérant de la décision précitée expose le mode d'intervention des prestataires du SET dans les termes suivants :

« Un contrat unique conclu avec un prestataire du SET doit permettre aux utilisateurs du service européen de télépéage de s'acquitter des péages dans tous les secteurs de SET du réseau routier européen, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE, à l'aide, en particulier, d'un équipement embarqué unique pouvant être utilisé dans tous les secteurs de SET ».

Le prestataire du SET est donc un intermédiaire contractuel, dans la relation entre l'utilisateur d'une voirie soumise à un régime de péage et l'opérateur chargé de la perception de cette redevance d'utilisation. En mettant à la disposition de l'utilisateur du SET un équipement embarqué répondant aux exigences d'interopérabilité fixées par la réglementation communautaire, il permet à cet utilisateur de circuler sur les secteurs à péage faisant partie du SET.

³ L'article 1^{er} du projet fait erronément mention des « prestataires de télépéage » et l'article 2, de « l'opérateur de télépéage ».

⁴ En outre, l'autorité fédérale est également compétente pour fixer les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien notamment des routes (article 6, § 3, 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980), mais cette exception n'est pas du tout pertinente dans le cadre du projet à l'examen.

Le projet, qui règle incontestablement des aspects de la matière des routes et leurs dépendances, ne porte pas sur la police générale ou la réglementation relative aux communications et aux transports, mais ne fixe pas non plus de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. L'autorité fédérale ne peut par conséquent pas se prévaloir de l'exception précitée pour édicter la réglementation à l'examen.

2.2. Il y a lieu cependant d'examiner si, au regard de la répartition des compétences, le projet ne s'appuie pas sur un autre fondement.

2.2.1. L'article 1^{er} du projet désigne le directeur général de la Direction générale Transport routier et Sécurité routière pour accorder et maintenir l'enregistrement visé à l'article 3 de la décision 2009/750/CE. Cet enregistrement est accordé, conformément à l'article 3 de cette décision, si le prestataire du SET concerné satisfait aux exigences fixées dans cet article. Dès lors que l'enregistrement ne peut être considéré indépendamment des exigences auxquelles il est lié, la qualification de celles-ci du point de vue de la répartition des compétences est déterminante pour évaluer la compétence de l'autorité fédérale.

Les exigences visées, auxquelles il faut satisfaire pour pouvoir exercer l'activité de prestataire du SET, peuvent essentiellement s'analyser comme des exigences liées aux aptitudes professionnelles, à l'équipement technique et à la capacité financière. Ainsi, des conditions à remplir sont formulées afin d'accéder à l'exercice d'une activité économique. Il y a lieu de qualifier pareilles conditions, qui portent sur l'essence de l'activité concernée, de conditions d'accès à la profession au sens de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 6^o, de la loi spéciale du 8 août 1980⁵, pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente, sauf en matière de tourisme. Bien que la compétence relative aux conditions d'accès à la profession soit inscrite comme une exception aux compétences des régions en matière de politique économique, elle s'applique à l'égard de toutes les compétences des communautés et des régions⁶.

En conséquence, l'article 1^{er} du projet peut être réputé relever de la sphère de compétence de l'autorité fédérale⁷.

2.2.2. L'obligation d'information imposée aux prestataires du SET par l'article 2 du projet peut également se situer dans la sphère de compétence fédérale pour autant qu'elle concerne les éléments visés à l'article 3 de la décision 2009/750/CE, dès lors que ces informations doivent permettre de vérifier s'il est satisfait aux exigences imposées par ce dernier article. Il convient toutefois de limiter l'article 2 du projet à cet aspect⁸.

⁵ Des conditions similaires imposées aux agences de voyages ont été qualifiées de conditions d'accès à la profession par la Cour constitutionnelle (C.C., 10 juin 1987, n° 36). Il n'en irait autrement que si l'activité concernée peut être considérée comme faisant partie d'un service public au sens fonctionnel du terme (C.C., 16 janvier 1997, n° 2/97, B.9.1 ; C.C., 17 décembre 1997, n° 81/97, B.12.1 ; C.C., 17 juin 1999, n° 67/99, B.7), ce qui n'est pas le cas en l'occurrence.

⁶ C.C., 10 juin 1987, n° 36, 4.B.2 ; C.C., 16 janvier 1997, n° 2/97, B.7. Voir aussi C.C., 17 décembre 1997, n° 74/97.

⁷ Il y a toutefois lieu d'émettre une réserve concernant la référence à l'article 4, §§ 1^{er} et 2 (lire : alinéas 1^{er} et 2) dans le segment de phrase « en fonction des exigences visées aux articles 3 et 4, § 1^{er} et 2 de la décision », dont on n'aperçoit d'ailleurs pas tout à fait la portée.

⁸ La mention ambiguë « à l'application des articles 3, 4 et 19 de la décision » laisse en effet planer le doute quant à la portée exacte de l'article.

2.2.3. L'article 3 du projet dispose que le registre électronique national visé à l'article 19 de la décision 2009/750/CE est publié sur le site internet du Service public fédéral Mobilité et Transport. Bien que ce registre comporte aussi bien des éléments qui doivent être liés à la compétence des régions que des éléments qui doivent être rattachés à la compétence de l'autorité fédérale, et que le registre électronique national puisse dès lors uniquement se concrétiser moyennant une coopération entre l'autorité fédérale et les régions (un accord de coopération pouvant éventuellement être conclu à cette fin), rien n'empêche que l'autorité fédérale prévoie que le registre précité soit publié sur le site Internet du service public fédéral concerné.

L'article 3 du projet ne soulève donc pas non plus d'objection du point de vue de la répartition des compétences.

FONDEMENT JURIDIQUE

3. Le préambule de l'arrêté en projet vise à titre de fondement juridique, sans autre précision, la loi du 21 décembre 2006 'transposant la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté'.

Or, cette loi ne comporte aucune délégation sur la base de laquelle le dispositif inséré dans le projet pourrait être adopté, ni aucune disposition à laquelle le Roi, en vertu de son pouvoir d'exécution général visé à l'article 108 de la Constitution, peut être réputé donner exécution par la voie du projet.

Le fondement juridique de l'arrêté en projet peut toutefois être trouvé dans l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable', selon lequel le Roi, peut, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre en matière de transport, notamment par route, toute mesure nécessaire « pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci ». Cette disposition requiert cependant que les projets d'arrêtés royaux concernés fassent l'objet d'une délibération en Conseil des ministres, qui en l'occurrence, malgré sa mention dans le préambule, s'avère ne pas avoir eu lieu.

La délibération collégiale en Conseil des ministres prescrite ne peut pas être assimilée à une « formalité préalable » au sens de l'article 84, § 3, des lois coordonnées sur le Conseil d'État tel qu'il a été remplacé par la loi du 2 avril 2003⁹. Cette délibération est en effet destinée à permettre à l'ensemble des ministres d'échanger leur point de vue sur le projet d'arrêté concerné ou sur une de ses dispositions et de collaborer à sa rédaction. Ce n'est qu'une fois un consensus acquis que le projet d'arrêté royal en cause ou la disposition concernée peuvent être considérés comme en état d'être soumis à la section de législation du Conseil d'État, pour avis. Dès lors, il ne revient pas à un ministre de solliciter cet avis avant que ce projet d'arrêté royal ou

⁹ L'alinéa 2 de cette disposition prescrit : « Lorsque l'avis est demandé dans un délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o ou 2^o, il est donné nonobstant l'inaccomplissement éventuel des formalités prescrites ».

cette disposition aient été délibérés en Conseil des ministres et, le cas échéant, adaptés à la suite de cette délibération.

Il découle de ce qui précède que la demande d'avis est prématurée et par conséquent irrecevable. Le Conseil d'État renonce dès lors à poursuivre l'examen du projet. Après en avoir délibéré en Conseil des ministres, il conviendra de soumettre une nouvelle fois le projet à l'avis de la section de législation.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is 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.

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Het om advies voorgelegde ontwerpbesluit strekt ertoe bepaalde onderdelen van beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 ‘tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijhorende technische onderdelen’ in het interne recht om te zetten. Het gaat meer bepaald om de aanwijzing van de overheid die instaat voor de in artikel 3 van die beschikking bedoelde registratie van EETS¹-aanbieders²⁻³ (artikel 1), de informatie die de EETS-aanbieders dienen te verschaffen aan die overheid (artikel 2) en de bekendmaking van het nationaal elektronisch register als bedoeld in artikel 19 van de genoemde beschikking (artikel 3).

BEVOEGDHEID

2.1. Krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1° en 2°bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn de gewesten bevoegd inzake de wegen en hun aanhorigheden en voor het juridische stelsel van de land- en waterwegen (behoudens de spoorwegen beheerd door de NMBS). Uitzondering hierop vormt de federale bevoegdheid betreffende de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer,

¹ Europese elektronische tolheffingsdienst.

² De “EETS-aanbieder” wordt in artikel 2, b), van beschikking 2009/750/EG als volgt gedefinieerd: “een juridische entiteit die voldoet aan de eisen van artikel 3, geregistreerd is in de lidstaat waarin ze is gevestigd en aan EETS-gebruikers toegang verleent tot EETS”. In de tweede overweging van de voornoemde beschikking wordt de manier van optreden van de EETS-aanbieders in de volgende bewoordingen toegelicht:

“Eén enkel contract met één EETS-aanbieder moet volstaan om EETS-gebruikers in staat te stellen tolgeld te betalen in alle EETS-gebieden van het Europese wegennet, overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 2004/52/EG, middels, onder meer één enkele set voertuigapparatuur, die kan worden gebruikt in alle EETS-gebieden.”

De EETS-aanbieder is derhalve een contractuele tussenpersoon, in de relatie tussen de gebruiker van een weg die onderworpen is aan een tolheffingssysteem en de exploitant belast met de inning van de heffing voor het gebruik van die weg. Door aan de EETS-gebruiker een apparaat in het voertuig ter beschikking te stellen dat voldoet aan de interoperabiliteitsvereisten vastgesteld door de Europese regelgeving, wordt aan die gebruiker de mogelijkheid geboden om in tolgebieden te rijden die deel uitmaken van EETS.

³ In het ontwerp wordt verkeerdelijk gewag gemaakt van, in artikel 1, “de aanbieders van tolheffing” en , in artikel 2, van “de operator van de tolheffing”.

alsook betreffende de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).⁴

Het ontwerp, dat onmiskenbaar aspecten van de aangelegenheid van de wegen en hun aanhorigheden regelt, heeft geen betrekking op de algemene politie of de reglementering van het verkeer en het vervoer, terwijl erin ook geen technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen worden bepaald. De federale overheid kan zich derhalve niet op de genoemde uitzondering beroepen om de voorliggende regeling uit te vaardigen.

2.2. Er dient evenwel te worden onderzocht of geen andere bevoegdheidsrechtelijke grondslag voor het ontwerp voorhanden is.

2.2.1. In artikel 1 van het ontwerp wordt de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid aangewezen om de registratie bedoeld in artikel 3 van beschikking 2009/750/EG te verrichten en te bewaren. Die registratie wordt volgens artikel 3 van die beschikking toegekend als de betrokken EETS-aanbieder aan de in dat artikel bepaalde eisen voldoet. Aangezien de registratie niet kan worden gezien los van de vereisten waaraan ze is gekoppeld, is voor de beoordeling van de bevoegdheid van de federale overheid de kwalificatie van die vereisten vanuit een bevoegdheidsrechtelijk oogpunt van determinerend belang.

De genoemde vereisten, waaraan dient te zijn voldaan om de activiteit van EETS-aanbieder te kunnen uitoefenen, kunnen hoofdzakelijk worden herleid tot vereisten inzake beroepsbekwaamheid, technische uitrusting en financiële draagkracht. Aldus worden voorwaarden geformuleerd waaraan moet zijn voldaan om toegang te krijgen tot het verrichten van een economische activiteit. Zulke voorwaarden, die slaan op de essentie van de betrokken activiteit, dienen te worden gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden in de zin van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 6°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980,⁵ waarvoor, behoudens inzake toerisme, de federale overheid bevoegd is. Alhoewel de bevoegdheid inzake vestigingsvoorwaarden is ingeschreven als een uitzondering op de bevoegdheden van de gewesten inzake het economische beleid, geldt zij ten aanzien van alle bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten.⁶

Artikel 1 van het ontwerp kan derhalve worden geacht te behoren tot de bevoegdheidssfeer van de federale overheid.⁷

⁴ Daarnaast is de federale overheid ook bevoegd voor het bepalen van de minimale technische veiligheidsnormen voor het bouwen en het onderhouden van onder meer de wegen (artikel 6, § 3, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), maar deze uitzondering is in het geheel niet relevant ten aanzien van het voorliggende ontwerp.

⁵ Gelijkaardige voorwaarden die werden opgelegd aan de reisbureaus werden door het Grondwettelijk Hof gekwalificeerd als vestigingsvoorwaarden (GwH 10 juni 1987, nr. 36). Anders zou het slechts zijn mocht de betrokken activiteit kunnen worden beschouwd als deel uitmakende van een openbare dienst in functionele zin (GwH 16 januari 1997, nr. 2/97, B.9.1; GwH 17 december 1997, nr. 81/97, B.12.1; GwH 17 juni 1999, nr. 67/99, B.7) wat *in casu* niet het geval is.

⁶ GwH 10 juni 1987, nr. 36, 4.B.2; GwH 16 januari 1997, nr. 2/97, B.7. Zie ook GwH 17 december 1997, nr. 74/97.

⁷ Een voorbehoud dient evenwel te worden gemaakt wat betreft de verwijzing naar artikel 4, § 1 en 2 (lees: lid 1 en 2) in de zinsnede “in functie van de eisen bedoeld in de artikelen 3 en 4, § 1 en 2 van de beschikking”, waarvan de draagwijdte overigens niet geheel duidelijk is.

2.2.2. De informatieverplichting die in artikel 2 van het ontwerp aan de EETS-aanbieders wordt opgelegd, kan eveneens worden gesitueerd binnen de federale bevoegdheidssfeer in zoverre ze betrekking heeft op de in artikel 3 van beschikking 2009/750/EG bedoelde elementen, nu die informatie moet toelaten na te gaan of aan de bij dit laatste artikel opgelegde vereisten is voldaan. Artikel 2 van het ontwerp dient evenwel tot dit aspect te worden beperkt.⁸

2.2.3. In artikel 3 van het ontwerp wordt bepaald dat het in artikel 19 van beschikking 2009/750/EG bedoelde nationaal elektronisch register wordt gepubliceerd op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Hoewel dat register zowel elementen bevat die dienen te worden gekoppeld aan de bevoegdheid van de gewesten, als elementen die dienen te worden gekoppeld aan de bevoegdheid van de federale overheid, en het nationaal elektronisch register derhalve slechts tot stand kan komen mits samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten (waartoe eventueel een samenwerkingsakkoord kan worden gesloten), is er niets dat belet dat de federale overheid zou bepalen dat het genoemde register wordt bekendgemaakt op de website van de betrokken federale overheidsdienst.

Ook tegen artikel 3 van het ontwerp rijst derhalve geen bevoegdheidsrechtelijk bezwaar.

RECHTSGROND

3. In de aanhef van het ontworpen besluit wordt als rechtsgrond, zonder nadere specificering, verwezen naar de wet van 21 december 2006 'houdende omzetting van richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap'.

Die wet bevat evenwel geen enkele delegatiebepaling op grond waarvan de in het ontwerp opgenomen regeling zou kunnen worden uitgevaardigd, noch enige bepaling waaraan de Koning op grond van zijn algemene uitvoeringsbevoegdheid bedoeld in artikel 108 van de Grondwet kan worden geacht met het ontwerp uitvoering te geven.

De rechtsgrond voor het ontworpen besluit kan evenwel worden gevonden in artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 'betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg', naar luid waarvan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, inzake vervoer, onder meer over de weg, alle vereiste maatregelen kan treffen "ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten". Bij die bepaling wordt evenwel vereist dat over de betrokken ontwerpen van koninklijk besluit overleg wordt gepleegd in de Ministerraad, wat in dit geval, ondanks de vermelding ervan in de aanhef, niet blijkt te zijn gebeurd.

⁸ De onduidelijke vermelding "overeenkomstig de artikelen 3, 4 en 19 van de beschikking" laat immers twijfel bestaan over de juiste draagwijdte van het artikel.

Het voorgeschreven collegiale overleg in de Ministerraad kan niet worden gelijkgesteld met een “voorafgaand vormvereiste” in de zin van artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003.⁹ Dat overleg is immers bedoeld om alle ministers de gelegenheid te bieden van gedachten te wisselen over het betrokken ontwerpbesluit of een bepaling ervan en mee te werken aan het opstellen ervan. Pas wanneer een consensus bereikt is, kunnen het desbetreffende ontwerp van koninklijk besluit of de desbetreffende bepaling worden beschouwd als zijnde in zoverre gereed dat erover om advies kan worden gevraagd aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State. Een minister kan dat advies bijgevolg niet aanvragen voordat over dat ontwerp van koninklijk besluit of die bepaling overlegd is in de Ministerraad en voordat in voorkomend geval aanpassingen zijn aangebracht als gevolg van dat overleg.

Uit wat voorafgaat volgt dat de adviesaanvraag voorbarig is en derhalve niet ontvankelijk. De Raad van State ziet derhalve af van een verder onderzoek van het ontwerp. Nadat erover overleg is gepleegd in de Ministerraad, dient het ontwerp opnieuw om advies te worden voorgelegd aan de afdeling Wetgeving.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Colette GIGOT

Pierre LIÉNARDY

⁹ Het tweede lid van die bepaling luidt: “Wanneer het advies wordt gevraagd binnen een termijn van paragraaf 1, eerste lid, 1° of 2°, wordt het gegeven zelfs indien de voorgeschreven vormvereisten niet zijn vervuld.”