



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 63.161/4
du 12 avril 2018

advies 63.161/4
van 12 april 2018

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'visant la
modification 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
en ce qui concerne la masse
maximale autorisée et les masses
sur les axes des véhicules utilisant
les voies publiques'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering '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 voor wat betreft de
maximaal toegelaten massa en
massa's over de assen van de
voertuigen die gebruik maken van
de openbare wegen'

Le 14 mars 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté 'visant la modification 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 en ce qui concerne la masse maximale autorisée et les masses sur les axes des véhicules utilisant les voies publiques'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 10 avril 2018. La chambre était composée de Pierre VANDERNOOT, président de chambre, président, Martine BAGUET, président de chambre, Wanda VOGEL, conseiller d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé. La quatrième chambre a poursuivi cet examen le 12 avril 2018. La chambre était composée de Pierre VANDERNOOT, président de chambre, président, Martine BAGUET, président de chambre, Wanda VOGEL, conseiller d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 avril 2018.

*

Op 14 maart 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van 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 voor wat betreft de maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 10 april 2018. De kamer was samengesteld uit Pierre VANDERNOOT, kamervoorzitter, voorzitter, Martine BAGUET, kamervoorzitter, Wanda VOGEL, staatsraad, Christian BEHRENDT, assessor, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier. De vierde kamer heeft het onderzoek verder gezet op 12 april 2018. De kamer was samengesteld uit Pierre VANDERNOOT, kamervoorzitter, voorzitter, Martine BAGUET, kamervoorzitter, Wanda VOGEL, staatsraad, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jean-Baptiste LEVAUX, auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 april 2018.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

OBSERVATION PRÉALABLE

Comme le relève la note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

« [d]ans le contexte des nouveaux développements du marché et vu l'évolution rapide des nouvelles technologies, une analyse a été effectuée pour déterminer si les règles établies en 1996 répondent à la réalité du 21^{ème} siècle. De plus, il est entre-temps devenu clair que la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de limiter l'utilisation des combustibles fossiles est d'une importance décisive pour le secteur du transport.

Dans ce sens, il a été décidé de revoir la directive en matière de dimensions maximales et poids maximaux autorisés afin de permettre la mise sur le marché de véhicules ayant une efficacité énergétique plus élevée. Il n'était pas possible d'équiper des véhicules d'un système de propulsion hybride ou électrique alternatif sans compromettre la capacité de transport.

Des modifications dans ce sens, comme l'installation de moteurs ou de batteries hybrides entraînent une hausse considérable du poids du véhicule. La diminution de la capacité de transport décourage les transporteurs, les chargeurs et les constructeurs de développer et d'utiliser des véhicules ayant une meilleure efficacité énergétique.

Par ailleurs, le poids moyen des passagers des autocars a augmenté depuis la fixation de la Directive 96/53/CE. De plus, les bus doivent, sur base de la législation de l'UE, être équipés d'un certain nombre de dispositifs de sécurité, dont le poids est au détriment de la capacité de chargement et de ce fait, du nombre de passagers.

Ce développement compromet l'objectif de réduction de la consommation de combustible par passager transporté et l'objectif d'entraîner le passage de transport privé à collectif, qui est beaucoup plus écologique.

C'est pourquoi la Directive 96/53/EG est modifiée par la Directive 2015/719/UE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2016 ayant l'efficacité énergétique et l'amélioration de la capacité de charge des véhicules pour objectif, tenant compte des limitations de l'infrastructure routière actuelle.

Depuis la 6^{ème} réforme d'État, l'article 6, XII de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont compétentes pour :

'3^o la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté du chargement et les dimensions et la signalisation du chargement' [...]. »

Dans la droite ligne des explications ainsi fournies, le projet à l'examen a essentiellement pour objet d'adapter, dans le respect des compétences conférées à la Région de Bruxelles-Capitale, les masses maximales autorisées et les masses par essieu des véhicules en se conformant aux modifications apportées, sur ces points, par la directive (UE) n° 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 'modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international' (ci-après : la directive n° 2015/719).

L'article 1^{er} du projet indique au demeurant que celui-ci transpose partiellement la directive n° 2015/719.

Le présent avis se place dès lors dans la logique ainsi suivie d'une transposition partielle, c'est-à-dire limitée aux modifications apportées par la directive n° 2015/719 à la directive n° 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 'fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international'(ci-après : la directive n° 96/53), examinée au regard de la compétence en la matière de la région de Bruxelles-Capitale.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Conformément à l'article 4, § 3, de l'ordonnance du 8 décembre 2016 'portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale',

« [c]haque ministre et secrétaire d'État évalue tout projet d'acte législatif ou réglementaire au regard du principe de *handstreaming*. Si un tel projet a une incidence sur la situation des personnes handicapées, le ministre ou le secrétaire d'État l'expose dans une note au Gouvernement et propose des mesures de correction si nécessaire, permettant leur pleine et effective participation à la société ».

Or le dossier à l'examen ne comporte pas une telle évaluation et le préambule ne la vise pas.

L'auteur du projet veillera à l'accomplissement de cette formalité préalable obligatoire et il en sera fait mention au préambule ¹.

2. L'article 1^{er}, § 3, de la loi du 21 juin 1985 impose l'avis d'une commission administration-industrie.

L'alinéa 9 du préambule mentionne cette formalité mais la preuve de son accomplissement ne figure pas au dossier transmis au Conseil d'État.

¹ Voir par exemple l'avis n° 62.989/4 donné le 14 mars 2018 sur un projet devenu l'arrêté ministériel de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2018 'modifiant l'annexe de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2002 fixant la liste des travaux insalubres, incommodes, pénibles ou pouvant provoquer des sentiments d'insécurité, d'appréhension et d'inquiétude chez les agents qui en sont chargés, qui justifient l'octroi d'une allocation horaire forfaitaire aux agents du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62989.pdf>.

Interrogé à cet égard, le délégué du Ministre a répondu que l'avis de la commission n'avait pas encore été obtenu.

L'auteur du projet veillera donc à l'accomplissement de cette formalité préalable obligatoire.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

1. Les alinéas 1^{er} et 2 visent l'article 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' et l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux institutions bruxelloises'.

Or ces dispositions ne constituent pas le fondement juridique du projet, à savoir les dispositions des actes de droit interne qui habilitent un organe déterminé à énoncer des règles dans la sphère des compétences attribuées à celle-ci ².

Interpellé à cet égard, le délégué du Ministre a indiqué que ces alinéas pouvaient être retirés du préambule.

Le projet sera modifié en ce sens.

2. Lorsqu'un arrêté du Gouvernement se fonde directement sur les articles d'un acte législatif, il convient de viser, dans le préambule, cet acte législatif et les articles concernés avec la mention de leurs subdivisions pertinentes qui constituent le fondement de l'arrêté du gouvernement ³.

Or l'alinéa 3 vise la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité', sans préciser la disposition qui constitue le fondement du projet.

L'alinéa 3 sera donc complété afin de viser l'article 1^{er} de cette loi.

3. Le préambule doit notamment citer les actes modifiés, abrogés ou retirés par l'arrêté en projet ⁴.

² *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 22.

³ *Ibidem*, recommandation n° 23.2.

⁴ *Ibidem*, recommandation n° 29.

Dès lors que le projet ne modifie que l'arrêté royal du 15 mars 1968 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquels doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', seul cet arrêté sera visé dans le préambule.

Les alinéas 5 à 8 seront donc omis.

4. Le préambule sera complété afin de mentionner le rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes, qui est exigé par l'article 3, 2°, de l'ordonnance du 29 mars 2012 'portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale' et dont une copie se trouve au dossier soumis au Conseil d'État.

5. À l'alinéa 12, les mots « de Bianca Debaets, Ministre de la Sécurité routière » seront remplacés par les mots « du Ministre chargé de la Mobilité ».

En effet, les arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne peuvent pas être présentés par les secrétaires d'État régionaux car ils ne font pas partie du Gouvernement⁵⁻⁶. De même, l'article d'exécution ne peut pas charger un secrétaire d'État de l'exécution de l'arrêté.

Le projet sera donc revu à la lumière de cette observation.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

L'article 1^{er} indique que le projet transpose « partiellement » la directive n° 2015/719.

Il ressort de l'instruction du dossier que cette directive n° 2015/719 a été partiellement transposée par l'arrêté royal du 31 juillet 2017 'modifiant 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, 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 et l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route'.

⁵ *Ibidem*, recommandations n°s 41 et 167 en ce qui concerne l'article exécutoire et 175.2 en ce qui concerne la signature.

⁶ Le Conseil d'État s'est également prononcé en ce sens dans l'avis n° 60.492/4 donné le 19 décembre 2016 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 février 2017 'modifiant 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', observation n° 3.

Il appartient au demandeur d'avis de vérifier que la directive est, par la combinaison du projet et de cet arrêté royal, parfaitement transposée en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

À titre d'exemple, s'agissant de l'article 10^{quinquies} de la directive n° 96/53, inséré par l'article 1^{er}, point 8, de la directive n° 2015/719, le tableau de transposition communiqué par le délégué indique « Art. 7 transpo 2014/47 ». Cette mention ne permettant pas au Conseil d'État de vérifier de quel instrument juridique il s'agit, il appartiendra à l'auteur du projet de s'assurer de la transposition de cette disposition de la directive dans la mesure où elle concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 2

1. La première insertion opérée par l'article 2 dans l'article 32^{bis} de l'arrêté royal du 15 mars 1968 manque totalement de clarté. Elle appelle les observations suivantes :

a) Cette première insertion fera l'objet d'un 1°, qui remplacera l'ouverture des guillemets figurant avant les mots « Avant le premier paragraphe [...] ».

b) Dans le texte français de la phrase introductive de ce qui formera l'article 2, 1°, du projet, les mots « paragraphe » et « paragraphes » seront remplacés par les mots « alinéa » et « alinéas ».

c) Il y a lieu de placer des guillemets au début et à la fin du texte inséré au début de l'article 32^{bis} de l'arrêté royal du 15 mars 1968, avant « 1° Définitions » et après « établi par la directive 2007/46/CE ».

d) Dans la version française du texte introductif du nouvel article 32^{bis}, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968, il y a lieu d'écrire, comme dans la version néerlandaise, « Aux fins du présent article, il y a lieu de comprendre par : ».

e) Les trois définitions de ce nouvel article 32^{bis}, 1°, doivent être subdivisées en a), b) et c).

f) Compte tenu de l'insertion de ce nouveau 1° dans l'article 32^{bis} de l'arrêté royal du 15 mars 1968, il y a lieu d'insérer dans cette dernière disposition une deuxième subdivision, intitulée « 2° Spécifications générales – dimensions et masses des véhicules ». Cette insertion se fera par un nouveau 2° à l'article 2 du projet, la numérotation des 2° à 6° actuels étant adaptée en conséquence tout en tenant compte aussi des observations qui suivent.

2. La définition de « chargeur », reprise à l'article 1^{er}, paragraphe 2, a), de la directive n° 2015/719 n'est pas transposée par le projet.

Interrogé à ce sujet, le délégué du Ministre a répondu qu'une telle définition pouvait être ajoutée.

Le projet sera complété à cet égard.

3. Le point 2.3.2 de l'annexe I à la directive n° 96/53 (article 1^{er}, paragraphe 9, f), de la directive n° 2015/719) prévoit, pour les véhicules à moteur à trois essieux, un poids maximal autorisé de 26 tonnes « lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes ». À défaut, le poids maximal est de 25 tonnes.

Le point 2.2, deuxième puce, en projet (article 2, 4°, du projet) prévoit, pour les mêmes véhicules, un poids maximal de 26 tonnes, sans que la condition soit mentionnée.

Interrogé quant aux raisons pour lesquelles, premièrement, cette condition n'est pas reprise au projet et, deuxièmement, la limite de 25 tonnes n'est pas mentionnée, le délégué du Ministre a répondu ce qui suit :

« Suite à une concertation avec la Région flamande qui a procédé de la sorte, nous avons cru opportun de procéder de la même manière afin de ne pas générer de différence de réglementation entre les différentes Régions de Belgique ».

Cependant, une telle concertation n'est pas de nature à autoriser une exception aux conditions requises par la directive n° 2015/719. L'auteur du projet doit être en mesure d'expliquer en quoi le dispositif qu'il propose est en adéquation avec cette directive.

La même observation vaut pour le point 3.2.1, deuxième puce, en projet (article 2, 5°, du projet).

4. Le point 2.4 de l'annexe I à la directive n° 96/53, tel qu'il est remplacé par l'article 1^{er}, paragraphe 9, g), de la directive n° 2015/719, n'est pas transposé par le point 2.2 en projet de l'article 32*bis* de l'arrêté royal du 15 mars 1968 (article 2, 4°, du projet) ⁷ en ce que ce point 2.4 dispose ce qui suit en son alinéa 2 :

« autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution : le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne ».

L'auteur du projet doit être en mesure de s'en expliquer.

5. Dans la version française de la phrase liminaire du point 3.2.4 en projet (article 2, 6°, du projet), il y a lieu, de l'accord du délégué du Ministre, de remplacer l'adjectif « composites » par le mot « articulés ».

⁷ Contrairement à ce qu'a indiqué le délégué du Ministre, le point 2.4 de l'annexe I à la directive n'est pas transposé par l'article 32*bis*, point 3.2.4, en projet de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

OBSERVATION FINALE

La version française du texte du projet sera soigneusement revue afin de corriger les erreurs orthographiques et grammaticales qu'elle contient.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE OPMERKING

In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering staat het volgende:

“In het licht van nieuwe ontwikkelingen op de markt en de snelle evolutie van nieuwe technologieën werd geanalyseerd of regels die in 1996 bepaald werden nog beantwoorden aan de realiteit van de 21e eeuw. Bovendien is ondertussen duidelijk geworden dat de noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen en het verbruik van fossiele brandstoffen terug te dringen, van doorslaggevend belang is voor de transportsector.

In dit opzicht werd besloten de richtlijn inzake de maximaal toegestane afmetingen en gewichten van wegvoertuigen te herzien om het mogelijk te maken energie-efficiëntere voertuigen op de markt te brengen. Binnen de door de richtlijn 96/53/EG toegestane maximumafmetingen en gewichten was het immers niet mogelijk om voertuigen uit te rusten met alternatieve hybride of elektrische aandrijfsystemen zonder hun vervoerscapaciteit aan te tasten. Aanpassingen in dergelijke zin, zoals het plaatsen van hybride motoren of batterijen, zorgen immers voor een aanzienlijke toename van het gewicht van het voertuig. De afname van de vervoerscapaciteit ontmoedigt zo de vervoerders, de verladers en de constructeurs om voertuigen met een betere energie-efficiëntie te ontwikkelen en te gebruiken.

Voorts is het gemiddeld gewicht van autobuspassagiers sinds de vaststelling van Richtlijn 96/53/EG toegenomen. Bovendien moeten bussen op grond van de EU-wetgeving worden uitgerust met een aantal veiligheidsvoorzieningen, waarvan het gewicht ten koste gaat van het laadvermogen en bijgevolg de passagierscapaciteit. Deze ontwikkeling ondermijnt de doelstelling om het brandstofverbruik per vervoerde passagier te verminderen en om een verschuiving tot stand te brengen van privé- naar collectief vervoer, dat veel milieuvriendelijker is.

Richtlijn 96/53/EG wordt derhalve gewijzigd door Richtlijn 2015/719/EU van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 met als doelstelling de energie-efficiëntie en het laadvermogen van voertuigen te verbeteren, rekening houdend met de beperkingen van de huidige wegeninfrastructuur.

Sinds de Zesde Staatshervorming bepaalt artikel 6, XII van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de gewesten bevoegd zijn voor:

‘3° de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading’ (...).”

Geheel in overeenstemming met de aldus verstrekte toelichting heeft het voorliggende ontwerp in essentie als bedoeling om, met inachtneming van de bevoegdheden die

aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn verleend, de toegestane maximummassa en de massa per as van voertuigen aan te passen, door zich te voegen naar de wijzigingen die op die punten zijn aangebracht bij richtlijn (EU) 2015/719 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 ‘tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten’ (hierna richtlijn 2015/719 genoemd).

Artikel 1 van het ontwerp geeft overigens aan dat het ontwerp richtlijn 2015/719 gedeeltelijk omzet.

Dit advies volgt dus diezelfde logica van een gedeeltelijke omzetting, dat wil zeggen een omzetting die beperkt is tot de wijzigingen die richtlijn 2015/719 heeft aangebracht in richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 ‘houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten’ (hierna richtlijn 96/53 genoemd) en die onderzocht wordt in het licht van de bevoegdheid die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter zake heeft.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Artikel 4, § 3, van de ordonnantie van 8 december 2016 ‘betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ luidt:

“Elke minister en staatssecretaris evalueert elk ontwerp van wetgevende of regelgevende [akte] vanuit het oogpunt van *handistreaming*. Als een dergelijk ontwerp een weerslag heeft op de situatie van personen met een handicap dan geeft de minister of staatssecretaris dat aan in een nota aan de regering en stelt correctiemaatregelen voor indien nodig, waarbij hun volwaardige en effectieve deelname aan de maatschappij mogelijk wordt.”

Het voorliggende dossier bevat echter geen dergelijke evaluatie en in de aanhef wordt er niet naar verwezen.

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat dit verplichte voorafgaande vormvereiste vervuld wordt en moet een verwijzing ernaar opnemen in de aanhef.¹

2. Volgens artikel 1, § 3, van de wet van 21 juni 1985 is het advies van een commissie administratie-nijverheid vereist.

¹ Zie bijvoorbeeld advies 62.989, op 14 maart 2018 gegeven over een ontwerp dat heeft geleid tot het ministerieel besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 20 maart 2018 ‘tot wijziging van de bijlage bij het ministerieel besluit van 23 juli 2002, tot vaststelling van de lijst van ongezonde, hinderlijke of lastige werken of werken die gevoelens van onveiligheid, vrees en onzekerheid oproepen bij de personeelsleden die ermee belast zijn, die de toekenning van een vaste uurtoelage aan de ambtenaren van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rechtvaardigen’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/62989.pdf>.

Dat vormvereiste wordt in het negende lid van de aanhef vermeld, maar in het dossier dat aan de Raad van State is overgezonden, bevindt zich geen bewijs dat het is vervuld.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister geantwoord dat het advies van de commissie nog niet was verkregen.

De steller van het ontwerp moet er dan ook op toezien dat dit verplichte voorafgaande vormvereiste wordt vervuld.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

1. Het eerste en het tweede lid verwijzen naar artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ en naar artikel 8, eerste lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse Instellingen’.

Die bepalingen vormen echter niet de rechtsgrond van het ontwerp want ze zijn geen bepalingen van de teksten van intern recht die een bepaald orgaan machtigen om regels te formuleren binnen zijn bevoegdheden.²

Daarover om uitleg gevraagd heeft de gemachtigde van de minister aangegeven dat die leden uit de aanhef kunnen worden weggelaten.

Het ontwerp moet in die zin worden gewijzigd.

2. Indien een besluit van de regering rechtstreeks op de artikelen van een wetgevende tekst steunt, moet de aanhef melding maken van die wetgevende tekst en van de betreffende artikelen met opgave van de relevante onderverdelingen ervan die de rechtsgrond van het besluit van de regering vormen.³

In het derde lid wordt de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ echter vermeld zonder opgave van de bepaling die het ontwerp rechtsgrond verleent.

Het derde lid moet dus worden aangevuld zodat het melding maakt van artikel 1 van die wet.

3. In de aanhef moeten onder meer de teksten worden vermeld die bij het ontworpen besluit worden gewijzigd, opgeheven of ingetrokken.⁴

² *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 22.

³ *Ibidem*, aanbeveling 23.2.

⁴ *Ibidem*, aanbeveling 29.

Daar het ontwerp enkel 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’ wijzigt, is dat het enige besluit dat in de aanhef moet worden vermeld.

Het vijfde tot en met het achtste lid moeten dus worden geschrapt.

4. De aanhef moet ook melding maken van het evaluatieverslag van de impact van het ontwerp op de respectieve situatie van vrouwen en mannen, dat voorgeschreven is bij artikel 3, 2°, van de ordonnantie van 29 maart 2012 ‘houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ en waarvan een afschrift terug te vinden is in het dossier dat aan de Raad van State is overgezonden.

5. In het twaalfde lid moeten de woorden “Bianca Debaets, Minister van Verkeersveiligheid” worden vervangen door de woorden “de minister die belast is met Verkeersveiligheid”.

De besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kunnen immers niet worden voorgedragen door de gewestelijke staatssecretarissen omdat die geen deel uitmaken van de regering.⁵⁻⁶ Evenzo kan de uitvoeringsbepaling een staatssecretaris niet belasten met de tenuitvoerlegging van het besluit.

Het ontwerp moet dus in het licht van deze opmerking worden herzien.

DISPOSITIEF

Artikel 1

In artikel 1 staat dat het ontwerp voorziet in de “gedeeltelijke” omzetting van richtlijn 2015/719.

Uit het onderzoek van het dossier blijkt dat die richtlijn 2015/719 gedeeltelijk is omgezet bij het koninklijk besluit van 31 juli 2017 ‘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, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg’.

⁵ *Ibidem*, aanbevelingen 41 en 167 wat de uitvoeringsbepaling betreft en aanbeveling 175.2 wat de ondertekening betreft.

⁶ De Raad van State heeft zich ook in die zin uitgesproken in advies 60.492/4, op 19 december 2016 gegeven over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 februari 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’, opmerking 3.

De adviesaanvrager dient na te gaan of de combinatie van het ontwerp en dat koninklijk besluit leidt tot de volledige omzetting van de richtlijn wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft.

Er wordt bij wijze van voorbeeld op gewezen dat de omzettingstabel die de gemachtigde heeft overgezonden, in verband met artikel 10^{quiquies} van richtlijn 96/53, ingevoegd bij artikel 1, punt 8, van richtlijn 2015/719, melding maakt van “Art. 7 transpo 2014/47”. Op basis van die vermelding kan de Raad van State niet nagaan over welk rechtsinstrument het gaat. De steller van het ontwerp moet zich er dus van vergewissen dat die bepaling van de richtlijn, voor zover ze het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangaat, omgezet is.

Artikel 2

1. De eerste invoeging die bij artikel 2 in artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 tot stand wordt gebracht, is totaal onduidelijk. Ze noopt tot de volgende opmerkingen:

a) Die eerste invoeging moet een onderdeel 1° vormen, dat in de plaats moet komen van het openend aanhalingsteken voor de woorden “Voor het eerste lid (...)”.

b) In de inleidende zin van de tekst die artikel 2, 1°, van het ontwerp wordt, moeten in de Franse tekst de woorden “paragraphe” en “paragraphes” worden vervangen door de woorden “alinéa” en “alinéas”.

c) De tekst die in het begin van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt ingevoegd, van “1° Définitions” tot “in het kader van Richtlijn 2007/46/EG”, moet tussen aanhalingstekens worden geplaatst.

d) In de Franse tekst van de inleidende zin van het nieuwe artikel 32*bis*, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, schrijve men, in overeenstemming met de Nederlandse tekst, “Aux fins du présent article, il y lieu de comprendre par:”.

e) De drie definities van dat nieuwe artikel 32*bis*, 1°, moeten in a), b) en c) worden onderverdeeld.

f) Gelet op de invoeging van dat nieuwe punt 1° in artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, moet in die laatstgenoemde bepaling een tweede onderverdeling worden ingevoegd met als opschrift “2° Algemene specificaties – afmetingen en massa van de voertuigen”. Die onderverdeling moet bij een nieuw punt 2° in artikel 2 van het ontwerp worden ingevoegd, waarbij de nummering van de huidige punten 2° tot 6° dienovereenkomstig wordt aangepast, met inachtneming van de volgende opmerkingen.

2. De definitie van “verlader” die in artikel 1, lid 2, a), van richtlijn 2015/719 voorkomt, wordt door het ontwerp niet omgezet.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister geantwoord dat een dergelijke definitie kon worden toegevoegd.

Het ontwerp moet in dat opzicht worden aangevuld.

3. Punt 2.3.2. van bijlage I bij richtlijn 96/53 (artikel 1, lid 9, f), van richtlijn 2015/719) voorziet voor motorvoertuigen met drie assen is een maximumgewicht van 26 ton “wanneer de aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en luchtvering of met een op Unieniveau als gelijkwaardig volgens de definitie in bijlage II erkende vering, of wanneer elke aangedreven as is uitgerust met dubbele banden en de maximumdruk van elke as niet meer dan 9,5 ton bedraagt”. In het andere geval is het maximumgewicht 25 ton.

Het ontworpen punt 2.2, tweede opsommingsteken (artikel 2, 4°, van het ontwerp) voorziet voor diezelfde voertuigen in een maximumgewicht van 26 ton, zonder de voorwaarde te vermelden.

Op de vraag waarom, primo, die voorwaarde niet in het ontwerp wordt opgenomen en, secundo, de limiet van 25 ton niet wordt vermeld, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Suite à une concertation avec la Région flamande qui a procédé de la sorte, nous avons cru opportun de procéder de la même manière afin de ne pas générer de différence de réglementation entre les différentes Régions de Belgique.”

Een dergelijk overleg kan echter niet rechtvaardigen dat een uitzondering wordt toegestaan op de voorwaarden die richtlijn 2015/719 voorschrijft. De steller van het ontwerp moet kunnen toelichten dat het dispositief dat hij voorstelt, in overeenstemming is met die richtlijn.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen punt 3.2.1, tweede opsommingsteken (artikel 2, 5°, van het ontwerp).

4. Punt 2.4 van bijlage I bij richtlijn 96/53, zoals het is vervangen bij artikel 1, lid 9, g), van richtlijn 2015/719, wordt bij het ontworpen punt 2.2 van artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 2, 4°, van het ontwerp) niet omgezet⁷ in zoverre het tweede lid van dat punt 2.4 het volgende bepaalt:

“Door alternatieve brandstoffen aangedreven gelede autobussen met drie assen: het maximaal toegestane gewicht van 28 ton wordt met het voor de alternatieve brandstoftechnologie vereiste extra gewicht verhoogd met ten hoogste 1 ton.”

De steller van het ontwerp moet dat kunnen verantwoorden.

⁷ In tegenstelling tot wat de gemachtigde van de minister heeft verklaard, wordt punt 2.4 van bijlage I bij de richtlijn niet omgezet bij het ontworpen artikel 32bis, punt 3.2.4, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

5. In de Nederlandse tekst van de inleidende zin van het ontworpen punt 3.2.4 (artikel 2, 6°, van het ontwerp) dient het woord “samengestelde” te worden vervangen door het woord “gelede”.

SLOTOPMERKING

De Franse tekst moet nauwkeurig worden nagezien zodat de spelling- en grammaticale fouten erin worden verbeterd.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Pierre VANDERNOOT