



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 63.177/4
du 17 avril 2018

advies 63.177/4
van 17 april 2018

sur

over

un avant-projet d'ordonnance
du Gouvernement de la Région
de Bruxelles-Capitale 'relatif
au contrôle technique routier
des véhicules utilitaires
immatriculés en Belgique ou à
l'étranger'

een voorontwerp van
ordonnantie van het Brusselse
Hoofdstedelijke Gewest
'betreffende de invoering van
de technische controle langs de
weg van bedrijfsvoertuigen die
ingeschreven zijn in België of
het buitenland'

Le 16 mars 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement 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 avant-projet d'ordonnance du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 17 avril 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

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 17 avril 2018.

*

Op 16 maart 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'betreffende de invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of het buitenland'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 17 april 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, 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 17 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

Le projet à l'examen précise, en son article 1^{er} :

« La présente ordonnance (lire : le présent arrêté) transpose la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique de véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE¹ ».

Certes, le dossier comporte deux tableaux de correspondance, l'un entre le texte du projet et celui des normes européennes pertinentes, l'autre, établissant une correspondance en sens inverse. Ces tableaux sont cependant fort succincts.

Outre qu'ils peuvent constituer la base des informations qui devront être transmises à la Commission européenne compte tenu de l'article 26, paragraphe 2, de la directive 2014/47/UE, les tableaux de correspondance permettent aussi de vérifier aisément si la transposition des différents articles de la directive est complètement ou seulement partiellement assurée et d'indiquer les dispositions qui tendent à assurer cette transposition, qu'il s'agisse de dispositions déjà existantes dans l'arsenal juridique belge, ou de dispositions encore à prendre notamment par arrêté et dont l'application doit être combinée avec l'arrêté en projet, ou encore qui sont éventuellement destinées à être remplacées ou abrogées à cet effet. Tel n'est pas le cas des tableaux transmis à la section de législation.

OBSERVATION GÉNÉRALE

1. Le projet dont le Conseil d'État est saisi comporte, dans son intitulé, les mots « projet » et « du Gouvernement » et le mot « ordonnance ».

Or le projet contient, en ses articles 1 à 17, un dispositif autonome, et modifie en ses articles 18 à 23, plusieurs arrêtés royaux.

Toutefois, dans le dispositif autonome qu'il prévoit, plusieurs dispositions se réfèrent à « la présente ordonnance ».

[‡] S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

¹ Ci-après la directive 2014/47/UE.

Interrogé quant à l'intention de l'auteur du projet en ce qui concerne sa nature juridique, le délégué du Ministre a répondu comme suit :

« [...] je pense qu'il vaut mieux opter pour un arrêté de gouvernement. En effet, c'était sur cette base que l'administration était initialement partie et qu'elle a ensuite opté pour l'ordonnance mais en omettant de remplacer le préambule par un exposé des motifs. J'ai donc remodifié le texte afin de ne parler que d'arrêté ».

Le projet qui constitue donc, dans l'intention de son auteur, un projet d'arrêté pour une part autonome et pour l'autre, modificatif, sera minutieusement revu en manière telle qu'il se présente comme un arrêté et utilise la terminologie adaptée à cet effet.

2. L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que la section de législation rend un avis sur le projet qui lui a été soumis initialement – en le considérant toutefois comme un projet d'arrêté et non comme un avant-projet d'ordonnance – et non sur le projet transmis au cours de la procédure d'examen.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

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 celui-ci ².

Ces deux alinéas seront en conséquence omis.

2. L'alinéa 3 vise la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tous les véhicules de transport par terre, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', comme fondement juridique du projet.

Il y a lieu de viser plus précisément l'article 1^{er} de cette loi.

Par ailleurs, le paragraphe 4, alinéa 2, de cet article 1^{er} a été modifié par l'article 4 de l'arrêté royal du 20 juillet 2000 'portant exécution, dans les matières relevant du département des Communications et de l'Infrastructure, de la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution', confirmé par l'article 2 de la loi du 20 juin 2002 'portant confirmation des arrêtés royaux du 20 juillet 2000 portant exécution de la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution et modification de

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

l'arrêté royal du 20 juillet 2000 portant exécution de la loi du 26 juin 2000 relative à l'introduction de l'euro dans la législation concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution et qui relèvent du Ministère des Finances'. Cette modification sera également mentionnée à l'alinéa 3³.

3. Le préambule doit notamment citer les actes modifiés, abrogés ou retirés par l'arrêté en projet⁴. Toutefois, il n'y a pas lieu de mentionner les articles spécifiques des arrêtés concernés par la modification⁵.

À l'alinéa 5, les mots « , notamment son article 45bis » seront donc omis.

4. Le projet ne modifie ni 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', ni l'arrêté royal du 23 décembre 1994 'portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation'. Il n'y a donc pas lieu de viser ces arrêtés dans le préambule.

Les alinéas 4 et 6 seront donc omis.

5. L'avis de l'Inspecteur des Finances et l'accord du Ministre du Budget ne sont pas versés au dossier transmis à la section de législation.

Interrogé à cet égard, le délégué du Ministre a répondu ce qui suit :

« Het advies van Inspectie van Financiën is niet vereist wegens geen budgettaire impact.

Het akkoord van de Minister van Begroting is niet vereist wegens geen budgettaire impact ».

La section de législation s'interroge toutefois sur les potentielles conséquences de l'adoption de l'arrêté en projet, en termes de personnel nécessaire pour la réalisation des contrôles. L'auteur du projet est donc invité à s'assurer que le projet n'a aucune conséquence budgétaire et, dans le cas contraire, à solliciter l'avis de l'Inspecteur des Finances et l'accord du Ministre du Budget et à en faire mention au préambule.

6. Le préambule doit mentionner l'accomplissement des formalités préalables obligatoires⁶.

³ *Ibidem*, recommandation n° 27.

⁴ *Ibidem*, recommandation n° 29.

⁵ *Ibidem*, recommandation n° 30.

⁶ *Ibidem*, recommandation n° 34.

Ainsi, 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',

« Chaque 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. Il en sera fait mention au préambule ⁷.

7. De même, il sera fait mention du rapport d'évaluation de l'impact du projet sur la situation respective des femmes et des hommes, qui est versé au dossier et 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', dont une copie a été transmise au Conseil d'État en cours d'instruction.

8. Compte tenu de l'article 1^{er} du projet, l'alinéa 11 est inutile et sera omis.

9. À l'alinéa 12, les mots « de Bianca Debaets, Secrétaire d'État de la Sécurité routière » seront remplacé 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, ceux-ci ne faisant pas partie du Gouvernement ⁸⁻⁹. De même, l'article exécutoire ne peut charger, un secrétaire d'État de l'exécution de l'arrêté et il ne peut être signé par un tel secrétaire d'État.

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

⁷ Voir, par exemple, l'avis n° 62.989/4 donné le 14 mars 2018 sur un projet d'arrêté ministériel '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>.

⁸ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandations n^{os} 41, 167 en ce qui concerne l'article exécutoire et 175.2 en ce qui concerne la signature.

⁹ Voir également l'avis n° 60.492/4 donné le 19 décembre 2016 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale '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 3.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

Il convient de se limiter à énoncer que l'arrêté vise à transposer la directive 2014/47/UE, en omettant les mots « afin d'améliorer la sécurité routière et de réduire l'incidence sur l'environnement, en établissant les exigences minimales d'un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires circulant sur le territoire », l'énoncé des objectifs poursuivis par la réglementation en projet, au travers de la transposition de cette directive, étant dénuée de portée normative.

Articles 2 et 7

1. En son considérant 22, la directive 2014/47/UE, précise :

« Il convient que le personnel procédant aux contrôles techniques routiers soit dûment formé ou qualifié, notamment pour procéder aux contrôles visuels efficacement. Les inspecteurs chargés d'effectuer les contrôles techniques routiers approfondis devraient au moins avoir les mêmes compétences et répondre aux mêmes exigences que ceux qui sont chargés de réaliser les contrôles techniques en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ¹⁰. Les États membres devraient prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile satisfont aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente ».

L'article 8, paragraphe 4, de la même directive, traduit cette exigence comme suit :

« Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés par des inspecteurs satisfaisant aux exigences minimales en matière de compétences et de formation prévues à l'article 13 et à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE. Les États membres peuvent prévoir que les inspecteurs qui procèdent à des contrôles dans des installations de contrôle routier désignées ou à l'aide d'unités de contrôle mobile doivent satisfaire aux exigences précitées ou à des exigences équivalentes approuvées par l'autorité compétente ».

En l'occurrence de deux choses l'une : soit le dispositif qui assure la transposition des ces exigences existe et dans cette hypothèse, il aurait dû figurer dans les tableaux de correspondance et il doit alors y être fait référence dans le texte ¹¹, soit tel n'est pas le cas, et il appartient alors à l'auteur du projet de veiller à la correcte transposition de la directive sur ce point.

¹⁰ *Note de bas de page de la directive citée* : Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (voir page 51 du présent Journal officiel).

¹¹ S'il s'agit de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 'portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation', il convient d'assurer la cohérence entre l'exigence d'une formation « agréée par [l]es autorités » (article 2, 9°, du projet) et celle de la formation approuvée par le Ministre (article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994).

2. L'article 13 de la directive qui traite plus particulièrement du contrôle de l'arrimage du chargement prévoit, en son paragraphe 4, que

« Les États membres prévoient que le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement est dûment formé à cet effet ».

Il ne semble pas que cette exigence spécifique soit traduite dans le projet. Or, la précision ainsi apportée par l'article 13, paragraphe 4, de la directive apparaît bien requérir un dispositif approprié de formation pour le type de contrôle concerné.

L'auteur du projet vérifiera si la réglementation en vigueur, et notamment l'arrêté royal du 23 décembre 1994 'portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation' contient des dispositions suffisantes pour satisfaire à cette obligation. Dans la négative, l'auteur adoptera les mesures requises, compte tenu des exigences de l'annexe III de la directive 2014/47/UE.

Article 2

1. L'article 2, 6°, qui définit le « contrôle technique », renvoie à la définition de l'article 3, 9°, de la directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 'relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE'.

De même l'article 2, 18°, définit le « point de contact » comme celui « désigné en vertu de l'article 17 de la directive » 2014/47/UE. Or cette disposition prévoit la désignation, par chaque État membre, d'un point de contact. Il appartient donc aux législateurs ou aux pouvoirs réglementaires nationaux de prévoir une telle désignation ou ses modalités.

De même encore, l'article 5, 1), du projet renvoie à la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 'établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil'.

Il y a donc lieu de remplacer ces renvois à des directives par les références aux dispositions précises de droit interne mettant en œuvre ces directives ¹².

2. L'article 2, 15°, définit l'« inspecteur du contrôle technique » comme « toute personne visée à l'article 14 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation ».

¹² Voir déjà en ce sens, par exemple, l'avis n° 61.513/4 donné le 12 juin 2017 sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/61513.pdf>.

Or cette disposition renvoie à l'annexe 2 du même arrêté, laquelle est relative à la fois au personnel de direction, au personnel technique et au personnel administratif.

Interrogé à cet égard, le délégué a répondu que « seul le personnel technique semble devoir être visé ; nous pourrions préciser qu'il s'agit de l'article 2 de l'annexe 2 (qui ne vise que le personnel technique) ».

Le projet sera modifié à cet effet.

3. L'article 2 du projet ne reprend pas la définition d'« exploitant », pourtant reprise à l'article 3, 18), de la directive 2014/47/UE. Interrogé quant à la raison de cette absence, le délégué a répondu comme suit :

« Il semble que dans la présente ordonnance, l'exploitant soit la même personne que le titulaire du certificat d'immatriculation. Il a donc semblé préférable de ne pas définir la même personne physique ou morale de deux manières différentes afin d'éviter toute confusion ».

Dans le cadre du droit européen, la directive a toutefois distingué les deux concepts. Ainsi, la directive prévoit qu'est considérée comme exploitant la personne autorisée par le propriétaire à exploiter le véhicule, ce que ne recouvre pas nécessairement la notion de titulaire du certificat d'immatriculation.

Le projet sera revu sur ce point.

Article 3

L'article 3 délimite le champ d'application du projet par référence à certaines catégories de véhicules (M2, M3, N2, N3, O3, O4, N1 et T).

Dans la mesure où, comme l'a précisé le délégué, ces catégories sont définies par l'article 1, § 1 de l'arrêté royal du 15 mars 1968, il y a lieu de le préciser, dans l'arrêté en projet.

Article 4

Le renvoi interne relatif aux contrôles routiers initiaux et approfondis sera précisé. En effet, il convient de viser, d'une part, l'article 8, § 1^{er} et, d'autre part, les articles 8, § 2 et 9.

Article 5

Le considérant 11 de la directive 2014/47/UE précise :

« Pour éviter des formalités et des charges administratives inutiles et améliorer l'efficacité des contrôles, il devrait être possible pour les autorités nationales compétentes d'opter pour la sélection prioritaire des véhicules exploités par des entreprises ne satisfaisant pas aux normes de sécurité routière et de protection de l'environnement, tandis

que les véhicules correctement entretenus, exploités par des transporteurs responsables et attentifs à la sécurité, devraient bénéficier de contrôles moins fréquents. La sélection des véhicules destinés à faire l'objet de contrôles routiers sur la base du profil de risque des exploitants pourrait s'avérer être un instrument utile à la réalisation de contrôles plus pointus et plus fréquents des entreprises à risque ».

Ce considérant est traduit à l'article 9, deuxième phrase, de la directive qui énonce que « [d]es véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle [...] lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement ».

L'auteur du projet a intégré dans le système de classification prévu à l'article 5 une catégorie intermédiaire entre celle des « entreprises présentant un risque élevé ¹³ » de sécurité et celle des véhicules qui seront sélectionnés de manière aléatoire. L'article 5, 2), du projet se réfère ainsi à une catégorie de véhicules qui présentent un « risque perceptible pour la sécurité routière ou pour l'environnement ».

L'auteur du projet doit s'assurer que le mot « perceptible » utilisé dans la version française du texte (« waarneembaar », dans la version néerlandaise) ne dénature pas la notion de suspicion à laquelle recourt l'article 9, deuxième phrase, de la directive dans sa version française.

Article 6

1. L'article 6 mentionne un « système de classification par niveau de risque instauré ».

Interrogé quant à la disposition qui instaure ce système, le délégué a renvoyé à l'article 5 du projet.

Cet article 5 ne mentionnant expressément pas un système de classification par niveau de risque, l'article 6 sera complété, après le mot « instauré », par les mots « par l'article 5 ».

2. Comme l'a indiqué le délégué du Ministre, le « système » visé, en deuxième occurrence dans le texte, à l'article 6, *in fine*, et dans lequel sont introduites les données relatives aux déficiences et non-conformités contrôlées est celui instauré en vertu de l'article 8 de l'arrêté royal du 8 mai 2007 'portant transposition de la Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil'.

Cette précision sera apportée au projet, notamment afin de ne pas porter à confusion par rapport au « système de classification » dont il est question au début de l'article 6 du projet.

¹³ Conformément à la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006.

Article 8

Le paragraphe 1^{er}, 4^o, qui transpose l'article 10 de la directive 2014/47/UE, renvoie à l'article 10, § 1^{er}. Cependant, afin de transposer correctement la directive, il convient plutôt de renvoyer à l'article 13, § 3.

Par ailleurs, il convient que le dispositif utilise, dans un souci de cohérence, le mot « défaillance », à l'instar de ce que prévoit la directive 2014/47/UE et non des synonymes tels « défauts » et « non-conformités ». Dans la version néerlandaise, l'auteur doit également se limiter à l'emploi du mot « gebreken » et ne pas utiliser des synonymes tel « niet-conformiteiten ».

Article 9

À l'alinéa 2, le mot « désignée » sera remplacé par les mots « désignée par le Ministre ».

Article 11

1. Le paragraphe 7, alinéa 1^{er}, 5^o, prévoit que les éléments du système de sûreté du chargement doivent être conformes aux normes visées au paragraphe 9.

Or cette obligation découle déjà précisément du paragraphe 9.

Le 5^o constitue donc une répétition inutile qui sera omise.

2. Le paragraphe 10 renvoie aux procédures de suivi « visées à l'article 11 ».

Interrogé quant à la disposition précise du projet à laquelle il y a lieu de renvoyer, le délégué du Ministre a indiqué qu'il s'agit de l'article 13, § 3.

Le projet sera corrigé à cet égard.

Articles 15 à 17

Dès lors qu'ils portent des règles internes à l'organisation de l'administration, les articles 15 à 17 du projet sont dépourvus de caractère réglementaire au sens de l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État et ne sont par conséquent pas examinés¹⁴.

¹⁴ Avis n° 61.513/4 donné le 12 juin 2017.

Article 18 à 22

L'auteur du projet veillera à indiquer précisément les insertions, remplacements et modifications éventuels des dispositions abrogées ou modifiées par le projet.

Ainsi, à l'article 18, la disposition qui a inséré l'article 45bis 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' sera mentionnée ¹⁵.

Article 20

L'article 20 du projet prévoit la modification d'un article 5, § 1^{er}, alinéa 2, sans qu'il soit précisé l'instrument juridique dont cet article modifié relève.

Interrogé à cet égard, le délégué du Ministre a répondu qu'il s'agit de l'arrêté royal modifié par l'article 19 du projet.

Il y a dès lors lieu d'insérer, dans la phrase liminaire de l'article 20, entre les mots « alinéa 2 » et « est », les mots « du même arrêté ».

Dans la version néerlandaise, il y a par ailleurs lieu d'écrire « In artikel 5 » et non « Bij artikel 5 ».

Article 21

C'est l'annexe 5 du projet d'arrêté, et non son annexe 1^{re}, qui est appelée à remplacer l'annexe 2 de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 'relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité'.

Annexes

Il y a lieu de mentionner dans les annexes 1 à 4 la formule requise ¹⁶.

*

¹⁵ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », formule 4-2-12-1.

¹⁶ *Ibidem*, recommandation n° 172 et formule F 4-8-1.

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 artikel 1 van het voorliggende ontwerp wordt het volgende gesteld:

“De huidige ordonnantie (lees: dit besluit) zet Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG¹ [om].”

Weliswaar bevinden zich in het dossier twee overeenstemmingstabellen: de ene geeft weer met welke relevante Europese voorschriften de bepalingen van de ontwerptekst overeenstemmen, de andere geeft die overeenstemming in omgekeerde zin weer. Die tabellen zijn echter erg beknopt.

Niet alleen kunnen overeenstemmingstabellen als basis dienen voor de informatie die gelet op artikel 26, lid 2, van richtlijn 2014/47/EU aan de Europese Commissie moet worden overgezonden, ze maken het bovendien ook mogelijk om gemakkelijk na te gaan of de verschillende artikelen van de richtlijn volledig dan wel slechts gedeeltelijk omgezet zijn en om te weten welke bepalingen voor die omzetting moeten zorgen, ongeacht of het gaat om bepalingen die reeds in het Belgische rechtsbestel voorkomen, om bepalingen die nog moeten worden uitgevaardigd, met name bij een besluit, en die in combinatie met het ontworpen besluit moeten worden toegepast, of om bepalingen die daartoe eventueel moeten worden vervangen of opgeheven. Dat alles is niet het geval met de tabellen die aan de afdeling Wetgeving zijn overgezonden.

ALGEMENE OPMERKING

1. Het opschrift van het ontwerp dat aan de Raad van State is voorgelegd, bevat de woorden “ontwerp” en “ordonnantie”, en in de Franse tekst daarenboven de woorden “du Gouvernement”.

[‡] Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

¹ Hierna richtlijn 2014/47/EU genoemd.

De artikelen 1 tot 17 van het ontwerp vormen echter een op zichzelf staand dispositief, en de artikelen 18 tot 23 strekken tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten.

In verschillende bepalingen van het op zichzelf staande dispositief wordt evenwel verwezen naar “de huidige / deze / voorliggende ordonnantie”.

Op de vraag naar de bedoeling van de steller van het ontwerp in verband met de juridische aard ervan, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“(…) je pense qu’il vaut mieux opter pour un arrêté de gouvernement. En effet, c’était sur cette base que l’administration était initialement partie et qu’elle a ensuite opté pour l’ordonnance mais en omettant de remplacer le préambule par un exposé des motifs. J’ai donc remodifié le texte afin de ne parler que d’arrêté.”

Het ontwerp, dat volgens de bedoeling van de steller ervan dus gedeeltelijk een op zichzelf staand ontwerpbesluit en gedeeltelijk een wijzigingsbesluit is, moet minutieus worden herzien zodat het zich aandient als een besluit en de daartoe geëigende terminologie gebruikt.

2. De steller van het ontwerp wordt erop gewezen dat de afdeling Wetgeving een advies geeft over het ontwerp dat haar oorspronkelijk is voorgelegd – dat ze evenwel als een ontwerpbesluit en niet als een voorontwerp van ordonnantie beschouwt – en niet over het ontwerp dat in de loop van de onderzoeksprocedure is overgezonden.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. In het eerste en het tweede lid wordt verwezen 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; het zijn immers geen bepalingen van de teksten van intern recht die een bepaald orgaan machtigen om regels te formuleren binnen zijn bevoegdheden.²

Die beide leden moeten dus worden weggelaten.

2. 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’ als rechtsgrond van het ontwerp vermeld.

Er dient meer bepaald naar artikel 1 van die wet te worden verwezen.

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

Voorts is paragraaf 4, tweede lid, van dat artikel 1 gewijzigd bij artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 juli 2000 ‘houdende uitvoering inzake de materies die onder het departement van Verkeer en Infrastructuur ressorteren, van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet’, bekrachtigd bij artikel 2 van de wet van 20 juni 2002 ‘tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten van 20 juli 2000 houdende uitvoering van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2000 houdende uitvoering van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet en die ressorteert onder het Ministerie van Financiën’. Die wijziging moet ook in het derde lid worden vermeld.³

3. De aanhef moet onder meer de akten vermelden die bij het ontworpen besluit worden gewijzigd, opgeheven of ingetrokken.⁴ Er is echter geen reden om de specifieke artikelen te vermelden van de besluiten die gewijzigd worden.⁵

In het vijfde lid moeten de woorden “en met name zijn artikel 45bis” dus worden weggelaten.

4. Het ontwerp wijzigt noch 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’, noch het koninklijk besluit van 23 december 1994 ‘tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’. Die besluiten horen dus niet in de aanhef te worden vermeld.

Het vierde en het zesde lid moeten dus worden weggelaten.

5. Het advies van de inspecteur van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting bevinden zich niet in het dossier dat aan de afdeling Wetgeving is overgezonden.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Het advies van Inspectie van Financiën is niet vereist wegens geen budgettaire impact.

Het akkoord van de Minister van Begroting is niet vereist wegens geen budgettaire impact.”

³ *Ibidem*, aanbeveling 27.

⁴ *Ibidem*, aanbeveling 29.

⁵ *Ibidem*, aanbeveling 30.

De afdeling Wetgeving vraagt zich evenwel af of de vaststelling van het ontwerpbesluit geen gevolgen kan hebben op het vlak van het personeel dat nodig is om de controles uit te voeren. De steller van het ontwerp moet zich dus ervan vergewissen dat het ontwerp geen enkele budgettaire weerslag heeft. Indien dat wel het geval is moet hij het advies van de inspecteur van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting vragen, en daarvan melding maken in de aanhef.

6. In de aanhef moet de vervulling van de verplichte voorafgaande vormvereisten worden vermeld.⁶

Zo schrijft artikel 4, § 3, van de ordonnantie van 8 december 2016 ‘betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’ het volgende voor:

“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 wordt vervuld en moet een verwijzing ernaar opnemen in de aanhef.⁷

7. Evenzo moet melding worden gemaakt van het bij het dossier gevoegde 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’, waarvan in de loop van het onderzoek een afschrift aan de Raad van State is overgezonden.

8. Gelet op artikel 1 van het ontwerp is het elfde lid overbodig en moet het worden weggelaten.

9. In het twaalfde lid moeten de woorden “Bianca Debaets, Staatssecretaris voor Verkeersveiligheid” worden vervangen door de woorden “de minister die belast is met Verkeersveiligheid”.

⁶ *Ibidem*, aanbeveling 34.

⁷ Zie bijvoorbeeld advies 62.989/4, op 14 maart 2018 gegeven over een ontwerp van ministerieel besluit ‘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>.

De besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kunnen immers niet worden voorgedragen door de gewestelijke staatssecretarissen omdat die geen deel uitmaken van de regering.⁸⁻⁹ Evenzo kan de uitvoeringsbepaling een staatssecretaris niet belasten met de tenuitvoerlegging van het besluit en kan het besluit niet door een dergelijke staatssecretaris worden ondertekend.

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

DISPOSITIEF

Artikel 1

Er hoort enkel te worden vermeld dat het besluit strekt tot omzetting van richtlijn 2014/47/EU, waarbij de woorden “teneinde de verkeersveiligheid te verhogen en de impact op het milieu te beperken, door minimumvereisten vast te leggen voor een stelsel van technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen die aan het verkeer deelnemen” weggelaten moeten worden. De vermelding van de doelstelling die de ontworpen regeling met de omzetting van die richtlijn nastreeft, heeft immers geen normatieve strekking.

Artikelen 2 en 7

1. Overweging 22 van richtlijn 2014/47/EU luidt als volgt:

“Personeel dat technische controles langs de weg uitvoert, moet naar behoren zijn opgeleid of gekwalificeerd, ook voor het doeltreffend verrichten van visuele controles. Controleurs die nadere technische controles langs de weg uitvoeren, moeten ten minste over dezelfde vaardigheden beschikken en aan dezelfde eisen voldoen als degenen die technische controles uitvoeren overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁰. De lidstaten moeten bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.”

Dat vereiste wordt in artikel 8, lid 4, van dezelfde richtlijn als volgt weergegeven:

“Nadere technische controles langs de weg worden verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten inzake competentie en opleiding van artikel 13 en bijlage IV van Richtlijn 2014/45/EU. De lidstaten kunnen bepalen dat controleurs die controles uitvoeren in aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg of met

⁸ *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbevelingen 41 en 167 wat de uitvoeringsbepaling betreft, en aanbeveling 175.2 wat de ondertekening betreft.

⁹ Zie ook advies 60.492/4, op 19 december 2016 gegeven over een ontwerpbesluit 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 en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’, opmerking 3.

¹⁰ *Voetnoot van de geciteerde richtlijn*: Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG, (zie bladzijde 51 van dit Publicatieblad).

gebruikmaking van mobiele controle-eenheden, aan deze of door de bevoegde instantie goedgekeurde gelijkwaardige vereisten moeten voldoen.”

In dit geval is het van tweeën één: ofwel bestaat er een dispositief dat voor de omzetting van die vereisten zorgt, en dan had het in de overeenstemmingstabellen moeten staan en moet ernaar worden verwezen in de tekst,¹¹ ofwel bestaat er geen dergelijk dispositief, en dan moet de steller van het ontwerp erop toezien dat de richtlijn op dat punt correct wordt omgezet.

2. Lid 4 van artikel 13 van de richtlijn welk artikel meer bepaald gaat over de controle van de wijze waarop lading is vastgezet, bepaalt het volgende:

“De lidstaten zorgen ervoor dat personeel voor het controleren van de vastzetting van de lading voor dat doel een goede opleiding heeft gevolgd.”

Dat specifieke vereiste lijkt niet in het ontwerp te worden weergegeven. De precisering die aldus bij artikel 13, lid 4, van de richtlijn is aangebracht, lijkt voor dat soort controle echter een passende opleidingsregeling te vereisen.

De steller van het ontwerp moet nagaan of de geldende regelgeving, en inzonderheid het koninklijk besluit van 23 december 1994 ‘tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’, toereikende bepalingen bevat om aan die verplichting te voldoen. Is dat niet het geval, dan moet de steller de vereiste maatregelen vaststellen met inachtneming van de vereisten van bijlage III bij richtlijn 2014/47/EU.

Artikel 2

1. Artikel 2, 6°, waarin de “technische controle” wordt gedefinieerd, verwijst naar de definitie van artikel 3, 9., van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’.

Evenzo wordt in artikel 2, 18°, het “contactpunt” gedefinieerd als “het krachtens artikel 17 van (...) Richtlijn [2014/47/EU] aangewezen contactpunt”. Dat artikel bepaalt echter dat elke lidstaat een contactpunt moet aanwijzen. Het zijn dus de nationale wetgevers of de nationale regelgevende instanties die moeten voorzien in een dergelijke aanwijzing of in de nadere regels daarvoor.

Zo ook wordt in artikel 5, 1), van het ontwerp verwezen naar richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 ‘inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad

¹¹ Indien het gaat om het koninklijk besluit van 23 december 1994 ‘tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’, moet worden gezorgd voor de samenhang tussen het vereiste van “een door [de] instanties erkende opleiding” (artikel 2, 9°, van het ontwerp) en het vereiste van de “vorming (...) goedgekeurd door de Minister” (artikel 14 van het koninklijk besluit van 23 december 1994).

betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad’.

Die verwijzingen naar richtlijnen dienen dus te worden vervangen door verwijzingen naar de precieze internrechtelijke bepalingen waarbij aan die richtlijnen uitvoering is gegeven.¹²

2. In artikel 2, 15°, wordt de “inspecteur van de technische controle” gedefinieerd als “elke persoon beoogd bij artikel 14 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.”

Die bepaling verwijst echter naar bijlage 2 bij hetzelfde besluit, die zowel op het directiepersoneel als op het technisch en het administratief personeel betrekking heeft.

Daarover om toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Seul le personnel technique semble devoir être visé ; nous pourrions préciser qu’il s’agit de l’article 2 de l’annexe 2 (qui ne vise que le personnel technique).”

Het ontwerp moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.

3. In artikel 2 van het ontwerp wordt geen definitie gegeven van “exploitant”. Die definitie is nochtans opgenomen in artikel 3, 18., van richtlijn 2014/47/EU. Op de vraag waarom die definitie ontbreekt, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

« Il semble que dans la présente ordonnance, l’exploitant soit la même personne que le titulaire du certificat d’immatriculation. Il a donc semblé préférable de ne pas définir la même personne physique ou morale de deux manières différentes afin d’éviter toute confusion. »

In het kader van het Europese recht maakt de richtlijn echter een onderscheid tussen beide begrippen. Zo bepaalt de richtlijn dat de persoon die door de eigenaar van een voertuig gemachtigd is tot exploitatie daarvan, als exploitant wordt beschouwd, een geval dat niet noodzakelijk onder het begrip ‘houder van het kentekenbewijs’ valt;

Het ontwerp moet op dat punt worden herzien.

Artikel 3

Artikel 3 bakent de werkingssfeer van het ontwerp af door te verwijzen naar bepaalde voertuigcategorieën (M2, M3, N2, N3, O3, O4, N1 en T).

¹² Zie in die zin bijvoorbeeld reeds advies 61.513/4, gegeven op 12 juni 2017 over een ontwerpbesluit van de Waalse Regering ‘relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l’étranger’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/61513.pdf>.

In zoverre die categorieën zijn gedefinieerd in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 - zoals de gemachtigde heeft gesteld -, dient dat in het ontworpen besluit te worden gepreciseerd.

Artikel 4

De interne verwijzing met betrekking tot de initiële controles langs de weg en de nadere technische controles langs de weg moet worden gepreciseerd. Er dient immers te worden verwezen enerzijds naar artikel 8, § 1, en anderzijds naar de artikelen 8, § 2, en 9.

Artikel 5

In overweging 11 van richtlijn 2014/47/EU staat het volgende:

“Om onnodige administratieve lasten en kosten te voorkomen en de efficiëntie van de controles te verhogen, moeten de bevoegde nationale instanties de mogelijkheid hebben om (...) bij voorrang voertuigen te selecteren die worden geëxploiteerd door ondernemingen die de verkeersveiligheids- en milieunormen niet naleven, terwijl goed onderhouden voertuigen die worden geëxploiteerd door verantwoordelijke ondernemingen met oog voor veiligheid moeten worden beloond met minder frequente controles. De selectie van voertuigen die aan een technische controle langs de weg worden onderworpen op basis van het risicoprofiel van de exploitant, kan ertoe bijdragen dat ondernemingen met een hoge risicoscore nauwlettender en vaker gecontroleerd worden.”

Die overweging wordt weergegeven in artikel 9, tweede zin, van de richtlijn, die als volgt luidt:

“Voertuigen mogen ook (...) voor controle worden geselecteerd (...) wanneer er een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid of het milieu vormt.”

De steller van het ontwerp heeft in het classificatiesysteem waarin artikel 5 voorziet, een categorie opgenomen die zich situeert tussen de categorie van de “ondernemingen met een hoog risicoprofiel”¹³ inzake veiligheid en de categorie van de “voertuigen die willekeurig worden geselecteerd.” Artikel 5, 2), van het ontwerp verwijst aldus naar een categorie van voertuigen “met een waarneembaar risico voor de verkeersveiligheid of voor het milieu.”

De steller van het ontwerp moet zich ervan vergewissen dat het begrip “vermoeden” dat in artikel 9, tweede zin, van de richtlijn wordt gebruikt, niet wordt uitgehold door het woord ‘waarneembaar’ (‘perceptible’ in de Franse tekst) dat in artikel 5, 2), van het ontwerp wordt gebruikt”.

¹³ Overeenkomstig richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006.

Artikel 6

1. Artikel 6 heeft het over een “risicoclassificatiesysteem.”

Als antwoord op de vraag bij welke bepaling dat systeem wordt ingevoerd, heeft de gemachtigde verwezen naar artikel 5 van het ontwerp.

Aangezien dat artikel 5 niet uitdrukkelijk gewag maakt van een risicoclassificatiesysteem, moet artikel 6 worden aangevuld door de woorden “bij artikel 5” in te voegen tussen het woord “het” en het woord “ingevoerde”.

2. Zoals de gemachtigde van de minister heeft gesteld, is het systeem waarop wordt gedoeld in de tweede zin van artikel 6, *in fine*, en waarin de informatie met betrekking tot de gecontroleerde gebreken of niet-conformiteiten wordt ingevoerd, het systeem dat is ingevoerd krachtens artikel 8 van het koninklijk besluit van 8 mei 2007 ‘houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad’.

Dat moet in het ontwerp worden gepreciseerd, vooral om te voorkomen dat dit systeem wordt verward met het “risicoclassificatiesysteem” waarvan sprake is in het begin van artikel 6 van het ontwerp.

Artikel 8

In paragraaf 1, 4°, waarbij artikel 10 van richtlijn 2014/47/EU wordt omgezet, wordt verwezen naar artikel 10, § 1. Voor een correcte omzetting van de richtlijn moet echter veeleer worden verwezen naar artikel 13, § 3.

Ter wille van de samenhang moet in het Franse dispositief bovendien worden gebruikgemaakt van het woord “défaillance”, naar het voorbeeld van wat is bepaald in richtlijn 2014/47/EU, en niet van synoniemen zoals “défectuosités” en “non-conformités”. Ook in de Nederlandse tekst behoort de steller zich te beperken tot de term “gebreken” en geen gebruik te maken van synoniemen zoals “niet-conformiteiten”.

Artikel 9

In het tweede lid moet het woord “aangewezen” worden vervangen door de woorden “door de minister aangewezen”.

Artikel 11

1. Paragraaf 7, eerste lid, 5°, bepaalt dat de onderdelen van het ladingzekeringssysteem conform de bij paragraaf 9 beoogde normen moeten zijn.

Die verplichting vloeit echter reeds voort uit paragraaf 9 zelf.

De bepaling onder 5° is dus een nodeloze herhaling die moet worden weggelaten.

2. Paragraaf 10 verwijst naar de “bij artikel 11 beoogde” follow-upprocedures.

Op de vraag welke de exacte bepaling van het ontwerp is waarnaar dient te worden verwezen, heeft de gemachtigde van de minister gesteld dat het gaat om artikel 13, § 3.

Het ontwerp moet dienovereenkomstig worden verbeterd.

Artikelen 15 tot 17

Aangezien de artikelen 15 tot 17 van het ontwerp regels uitvaardigen die eigen zijn aan de organisatie van de administratie, zijn die artikelen niet van reglementaire aard in de zin van artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Ze worden dan ook niet onderzocht.¹⁴

Artikelen 18 tot 22

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat de eventuele invoegingen, vervangingen en wijzigingen van de bepalingen die bij het ontwerp worden opgeheven of gewijzigd, duidelijk worden aangegeven.

Zo moet in artikel 18 melding worden gemaakt van de bepaling waarbij artikel 45bis 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’ is ingevoegd.¹⁵

Artikel 20

Artikel 20 van het ontwerp strekt tot wijziging van een artikel 5, § 1, tweede lid, maar geeft niet aan van welk rechtsinstrument dat artikel dat gewijzigd wordt, deel uitmaakt.

Op een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister geantwoord dat het gaat om het koninklijk besluit dat bij artikel 19 van het ontwerp wordt gewijzigd.

¹⁴ Advies 61.513/4, gegeven op 12 juni 2017.

¹⁵ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, formule F 4-2-12-1.

In de inleidende zin van artikel 20 dienen de woorden “, van hetzelfde besluit” te worden ingevoegd tussen de woorden “tweede lid” en het woord “vervangen”.

In de Nederlandse tekst schrijve men overigens “In artikel 5” in plaats van “Bij artikel 5”.

Artikel 21

1. Het is niet bijlage 1, maar bijlage 5 bij het ontwerpbesluit die in de plaats moet komen van bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 ‘betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

Bijlagen

In de bijlagen 1 tot 4 dient de vereiste formule te worden vermeld.¹⁶

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET

¹⁶ *Ibid.*, aanbeveling 172 en formule F 4-8-1.