



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

avis 64.173/4  
du 17 septembre 2018

sur

un projet d'arrêté du  
Gouvernement de la Région de  
Bruxelles-Capitale 'visant la  
modification de l'article 32*bis*  
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 et l'Arrêté royal du  
2 juin 2010 relatif à la  
circulation routière des  
véhicules exceptionnels'

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

advies 64.173/4  
van 17 september 2018

over

een ontwerp van besluit van de  
Brusselse Hoofdstedelijke  
Regering 'tot wijziging van  
artikel 32*bis* 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 en het koninklijk  
besluit van 2 juni 2010  
betreffende het wegverkeer van  
uitzonderlijke voertuigen'

Le 22 août 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 projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'visant la modification de l'article 32*bis* 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 et l'Arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 17 septembre 2018. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Marianne DONY, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier 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 septembre 2018.

\*

Op 22 augustus 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 ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot wijziging van artikel 32*bis* 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 en het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 17 september 2018. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Christian BEHRENDT en Marianne DONY, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste 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 september 2018.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, 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.

### FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Le projet examiné trouvant pour partie son fondement juridique dans l'article 1<sup>er</sup> de 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', il doit être soumis à l'avis de la Commission consultative administration-industrie, créée par l'arrêté royal du 24 décembre 1985 'relatif à la commission consultative administration-industrie'.

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

2. 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 *handistreaming*. 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 ».

Cependant, le dossier à l'examen ne comporte pas une telle évaluation. L'auteur du projet veillera également à l'accomplissement de cette formalité préalable obligatoire.

### COMPÉTENCE

Dans son avis n° 63.877/VR donné le 10 septembre 2018 sur un projet d'arrêté du Gouvernement flamand 'tot wijziging van diverse besluiten, wat betreft trambussen', la section de législation a formulé l'observation suivante :

Traduction :

« Compétence de la Région flamande

3. Selon l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : LSRI), les régions sont compétences pour la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique. Cette disposition emporte une exception à la compétence de principe de l'autorité fédérale de fixer les prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport.

L'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 3°, LSRI habilite dès lors la Région flamande à insérer, dans le règlement technique, l'ajout relatif aux masses maximales autorisées, visé à l'article 1<sup>er</sup> du projet.

4.1. L'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13°, LSRI dispose que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014, les régions sont compétentes pour 'la réglementation en matière de transport exceptionnel par route'. Cette compétence attribuée aux régions ne concerne pas seulement la protection de l'infrastructure routière – qui relevait déjà de leur compétence auparavant – mais inclut également le pouvoir de régler la sécurité et la fluidité de la circulation du transport exceptionnel, en ayant égard à l'incidence que ce type de transport peut avoir sur la circulation routière en général (la réglementation du transport exceptionnel n'a pas pour seul objectif d'assurer la circulation de celui-ci, mais également de ne pas perturber exagérément la circulation ordinaire). Il s'agit d'une exception à la compétence de principe de l'autorité fédérale en matière de réglementation de la circulation.

Bien que, sur le fondement de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13°, LSRI, la Région flamande soit ainsi compétente en matière de transport exceptionnel par route, les articles 2 et 3 du projet soulèvent cependant la question de savoir si les 'trambus' qui seront utilisés dans les 'services de transport réguliers' peuvent tout simplement être qualifiés de 'transport exceptionnel' et s'il n'appartient pas plutôt à l'autorité fédérale d'établir la réglementation de base en matière de prescriptions techniques pour ces bus (plus longs).

Son attention ayant été attirée sur ce point, et invité à préciser pourquoi les 'trambus' peuvent malgré tout être considérés comme un transport exceptionnel, le délégué a déclaré ce qui suit :

'Het decreet van 3 mei 2013 definieert uitzonderlijk vervoer als volgt: 'het vervoer dat plaatsvindt met een voertuig of een sleep waarvan de afmetingen, de eigen massa, de massa onder de assen of de massa in beladen toestand, door zijn constructie of zijn ondeelbare lading, de maxima overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement'. Deze definitie stelt niet dat uitzonderlijk vervoer niet zou kunnen gebruikt worden voor geregeld vervoer. Dit is wel een gevolg van onder meer artikel 10 e.v. van het KB Uitzonderlijk Vervoer dat spreekt over de lading van uitzonderlijke voertuigen. Dit is één van de redenen waarom dit besluit niet van toepassing wordt verklaard op trambussen.

Trambussen zijn door hun constructie uitzonderlijk omdat ze niet voldoen aan de maxima bepaald in het technisch reglement. De regelgeving voorziet nergens de vereiste dat de overschrijding van de maxima uit het technisch reglement strikt noodzakelijk is opdat er sprake kan zijn van een uitzonderlijk voertuig. De loutere overschrijding van de maxima volstaat.

Het uitzonderlijk karakter van de trambussen is een rechtstreeks gevolg van het feit dat de federale overheid het niet noodzakelijk acht hun regelgeving op het vlak van lengte aan te passen'.

[...]

'De federale overheid heeft steeds aangegeven dat een aanpassing van hun regelgeving niet noodzakelijk is en dat Vlaanderen bevoegd is om de trambussen zelf te homologeren en vrij te stellen van een of meerdere bepalingen van het Technisch Reglement [...].

In zoverre Vlaanderen zelf de trambussen kan homologeren, impliceert dit wel nog steeds dat deze voertuigen als 'uitzonderlijk' moeten beschouwd worden in de zin van het decreet van 3 mei 2013 [...].

Een aanpassing van de federale regelgeving op het vlak van lengte voor trambussen zou wel wenselijk zijn in de zin dat de aanpassingen aan de Vlaamse regelgeving uitzonderlijk vervoer dan niet noodzakelijk zijn’.

À cet égard, le délégué a également présenté une correspondance du ministre fédéral compétent en matière de mobilité dans laquelle il expose qu’en ce qui concerne les ‘trambus’, la Région flamande est compétente pour homologuer ces véhicules et pour les exempter d’une ou de plusieurs dispositions d’une ou de plusieurs des réglementations précitées, pour autant que des prescriptions pertinentes soient imposées<sup>1</sup>.

4.2. Les prescriptions techniques belges relatives aux moyens de communication et de transport transposent en grande partie la réglementation européenne. C’est ainsi que la directive 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’ fixe les dimensions maximales autorisées dans la circulation nationale et internationale et les poids maximaux autorisés dans la circulation internationale.

En droit européen, le transport exceptionnel est généralement considéré comme un transport bénéficiant de dérogations aux obligations qui découlent de la directive 96/53/CE. Sont ainsi visées en premier lieu les dérogations pour le transport d’une charge indivisible, pour des véhicules qui franchissent la frontière pour des opérations effectuées selon une approche modulaire et pour des déplacements effectués dans le cadre d’un essai (article 5 de la directive 96/53/CE). Les trambus sont cependant exclus de l’application de cette directive. Aux termes de l’article premier, paragraphe 3, de la directive 96/53/CE, celle-ci ‘ne s’applique pas aux autobus articulés comportant plus d’une section articulée’. Sur ce point, le dispositif en projet est conforme à la législation européenne et les États membres sont autorisés à édicter leurs propres règles en ce qui concerne les bus articulés.

4.3.1. Selon l’exposé des motifs de la proposition de loi spéciale devenue la loi spéciale du 6 janvier 2014 ‘relative à la Sixième Réforme de l’État’, la compétence attribuée aux régions en matière de transport exceptionnel par l’article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 13<sup>o</sup>, LSRI inclut les ‘matières réglées en tout cas dans [...] l’arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels [et dans] l’arrêté ministériel du 16 décembre 2010 relatif à la procédure, la forme et le contenu de l’autorisation pour la circulation routière des véhicules exceptionnels’. Il appartient dès lors aux régions de légiférer en la matière.

Pour son application, l’arrêté royal précité du 2 juin 2010 définit en son article 2, § 1<sup>er</sup>, 5<sup>o</sup>, la notion de ‘transport exceptionnel’ comme ‘tout déplacement d’un véhicule exceptionnel sur la voie publique’. Selon l’article 3 du même arrêté, un véhicule exceptionnel est ‘un véhicule automobile, une remorque ou un train de véhicules tels que définis à l’article 1<sup>er</sup> du règlement technique qui, par sa construction ou par sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique’.

Il est question d’un véhicule exceptionnel lorsque, par sa construction ou par sa charge indivisible, il dépasse les limites de masse ou de dimensions fixées dans le Code de la route et le règlement technique. La réglementation du transport par route au moyen de véhicules de l’espèce relève de la compétence des régions.

<sup>1</sup> Note de bas de page n° 1 de l’avis cité : Lettre au Ministre flamand de la Mobilité « principeakkoord afwijking art. 32bis voor trambussen en LZV’s », du 1<sup>er</sup> septembre 2016 et une lettre adressée au directeur général de la Vlaamse Vervoermaatschappij du 4 septembre 2017.

Les trambus sont de nouveaux véhicules qui n'apparaissent pas encore dans la réglementation relative aux prescriptions techniques. Ils dépassent ces prescriptions en ce qui concerne la masse et la longueur du véhicule<sup>2</sup>.

Bien que l'autorité fédérale soit compétente pour fixer la longueur maximale des trambus, elle s'est abstenue de le faire jusqu'à ce jour. Tant que l'autorité fédérale n'aura pas légiféré, les trambus dépasseront la longueur maximale des prescriptions techniques et ils pourront être considérés comme véhicules exceptionnels. Dans ces circonstances, la réglementation du transport en trambus sur la voie publique – en tant que transport exceptionnel – relève de la compétence des régions<sup>3</sup>.

4.3.2. En ce qui concerne l'article 3/1, en projet, de l'arrêté royal précité du 2 juin 2010 (article 2 du projet), il est recommandé, afin de se conformer davantage à l'intention des auteurs du projet, de limiter l'exclusion du champ d'application de cet arrêté royal aux bus articulés destinés au transport en commun urbain et vicinal au sens de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8°, LSRI. En outre, cette précision permet de justifier pleinement l'exclusion prévue du champ d'application de l'arrêté royal du 2 juin 2010, cette exclusion se rapportant spécifiquement à un véhicule exceptionnel utilisé dans le cadre d'une mission de service public, au même titre que les autres véhicules mentionnés à l'article 3/1, 1° et 2°, en projet (article 2 du projet), qui sont également exclus du champ d'application de l'arrêté royal précité ».

Examiné à la lumière de cette observation, le projet appelle les observations suivantes.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

1. Tout comme l'arrêté royal du 2 juin 2010 'relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels' qu'il tend à modifier, le projet examiné trouve, pour partie, son fondement légal dans l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968.

Un nouvel alinéa 1<sup>er</sup> doit donc être consacré à son visa.

2. Le visa des textes législatifs procurant un fondement juridique et des textes réglementaires modifiés par le projet, doit précéder celui des formalités préalables accomplies.

---

<sup>2</sup> Note de bas de page n° 2 de l'avis cité : Selon le délégué, les trambus commandés sont conformes tant aux dispositions relatives à la largeur maximale (article 32bis, 2.1.1., du règlement technique) qu'à celles relatives au cercle de braquage (article 32bis, 2.1.1., du règlement technique).

<sup>3</sup> Note de bas de page n° 3 de l'avis cité : Il va sans dire que, dans l'exercice de leurs compétences et conformément au principe de proportionnalité, les auteurs du projet devront tenir compte de l'incidence que la réglementation en projet est susceptible d'avoir sur la circulation routière en général, dont la réglementation est en principe du ressort de l'autorité fédérale.

## DISPOSITIF

### Article 1<sup>er</sup>

Il convient de remplacer l'énumération des modifications déjà subies par l'article 32*bis*, point 2.2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité', par la mention de son remplacement par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juin 2018.

Il y a également lieu de corriger la discordance entre les versions linguistiques, relative à la masse maximale autorisée.

### Article 2

L'article 2 doit être omis, la fixation de la longueur maximale des véhicules relevant de la compétence de l'Autorité fédérale.

Cette disposition est, en outre, en contradiction avec l'article 3 du projet, qui considère les véhicules bi-articulés comme étant des véhicules exceptionnels. C'est donc dans le cadre de la réglementation (dorénavant régionale) relative à la circulation des véhicules exceptionnels, que peut être prévue l'obligation de disposer d'une autorisation de mise en circulation donnée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et de respecter les itinéraires qu'il détermine.

### Article 3 (Première occurrence)

À l'article 3/1, alinéa 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, en projet, de l'arrêté royal du 2 juin 2010, il convient de ne viser que les seuls véhicules bi-articulés de transport en commun urbain et vicinal, au sens de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, L.S.R.I.

\*

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 VORMVEREISTEN

1. Aangezien het voorliggende ontwerp ten dele zijn rechtsgrond vindt in artikel 1 van 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’, moet het om advies voorgelegd worden aan de raadgevende commissie administratie-nijverheid, die opgericht is bij het koninklijk besluit van 24 december 1985 ‘betreffende de raadgevende commissie administratie-nijverheid’.

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat dit verplichte voorafgaande vormvereiste vervuld wordt.

2. 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 als volgt:

“Elke minister en staatssecretaris evalueert elk ontwerp van wetgevende of regelgevende akten 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. De steller van het ontwerp moet er tevens op toezien dat dit verplichte voorafgaande vormvereiste vervuld wordt.

### BEVOEGDHEID

De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 63.877/VR, op 10 september 2018 gegeven over een ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse besluiten, wat betreft trambussen’, de volgende opmerking geformuleerd:

“Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest

3. Luidens artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna: BWHI) zijn de gewesten bevoegd voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van voertuigen die [gebruikmaken] van openbare wegen. Die bepaling vormt een uitzondering op de

principiële bevoegdheid van de federale overheid om de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen vast te stellen.

In artikel 6, § 1, XII, 3°, BWHI vindt het Vlaamse Gewest dan ook de bevoegdheid om de in artikel 1 van het ontwerp beoogde aanvulling inzake toegelaten massa in het technisch reglement te doen.

4.1. Luidens artikel 6, § 1, X, 13°, BWHI zijn de gewesten sinds 1 juli 2014 bevoegd voor de 'reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg'. Die aan de gewesten toegekende bevoegdheid beoogt niet enkel de bescherming van de weginfrastructuur – waarvoor de gewesten voorheen reeds bevoegd waren – maar omvat ook het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen (de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer strekt er niet enkel toe het verkeer van dit uitzonderlijk vervoer te verzekeren maar ook om het gewoon verkeer niet overdreven te verstoren). Het vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering.

Hoewel het Vlaamse Gewest aldus op grond van artikel 6, § 1, X, 13°, BWHI bevoegd is voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg, doen de artikelen 2 en 3 van het ontwerp echter de vraag rijzen of 'trambussen' die gebruikt zullen worden in het 'geregeld vervoer', zonder meer als 'uitzonderlijk vervoer' kunnen worden gekwalificeerd en of het niet veeleer aan de federale overheid staat om de basisregeling inzake technische voorschriften voor deze (langere) bussen vast te stellen.

Hierop gewezen en gevraagd om te verduidelijken waarom 'trambussen' toch als uitzonderlijk vervoer kunnen worden beschouwd, heeft de gemachtigde het volgende verklaard:

'Het decreet van 3 mei 2013 definieert uitzonderlijk vervoer als volgt: 'het vervoer dat plaatsvindt met een voertuig of een sleep waarvan de afmetingen, de eigen massa, de massa onder de assen of de massa in beladen toestand, door zijn constructie of zijn ondeelbare lading, de maxima overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement'. Deze definitie stelt niet dat uitzonderlijk vervoer niet zou kunnen gebruikt worden voor geregeld vervoer. Dit is wel een gevolg van onder meer artikel 10 e.v. van het KB Uitzonderlijk Vervoer dat spreekt over de lading van uitzonderlijke voertuigen. Dit is één van de redenen waarom dit besluit niet van toepassing wordt verklaard op trambussen.

Trambussen zijn door hun constructie uitzonderlijk omdat ze niet voldoen aan de maxima bepaald in het technisch reglement. De regelgeving voorziet nergens de vereiste dat de overschrijding van de maxima uit het technisch reglement strikt noodzakelijk is opdat er sprake kan zijn van een uitzonderlijk voertuig. De loutere overschrijding van de maxima volstaat.

Het uitzonderlijk karakter van de trambussen is een rechtstreeks gevolg van het feit dat de federale overheid het niet noodzakelijk acht hun regelgeving op het vlak van lengte aan te passen.'

(...)

'De federale overheid heeft steeds aangegeven dat een aanpassing van hun regelgeving niet noodzakelijk is en dat Vlaanderen bevoegd is om de trambussen zelf te homologeren en vrij te stellen van een of meerdere bepalingen van het Technisch Reglement (...).

In zoverre Vlaanderen zelf de trambussen kan homologeren, impliceert dit wel nog steeds dat deze voertuigen als ‘uitzonderlijk’ moeten beschouwd worden in de zin van het decreet van 3 mei 2013 (...).

Een aanpassing van de federale regelgeving op het vlak van lengte voor trambussen zou wel wenselijk zijn in de zin dat de aanpassingen aan de Vlaamse regelgeving uitzonderlijk vervoer dan niet noodzakelijk zijn.’

In dat verband is door de gemachtigde ook briefwisseling voorgelegd van de bevoegde federale minister inzake mobiliteit waarin deze stelt dat wat de ‘trambussen’ betreft, het Vlaamse Gewest bevoegd is ‘om deze voertuigen te homologeren [en] om ze vrij te stellen van een of meer bepalingen van een of meer genoemde [regelgevingen], mits zij relevante voorschriften opleggen’.<sup>1</sup>

4.2. De Belgische technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen vormen in belangrijke mate een omzetting van Europese regelgeving. Zo bepaalt 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’ de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

Wat het uitzonderlijk vervoer betreft, wordt dit Europeesrechtelijk doorgaans beschouwd als vervoer waarvoor afwijkingen zijn toegestaan op de verplichtingen die voortvloeien uit richtlijn 96/53/EG. Hiermee wordt in de eerste plaats verwezen naar de afwijkingen voor het vervoer van een ondeelbare lading, voor voertuigen met een moduleconcept en voor ritten die deel uitmaken van een proef (artikel 5 van richtlijn 96/53/EG). Trambussen worden echter uitgesloten van de toepassing van deze richtlijn. Luidens artikel 1, lid 3, van richtlijn 96/53/EG is de richtlijn ‘niet van toepassing op gelede bussen met meer dan één geleed gedeelte’. Op dit punt is de ontworpen regeling in overeenstemming met de Europese regelgeving en is het de lidstaten toegelaten om wat gelede bussen in een eigen regeling te voorzien.

4.3.1. Luidens de toelichting bij het voorstel van bijzondere wet dat heeft geleid tot de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde staatshervorming’ omvat de in artikel 6, § 1, X, 13°, BWHI aan de gewesten toegekende bevoegdheid inzake uitzonderlijk vervoer ‘in elk geval de materies die geregeld worden bij het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en het ministerieel besluit van 16 december 2010 betreffende de procedure, de vorm en de inhoud van de vergunning voor het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’. Het komt bijgevolg de gewesten toe ter zake normerend op te treden.

In artikel 2, § 1, 5°, van het voornoemde koninklijk besluit van 2 juni 2010 wordt voor de toepassing van dit besluit de term ‘uitzonderlijk vervoer’ gedefinieerd als ‘elke verplaatsing van een uitzonderlijk voertuig op de openbare weg’. Luidens artikel 3 van hetzelfde besluit is een uitzonderlijk voertuig ‘een auto, een aanhangwagen of een sleep, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het technisch reglement, die wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading, de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement’.

<sup>1</sup> Voetnoot 1 van het geciteerde advies: Brief aan de Vlaamse minister van Mobiliteit “principeakkoord afwijking art. 32bis voor trambussen en LZV’s”, van 1 september 2016 en een brief aan de Directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij, van 4 september 2017.

In de mate dat een voertuig wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading, de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt zoals vastgesteld in de wegcode en het technisch reglement, gaat het om een uitzonderlijk voertuig. De reglementering van het vervoer over de weg van dergelijke voertuigen behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Trambussen zijn nieuwe voertuigen waarover nog niets is bepaald in de regelgeving inzake technische voorschriften. Ze overschrijden de technische voorschriften op het vlak van de massa en de lengte van het voertuig.<sup>2</sup>

Hoewel de federale overheid bevoegd is om de maximale lengte van de trambussen te bepalen, heeft ze dit tot op heden nog niet gedaan. Zolang de federale overheid dit niet doet, overschrijden de trambussen de maximale lengte van de technische voorschriften en kunnen ze als uitzonderlijke voertuigen worden beschouwd. In die omstandigheden behoort de reglementering van het vervoer over de openbare weg van de trambussen – als uitzonderlijk vervoer – tot de bevoegdheid van de gewesten.<sup>3</sup>

4.3.2. Wat het ontworpen artikel 3/1 van het voornoemde koninklijk besluit van 2 juni 2010 (artikel 2 van het ontwerp) betreft, verdient het aanbeveling, teneinde nauwer aan te sluiten met hetgeen de stellers van het ontwerp beogen, om de uitsluiting van het toepassingsgebied van dit koninklijk besluit te beperken tot de gelede bussen die bestemd zijn voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer zoals bedoeld in artikel 6, § 1, X, 8°, BWHI. Bovendien wordt door deze precisering de voorziene uitsluiting van het toepassingsgebied van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ten volle verantwoord door het feit dat deze uitsluiting specifiek betrekking heeft op een [uitzonderlijk] voertuig dat [wordt] gebruikt in het kader van een taak van openbare dienstverlening, zoals de andere voertuigen waarvan gewag wordt gemaakt in het ontworpen 3/1, 1° en 2° (artikel 2 van het ontwerp), en die ook van het toepassingsgebied van het voornoemde koninklijk besluit worden uitgesloten.”

Het ontwerp is in het licht van die opmerking onderzocht en geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### AANHEF

1. Het voorliggende ontwerp vindt, net als het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’ tot wijziging waarvan het strekt, ten dele zijn rechtsgrond in artikel 1, eerste lid, van de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer’, gecoördineerd op 16 maart 1968.

Er moet dus naar verwezen worden in een nieuw eerste lid.

<sup>2</sup> Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Volgens de gemachtigde voldoen de bestelde trambussen zowel aan de bepalingen inzake maximale breedte (artikel 32bis 2.1.1. Technisch Reglement) als deze inzake draaicirkel (artikel 32bis 2.1.1. Technisch Reglement).

<sup>3</sup> Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Het spreekt vanzelf dat bij het uitoefenen van hun bevoegdheden en dit overeenkomstig het proportionaliteitsbeginsel, de stellers van het ontwerp oog dienen te hebben voor de weerslag die de ontworpen regeling kan hebben op het wegverkeer in het algemeen, waarvan het regelen ervan in beginsel tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.

2. De aanhefverwijzing met betrekking tot de vervulde voorafgaande vormvereisten moet voorafgegaan worden door de aanhefverwijzing met betrekking tot de wetteksten die rechtsgrond opleveren en de verordeningsteksten die bij het ontwerp gewijzigd worden.

## DISPOSITIEF

### Artikel 1

De opsomming van de wijzigingen die reeds aangebracht zijn in artikel 32bis, punt 2.2, 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’ dient vervangen te worden door de vermelding dat die opsomming vervangen is bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 juni 2018.

De discrepantie tussen de taalversies wat de maximale toegelaten massa betreft dient tevens verholpen te worden.

### Artikel 2

Artikel 2 moet worden weggelaten, aangezien het vaststellen van de maximale lengte van de voertuigen onder de bevoegdheid van de federale overheid valt.

Deze bepaling is bovendien in tegenspraak met artikel 3 van het ontwerp, waarin dubbel gelede voertuigen als uitzonderlijke voertuigen beschouwd worden. Binnen het kader van de (voortaan gewestelijke) regelgeving met betrekking tot het verkeer van uitzonderlijke voertuigen kan dus bepaald worden dat het verplicht is om houder te zijn van een door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verleende vergunning om een voertuig in het verkeer te brengen en om de door haar bepaalde trajecten te volgen.

### Artikel 3 (Eerste vermelding)

In het ontworpen artikel 3/1, eerste lid, 3°, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010, dient enkel en alleen verwezen te worden naar de dubbel gelede voertuigen van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in de zin van artikel 6, § 1, X, 8°, BWHI.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET