



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 66.035/4
du 20 mai 2019

advies 66.035/4
van 20 mei 2019

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
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'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'tot wijziging 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'

Le 19 avril 2019, 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 'modifiant 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'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 20 mai 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, Jacques ENGLEBERT, assesseur, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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 20 mai 2019.

*

Op 19 april 2019 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 het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 20 mei 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, Jacques ENGLEBERT, assessor, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd 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 20 mei 2019.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, 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.

PORTÉE DU PROJET

1. L'article 3 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' (ci-après : le code de la route), comprend une énumération des différentes catégories d'agents qualifiés pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière, ainsi que des règlements pris en exécution de celles-ci. Aux côtés des membres du personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale, y figurent différentes catégories d'agents, au profil plus spécialisé, dont notamment, au 12° :

« les agents des sociétés de transport en commun dans l'exercice de leur fonction, investis d'un mandat de police judiciaire et uniquement pour ce qui concerne les articles 5 et les signaux C5 avec le panneau additionnel 'Excepté 2+' ou '3+', F17 et F18, 72.5 et 72.6, 25.1, 2° et 6°, 62^{ter} ainsi que 77.8 ».

2. L'article 2 du projet examiné vise à ajouter dans cette énumération un point 12°*bis*, visant « le personnel de la Société bruxelloise de transport public dans l'exercice de son service, chargé d'un mandat de police judiciaire », pour ce qui concerne l'application d'une liste limitative de dispositions du code de la route.

Cette liste reprend, outre celles déjà visées à l'article 3, 12°, du code la route, les dispositions suivantes :

– l'article 4.1 (obligation, pour tout usager, d'obtempérer immédiatement aux injonctions des agents qualifiés), pour autant qu'un membre du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ne soit pas présent sur le lieu de l'intervention ;

– les signaux routiers C1 (sens interdit pour tout conducteur) et C3 (accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur), avec ou sans panneau additionnel « Excepté bus » ;

– l'article 12.1 (obligation, pour tout usager, de céder le passage aux véhicules sur rails et, à cette fin, de s'écarter de la voie ferrée dès que possible) ;

– l'article 14.2 (interdiction, pour un conducteur, même si des signaux lumineux de circulation l'y autorisent, de s'engager dans un carrefour si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans le carrefour, gênant ou empêchant ainsi la circulation dans les directions transversales), si la violation de cet article devait nuire à la fluidité des transports en commun ;

– l'article 23.2.3° (obligation de placer en une seule file tout véhicule rangé totalement ou partiellement sur la chaussée), si la violation de cet article devait nuire à la fluidité des transports en commun ;

– l'article 24, 1° (interdiction de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale et sans préjudice de l'article 23.4), si la violation de cet article devait nuire à la fluidité des transports en commun ;

– l'article 39 (comportement à l'égard des autobus et des trolleybus quittant leurs points d'arrêt).

COMPÉTENCE

3. La section de législation a déjà examiné la question de la possibilité, pour les régions, de modifier l'énumération des différentes catégories d'agents qualifiés pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière, ainsi que des règlements pris en exécution de celles-ci, qui figure à l'article 3 du code de la route.

Dans l'avis n° 62.264/3 donné le 8 novembre 2017 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 novembre 2017 'modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne l'arrimage des charges', la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Op grond van de bevoegdheid van de gewesten inzake de openbare werken en het vervoer en inzake het verkeersveiligheidsbeleid mag het Vlaamse Gewest de personeelsleden aanwijzen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van die bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen die tot bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

Ofschoon het volgens de gemachtigde voor zich spreekt dat de in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode vermelde personeelsleden 'enkel kunnen optreden binnen de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest', blijkt dat niet uit de tekst van die bepaling. Door de inleidende zin van dat artikel, zouden de in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode vermelde personeelsleden daarentegen een algemene bevoegdheid krijgen om toezicht uit te oefenen op de naleving van alle bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, met inbegrip van de bepalingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Dat zou niet bestaanbaar zijn met de bevoegdheidverdelende regels.

Bijgevolg moet in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode worden gepreciseerd dat de toezichtbevoegdheid van de in dat artikel vermelde personeelsleden beperkt is tot de bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren »¹.

¹ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/62264.pdf>.

4. Pour déterminer si l'auteur du projet est bien compétent pour insérer le point 12°bis en projet dans l'article 3 du code de la route, il convient de vérifier si les infractions qui y sont visées relèvent bien de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale, compte tenu des transferts de compétences opérés en cette matière par la sixième réforme de l'État. Sur ce point, le commentaire de l'article 23 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État' précise :

« 1. Les règles de police de la circulation routière restent de compétence fédérale, à l'exception de certains transferts de compétences aux régions

Actuellement, la compétence d'élaborer les règles de police de la circulation routière revient à l'autorité fédérale. Il est, en effet, communément admis que l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles attribue une réserve de compétence à l'autorité fédérale pour l'élaboration des règles de police générale (qui comprennent notamment les règles de police de la circulation routière). Cette réserve de compétence a été confirmée à de nombreuses reprises par la Cour constitutionnelle ².

La présente proposition de loi spéciale prévoit que le code de la route reste de la compétence de l'autorité fédérale, à l'exception du transfert aux régions des compétences suivantes:

a) La détermination des limites de vitesse sur la voie publique, sauf sur les autoroutes

[...]

b) La réglementation en matière de placement et de contrôle de la signalisation routière sur les routes, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires

[...]

c) La réglementation en matière de masse maximale autorisée, masses par essieux des véhicules sur la voie publique, sûreté de chargement

[...]

d) Réglementation relative au transport dangereux et exceptionnel

[...]

e) Le contrôle des règles de police de la circulation routière qui sont régionalisées, en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales

[...] » ³.

² Note de bas de page n° 1 du document parlementaire cité : C.C., arrêt n° 2/97 du 16 janvier 1997: « [...] l'adoption des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ne relève pas de la compétence attribuée aux régions en ce qui concerne les travaux publics et le transport » (considérant B.4.2.). Dans le même sens, voyez aussi C.C., 18 janvier 1996, n° 5/96 ; C.C., 28 novembre 1996, n° 68/96 ; C.C., 6 décembre 2000, n° 127/2000 ; C.C., 22 novembre 2006, n° 172/2006 ; C.C., 11 janvier 2012, n° 2/2012.

³ Doc. parl., Sénat, 2012-2013, n° 5-2232/1, pp. 133 à 139.

5. Les différentes dispositions visées dans l'article 3, 12°*bis*, en projet du code de la route constituent des règles de police de la circulation routière adoptées par le Roi en exécution de l'article 1^{er}, alinéa 1^{er} de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968. Elles prescrivent des règles de comportement applicables selon le cas, à tout conducteur ou usager de la route, et qui ne relèvent d'aucune des compétences transférées aux régions, en matière de police de la circulation routière, par les articles 23 et 25 de la loi spéciale du 6 janvier 2014 ⁴.

S'agissant de règles de police générale de la circulation routière, elles ne relèvent pas non plus de la compétence des régions en matière de transports en commun urbain et vicinal (article 6, § 1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale du 8 aout 1980). Comme le précisent en effet les travaux parlementaires de la loi spéciale du 8 aout 1988 'modifiant la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles' :

« La compétence sur les transports urbains et vicinaux par métro, pré-métro ou semi-métro, par tram, trolleybus et autobus, qui est transférée aux Régions comprend plus particulièrement : le statut des sociétés de transport, la conclusion de contrats de gestion, l'infrastructure tant en surface que souterraine, l'organisation de réseaux et les autorisations y afférentes, les tarifs et les réductions tarifaires accordées, les contrats avec les loueurs de services de transport, le mode de calcul de l'indemnité qui leur est payée ainsi que les services de transports régionaux transfrontaliers » ⁵.

6. Par conséquent, l'auteur du projet n'est pas compétent pour déterminer quelles sont les catégories d'agents qualifiés pour veiller à l'exécution de ces dispositions. C'est, en effet, à l'autorité fédérale qu'il revient de compléter la liste des dispositions dont les agents des sociétés de transports en commun visés à l'article 3, 12°, du code de la route, sont chargés de veiller à l'exécution ⁶.

Il peut toutefois être rappelé ici que l'article 6, § 4, 3°, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 aout 1980 prévoit :

« Chaque gouvernement régional peut proposer des modifications aux règles de police de la circulation routière. L'autorité fédérale compétente les soumet à la concertation avec les gouvernements des trois régions. En cas de consensus sur ces modifications, le Roi les adopte ou les dépose à la Chambre des représentants ».

7. Compte tenu des observations qui précèdent, le projet ne sera pas examiné plus avant.

*

⁴ Voir l'article 6, § 1^{er}, X, 13°, et XII, 1° à 4°, de la loi spéciale du 8 aout 1980.

⁵ *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n° 516/1, p. 16.

⁶ Comme elle l'a déjà fait par l'arrêté royal du 18 décembre 2002 'modifiant l'arrêté royal du 11 octobre 1997 relatif aux modalités particulières de la concertation visant à déterminer l'emplacement et les circonstances d'utilisation des appareils fixes fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destinés à assurer la surveillance sur la voie publique de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière et des arrêtés pris en exécution de celle-ci'.

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.

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Artikel 3 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’ (hierna: het verkeersreglement) bevat een opsomming van de verschillende categorieën van personen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen. Naast de personeelsleden van het operationeel kader van de federale politie en van de lokale politie zijn er verschillende personeelscategorieën met een meer gespecialiseerd profiel in opgenomen, zoals onder meer in punt 12°:

“het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bij de uitoefening van zijn dienst, belast met een mandaat van gerechtelijke politie (en uitsluitend inzake de toepassing van de artikelen 5 en de verkeersborden C5 met onderbord ‘Uitgezonderd 2+’ of ‘3+’, F17 en F18, 72.5 en 72.6, 25.1, 2° en 6°, 62^{ter} alsook 77.8)”.

2. Artikel 2 van het voorliggende ontwerp strekt ertoe aan die opsomming een punt 12°*bis* toe te voegen dat betrekking heeft op “het personeel van de Brusselse openbare vervoersmaatschappij bij de uitoefening van zijn dienst, belast met een mandaat van gerechtelijke politie”, wat de toepassing betreft van een limitatieve lijst van bepalingen van het verkeersreglement.

In die lijst zijn, naast de bepalingen waarnaar reeds in artikel 3, 12°, van het verkeersreglement verwezen wordt, ook de volgende bepalingen opgenomen:

– artikel 4.1 (elke weggebruiker moet onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen van de bevoegde personen), voor zover er geen lid van het operationeel kader van de federale politie en van de lokale politie op de plaats van de interventie aanwezig is;

– de verkeersborden C1 (verboden richting voor iedere bestuurder) en C3 (verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder), met of zonder onderbord “Uitgezonderd bus”;

– artikel 12.1 (elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen en daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen);

– artikel 14.2 (zelfs indien verkeerslichten het toelaten, mag een bestuurder een kruispunt niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op het kruispunt zou moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten), indien het openbaar vervoer door de schending van dit artikel minder vlot zou verlopen;

– artikel 23.2.3° (elk voertuig dat volledig of ten dele op de rijbaan opgesteld is, moet in één enkele file geplaatst worden), indien het openbaar vervoer door de schending van dit artikel minder vlot zou verlopen;

– artikel 24, 1° (verbod een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering en onverminderd artikel 23.4), indien het openbaar vervoer door de schending van dit artikel minder vlot zou verlopen;

– artikel 39 (gedrag tegenover autobussen en trolleybussen die hun halteplaatsen verlaten).

BEVOEGDHEID

3. De afdeling Wetgeving heeft reeds onderzocht of het voor de gewesten mogelijk is om de in artikel 3 van het verkeersreglement opgenomen opsomming te wijzigen van de verschillende categorieën van personen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen.

In advies 62.264/3, op 8 november 2017 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 ‘tot wijziging 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, wat betreft de ladingzekering’, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

“Op grond van de bevoegdheid van de gewesten inzake de openbare werken en het vervoer en inzake het verkeersveiligheidsbeleid mag het Vlaamse Gewest de personeelsleden aanwijzen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van die bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen die tot [de] bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

Ofschoon het volgens de gemachtigde voor zich spreekt dat de in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode vermelde personeelsleden ‘enkel kunnen optreden binnen de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest’, blijkt dat niet uit de tekst van die bepaling. Door de inleidende zin van dat artikel, zouden de in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode vermelde personeelsleden daarentegen een algemene bevoegdheid krijgen om toezicht uit te oefenen op de naleving van alle bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, met inbegrip van de bepalingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Dat zou niet bestaanbaar zijn met de bevoegdheidverdelende regels.

Bijgevolg moet in het ontworpen artikel 3, 4°, van de wegcode worden gepreciseerd dat de toezichtbevoegdheid van de in dat artikel vermelde personeelsleden beperkt is tot de bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.”¹

4. Om te bepalen of de steller van het ontwerp inderdaad bevoegd is om het ontworpen punt 12°bis in artikel 3 van het verkeersreglement in te voegen, dient nagegaan te worden of de erin bedoelde overtredingen wel onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen, gelet op de bevoegdheidsoverdrachten die de zesde staatshervorming ter zake tot stand heeft gebracht. In dat verband wordt in de bespreking van artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ het volgende gepreciseerd:

“1. De politieregels voor het wegverkeer blijven een federale bevoegdheid, met uitzondering van bepaalde bevoegdheidsoverdrachten aan de gewesten

Momenteel komt de bevoegdheid om politieregels voor het wegverkeer op te stellen aan de federale overheid toe. Er wordt namelijk algemeen aangenomen dat artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de bevoegdheid voor het opstellen van algemene politieregels (waartoe onder meer de politieregels voor het wegverkeer behoren) voorbehoudt aan de federale overheid. Dit voorbehoud van bevoegdheid is meermaals bevestigd door het Grondwettelijk Hof.²

Dit voorstel van bijzondere wet voorziet erin dat het verkeersreglement een bevoegdheid van de federale overheid blijft, met uitzondering van de overdracht aan de gewesten van de hierna volgende bevoegdheden:

a) Het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, behalve op de autosnelwegen

(...)

b) Reglementering inzake het plaatsen en het toezicht op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen

(...)

c) De regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's, massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, ladingzekering

(...)

d) [D]e regelgeving met betrekking tot het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer

(...)

e) De handhaving van de geregionaliseerde politieregels voor het wegverkeer, met inbegrip van het bepalen van administratieve en strafrechtelijke sancties

¹ <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/62264.pdf>.

² Voetnoot 1 van het geciteerde parlementair stuk; GWH., arrest nr. 2/97 van 16 januari 1997: “[...] het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer [...] behoort [niet] tot de bevoegdheid welke met betrekking tot openbare werken en vervoer aan de gewesten is toegewezen” (considerans B.4.2). Zie in diezelfde zin ook GWH., 18 januari 1996, nr. 5/96; G.H., 28 november 1996, nr. 68/96; GWH., 6 december 2000, nr. 127/2000; G.H., 22 november 2006, nr. 172/2006; G.H., 11 januari 2012, nr. 2/2012.

(...).”³

5. De verschillende bepalingen waarnaar in het ontworpen artikel 3, 12°*bis*, van het verkeersreglement verwezen wordt, zijn regels inzake de politie over het wegverkeer die door de Koning vastgesteld zijn ter uitvoering van artikel 1, eerste lid, van de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer’, gecoördineerd op 16 maart 1968. Ze schrijven gedragsregels voor die naargelang van het geval voor elke bestuurder of weggebruiker gelden en die onder geen enkele van de bevoegdheden vallen die inzake de politie over het wegverkeer bij de artikelen 23 en 25 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 aan de gewesten overgedragen zijn.⁴

Aangezien het gaat om regels van algemene politie over het wegverkeer, vallen ze evenmin onder de bevoegdheid van de gewesten inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer (artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 ‘tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’ wordt immers het volgende gepreciseerd:

“De bevoegdheid over het stads- en streekvervoer per metro, pre- of semi-metro, tram, trolleybus en autobus, die aan de Gewesten wordt overgedragen, behelst meer in het bijzonder: het statuut van de vervoermaatschappijen, het afsluiten van beheerscontracten, de infrastructuur, zowel ondergronds als bovengronds, de inrichting van de netten en de daaraan verbonden machtigingen, de tarieven en de toegekende tariefverminderingen, de contracten met de verhuurders van vervoerdiensten en de berekeningswijze van de aan deze betaalde vergoeding, alsmede de grensoverschrijdende lijnen die behoren tot het streekvervoer.”⁵

6. De steller van het ontwerp is bijgevolg niet bevoegd om de categorieën te bepalen van personen die bevoegd zijn om toe te zien op de naleving van die bepalingen. Het komt immers aan de federale overheid toe om de lijst aan te vullen van de bepalingen die het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bedoeld in artikel 3, 12°, van het verkeersreglement moet doen naleven.⁶

In dat verband kan evenwel herinnerd worden aan hetgeen in artikel 6, § 4, 3°, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt bepaald:

“Elke gewestregering kan wijzigingen aan de politieregels voor het wegverkeer voorstellen. De bevoegde federale overheid legt die ter overleg voor aan de regeringen van de drie gewesten. In geval van een consensus over die wijzigingen, neemt de Koning ze aan of dient Hij ze in de Kamer van volksvertegenwoordigers [in].”

³ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 133-139.

⁴ Zie artikel 6, § 1, X, 13°, en XII, 1° tot 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁵ *Parl.St.* Kamer 1988, nr. 516/1, 16.

⁶ Zoals de federale overheid reeds heeft gedaan bij het koninklijk besluit van 18 december 2002 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor de bepaling van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten’.

7. Gelet op de voorgaande opmerkingen zal het ontwerp niet nader onderzocht worden.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET