



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 68.521/2
du 11 janvier 2021

advies 68.521/2
van 11 januari 2021

sur

over

un projet d'arrêté royal 'régulant
certaines méthodes de
surveillance et de protection du
transport de valeurs et relatifs
aux spécificités techniques des
véhicules de transport de
valeurs'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'houdende regeling van
bepaalde methodes bij het
toezicht op en de bescherming
bij het vervoer van waarden en
betreffende de technische
kenmerken van de voertuigen
voor waardevervoer'

Le 16 décembre 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau démocratique à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'régulant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatifs aux spécificités techniques [des] véhicules de transport de valeurs'.

Le projet a été examiné par la deuxième chambre le 11 janvier 2021. La chambre était composée de Pierre VANDERNOOT, président de chambre, Patrick RONVAUX et Christine HOREVOETS, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Esther CONTI, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Marc OSWALD, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 janvier 2021.

*

Op 16 december 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer'.

Het ontwerp is door de tweede kamer onderzocht op 11 januari 2021. De kamer was samengesteld uit Pierre VANDERNOOT, kamervoorzitter, Patrick RONVAUX en Christine HOREVOETS, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Esther CONTI, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Marc OSWALD, eerste auditeur.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 januari 2021.

*

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.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Le projet paraissant comporter un certain nombre de règles techniques au sens de l'article 1^{er}, § 1^{er}, f), de la directive (UE) n° 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information', il a été demandé au délégué de la Ministre si lesdites règles ont été notifiées à la Commission européenne, conformément à l'article 5 de la directive.

Le délégué a répondu comme suit :

« De ontwerptekst is opgesteld met het doel te dienen als kader en bepaling van de mogelijke toepassingen van waardetransport en beheer.

In vergelijking met de vigerende tekst en bijhorende technische nota (die in 2010 werd goedgekeurd door de Europese Commissie) voegt dit ontwerp 2 nieuwe mogelijkheden van geldtransport toe: de type G en H (afstortcontainer en voertuigkluis waarin afgestort wordt). Voor beide systemen is nog geen technische norm bepaald.

De specifieke technische vereisten gesteld aan de neutralisatiesystemen zijn vervat in een technische nota, zoals vermeld in art. 23 van het ontwerp. Het is deze nota die telkens voorgelegd wordt aan de Europese Commissie en wordt beschouwd als normeringsinstrument naar fabrikanten en leveranciers van de systemen en dient als definitieve leidraad bij de Belgische homologatie. Deze nota verwijst onder meer naar de internationale IEC en de Europese norm EN en blijft ongewijzigd tot nieuwe technische vereisten worden opgesteld bij uitrol van nieuwe neutralisatiesystemen ».

Selon ce point de vue, le projet à l'examen ne devrait donc pas, en l'état, être notifié à la Commission dès lors que les deux nouveaux systèmes de neutralisation, dits G et H, ne contiendraient pas de normes techniques. Seule la note technique visée à l'article 23 du projet en contiendrait et devrait être notifiée.

Selon l'article 5, paragraphe 1, alinéa 1^{er}, de la directive,

« [s]ous réserve de l'article 7, les États membres communiquent immédiatement à la Commission tout projet de règle technique, sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale ou européenne, auquel cas une simple information quant à la norme concernée suffit ; ils adressent également à la Commission une notification concernant les raisons pour lesquelles l'établissement d'une telle règle technique est nécessaire, à moins que ces raisons ne ressortent déjà du projet ».

Constitue un « projet de règle technique » :

« le texte d'une spécification technique, ou d'une autre exigence ou d'une règle relative aux services, y compris de dispositions administratives, qui est élaboré dans le but de l'établir ou de la faire finalement établir comme une règle technique et qui se trouve à un stade de préparation où il est encore possible d'y apporter des amendements substantiels »¹.

Enfin, une « règle technique » est

« une spécification technique ou autre exigence ou une règle relative aux services, y compris les dispositions administratives qui s'y appliquent, dont l'observation est obligatoire *de jure* ou *de facto*, pour la commercialisation, la prestation de services, l'établissement d'un opérateur de services ou l'utilisation dans un État membre ou dans une partie importante de cet État, de même que, sous réserve de celles visées à l'article 7, les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres interdisant la fabrication, l'importation, la commercialisation ou l'utilisation d'un produit ou interdisant de fournir ou d'utiliser un service ou de s'établir comme prestataire de services.

Constituent notamment des règles techniques *de facto* :

i) les dispositions législatives, réglementaires ou administratives d'un État membre qui renvoient soit à des spécifications techniques ou à d'autres exigences ou à des règles relatives aux services, soit à des codes professionnels ou de bonne pratique qui se réfèrent eux-mêmes à des spécifications techniques ou à d'autres exigences ou à des règles relatives aux services, dont le respect confère une présomption de conformité aux prescriptions fixées par lesdites dispositions législatives, réglementaires ou administratives [...] »².

Eu égard à cette formulation assez générale, il y a lieu de considérer que le projet doit être notifié à la Commission. En effet, en ce qu'elles décrivent les différents types de systèmes de neutralisation dont sont équipés les conteneurs, les dispositions y relatives (articles 5 à 7 du projet) constituent bien des règles techniques au sens de la directive³. Elles renvoient du reste à des spécifications techniques, à savoir la « note technique » prévue à l'article 23, 2°, du projet.

¹ Article 1, g), de la directive (UE) n° 2015/1535.

² Article 1, f), de la directive précitée.

³ Avis n° 39.032/2/V du 5 septembre 2005 sur un projet devenu l'arrêté royal du 6 décembre 2005 'modifiant l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs' (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/39032>) ; avis n° 48.781/2 du 25 octobre 2010 sur un projet devenu l'arrêté royal du 10 février 2011 'modifiant l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs' (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/48781>) ; avis n° 54.805/2 du 3 février 2014 sur un projet devenu l'arrêté royal du 18 mars 2014 'modifiant l'arrêté royal du 7 avril 2003 réglant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs' (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/54805>). Ces avis s'appuient sur la directive n° 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques'. Néanmoins, les définitions et règles précitées n'ont pas changé depuis l'entrée en vigueur de la directive (UE) n° 2015/1535 qui l'abroge.

Les spécificités techniques des véhicules peuvent également être qualifiées de règles techniques. Il y a lieu de relever à cet égard que l'article 19, § 7, du projet, s'écarte de ce que prévoit l'article 20, § 7, de l'arrêté royal du 7 avril 2003 'régulant certaines méthodes de surveillance et de protection du transport de valeurs et relatif aux spécificités techniques des véhicules de transport de valeurs', que le projet entend abroger.

L'auteur du projet veillera à l'accomplissement de la formalité susdite. Elle sera visée au préambule après le respect du délai prévu à l'article 6 de la directive (UE) n° 2015/1535.

Si, enfin, la formalité devait donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État, les dispositions modifiées ou ajoutées, autres que de pure forme ou découlant également du présent avis, devraient encore être soumises à la section de législation, conformément à la prescription de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973.

2. Comme l'a confirmé le délégué de la Ministre, ni l'accord du Ministre du Budget ni l'avis de l'Inspection des Finances n'ont été demandés.

Or, l'article 21, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et § 3, alinéa 2, du projet, qui concerne les frais relatifs à la procédure d'approbation des systèmes de neutralisation, est de nature à avoir une incidence sur les recettes de l'État.

Conformément aux articles 5, alinéa 1^{er}, 2°, et 14, 1°, b), de l'arrêté royal du 16 novembre 1994 'relatif au contrôle administratif et budgétaire', lesdits avis et accord doivent donc être recueillis.

Il sera veillé à l'accomplissement de ces formalités, lesquelles seront alors visées au préambule.

EXAMEN DU PROJET

INTITULÉ

Dans la version transmise au Conseil d'État, au sein de l'intitulé de la version française du projet, manque le mot « des », entre les mots « techniques » et « véhicules ».

Cette coquille sera corrigée.

PRÉAMBULE

L'alinéa 1^{er} visera les seuls articles 3, 3°, 89 et 131 à 133, de la loi du 2 octobre 2017 'réglementant la sécurité privée et particulière', lesquels procurent un fondement légal au projet.

Il est renvoyé pour le surplus aux observations relatives aux formalités préalables.

DISPOSITIF

Article 2

Le délégué de la Ministre a été interrogé sur la portée du mot « vault », qui figure au paragraphe 2, alinéa 3, h).

Il a précisé que

« 'vault' is de algemeen aanvaarde benaming van het beveiligde kluisgedeelte van het gebouw waarbinnen de waarden worden verwerkt of bewaard. Deze benaming werd afgetoetst met de sector van de waardentransporteurs en door hen zelf voorgesteld als de meest courante en begrijpbare benaming van de bedoelde locatie ».

À supposer que le terme soit connu des professionnels du secteur des transporteurs de valeurs, tel n'est pas nécessairement le cas des autres lecteurs de l'arrêté en projet. Le terme, qui est anglais, ne figure d'ailleurs pas dans les dictionnaires usuels de langues française et néerlandaise.

Il est donc recommandé de compléter l'article 1^{er} par une définition de ce mot ⁴.

Article 4

Le paragraphe 3 visera le « ministre », tel que défini à l'article 1^{er}, 3^o, du projet, plutôt que l'« autorité compétente ».

Articles 5 à 7

1. Les articles 5 à 7 utilisent indistinctement les mots « papier-monnaie » (« papiergeld » en néerlandais), « billets » (« geldbiljetten », « biljetten » en néerlandais), « valeurs » (« waarden » en néerlandais) et « billets de banque » (« bankbiljetten » en néerlandais).

S'agissant, dans le cadre du projet, de désigner la même chose, ce que le délégué de la Ministre a confirmé, l'auteur du projet veillera à utiliser la même terminologie, que ce soit en français ou en néerlandais.

2. La concordance entre les deux versions linguistiques du texte sera vérifiée conformément à l'intention de l'auteur du projet.

Ainsi, par exemple :

– à l'article 5, § 4, les mots « des billets » n'a pas leur correspondant dans la version néerlandaise ;

⁴ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 95.

– les deux versions de l'article 6, § 6, ne concordent pas, le texte français paraissant incomplet.

L'ensemble du projet sera revu sur ce point, par exemple aux articles 9, § 4, a), et 12, §§ 3 et 4 (s'agissant de « BPost » et de « La Poste »).

Article 5

Dans la version française du paragraphe 2, alinéa 1^{er}, les signes « (...) » seront omis.

Articles 6bis et 6ter

La numérotation des articles 6bis et 6ter, réservée aux seuls articles insérés entre des articles existants, sera corrigée ⁵.

Article 8

Dès lors que le *littera* b) du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, ne comporte pas l'expression « établissement de commerce », à l'alinéa 2 de la même disposition, les mots « des dispositions visées sous 2^o, b) et c) » doivent être remplacées par les mots « de l'alinéa 1^{er}, 2^o, c) », ce qui est également plus correct sur le plan de légistique, s'agissant de la référence à l'alinéa 1^{er} de l'article 8, § 1^{er}, 2^o.

Une observation analogue vaut par exemple pour l'article 10, alinéas 5 et 6.

L'ensemble du projet sera revu sur ce point.

Article 9

1. Dans sa version française, le paragraphe 1^{er} sera corrigé dès lors qu'il décrit le transport protégé catégorie 2 et non le transport protégé catégorie 1, ce que le délégué de la Ministre a admis.

2. Aux 3^o, 4^o et 5^o du paragraphe 1^{er}, les références à des dispositions de l'article 8, § 1^{er}, doivent tenir compte du fait que cette dernière disposition est divisée en alinéas.

L'ensemble du projet sera réexaminé sur ce point.

3. Au paragraphe 4, b), compte tenu de la définition donné au « Ministre » par l'article 1^{er}, 3^o, les mots « Ministre de l'Intérieur » seront remplacés par le terme « Ministre ».

⁵ *Ibidem*, recommandation n° 53.

Article 18

1. Les conditions d'admissibilité de la délégation conférée au ministre par le paragraphe 1^{er}, 2^o, qui ne doit pouvoir porter que sur des questions secondaires ou de détail, seront mieux respectées si, à l'instar de ce qui est prévu au 1^o du même paragraphe 1^{er}, le texte était complété pour disposer que les dérogations que le ministre est autorisé à adopter, dont il n'est pas exclu qu'elles revêtent un caractère réglementaire, ne peuvent porter que sur des mesures plus strictes que celles énoncées par l'arrêté en projet.

2. Le paragraphe 2 visera l'article 115, § 4, de la loi du 7 décembre 1998 'organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux', et non son article 115, § 2.

Article 23

L'alinéa 1^{er} précisera que « l'organisme » est celui visé à l'article 20, § 2, alinéa 3, du projet, comme l'a indiqué le délégué de la Ministre.

*

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. Het ontwerp lijkt een bepaald aantal technische voorschriften te bevatten in de zin van artikel 1, § 1, f), van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’. De gemachtigde van de minister is dan ook gevraagd of die voorschriften ter kennis zijn gebracht van de Europese Commissie, zoals artikel 5 van de richtlijn voorschrijft.

De gemachtigde heeft het volgende geantwoord:

“De ontwerptekst is opgesteld met het doel te dienen als kader en bepaling van de mogelijke toepassingen van waardetransport en beheer.

In vergelijking met de vigerende tekst en bijhorende technische nota (die in 2010 werd goedgekeurd door de Europese Commissie) voegt dit ontwerp 2 nieuwe mogelijkheden van geldtransport toe: de type G en H (afstortcontainer en voertuigkluus waarin afgestort wordt). Voor beide systemen is nog geen technische norm bepaald.

De specifieke technische vereisten gesteld aan de neutralisatiesystemen zijn vervat in een technische nota, zoals vermeld in art. 23 van het ontwerp. Het is deze nota die telkens voorgelegd wordt aan de Europese Commissie en wordt beschouwd als normeringsinstrument naar fabrikanten en leveranciers van de systemen en dient als definitieve leidraad bij de Belgische homologatie. Deze nota verwijst onder meer naar de internationale IEC en de Europese norm EN en blijft ongewijzigd tot nieuwe technische vereisten worden opgesteld bij uitrol van nieuwe neutralisatiesystemen.”

Volgens die visie zou het voorliggende ontwerp bij de huidige stand dus niet ter kennis moeten worden gebracht van de Commissie, aangezien de twee nieuwe neutralisatiesystemen – de zogenoemde systemen G en H – geen technische voorschriften zouden bevatten. Enkel de technische nota waarvan in artikel 23 van het ontwerp sprake is zou dergelijke voorschriften bevatten en zou dus ter kennis moeten worden gebracht.

Artikel 5, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn luidt als volgt:

“Onverminderd artikel 7 delen de lidstaten de Commissie onverwijld ieder ontwerp voor een technisch voorschrift mee, tenzij het een integrale omzetting van een internationale of Europese norm betreft, in welk geval louter met een mededeling van de betrokken norm kan worden volstaan. Zij geven de Commissie tevens kennis van de redenen waarom de vaststelling van dit technisch voorschrift nodig is, tenzij die redenen reeds uit het ontwerp zelf blijken.”

Vormt een “ontwerp voor een technisch voorschrift”:

“de tekst van een technische specificatie, een andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van bestuursrechtelijke bepalingen, die is uitgewerkt met de bedoeling deze als technisch voorschrift vast te stellen of uiteindelijk te doen vaststellen, en die zich in een stadium van voorbereiding bevindt waarin het nog mogelijk is daarin ingrijpende wijzigingen aan te brengen.”¹

Een “technisch voorschrift” ten slotte is

“een technische specificatie of andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van de erop toepasselijke bestuursrechtelijke bepalingen die *de jure* of *de facto* moeten worden nageleefd voor de verhandeling, de dienstverrichting, de vestiging van een verrichter van diensten of het gebruik in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat, alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, behoudens die bedoeld in artikel 7, van de lidstaten waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling of het gebruik van een product dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden.”

De facto technische voorschriften zijn met name:

“i) wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van een lidstaat die hetzij verwijzen naar technische specificaties, andere eisen of regels betreffende diensten, hetzij naar beroepscode of codes voor goede praktijken die zelf verwijzen naar technische specificaties, andere eisen of regels betreffende diensten waarvan de naleving een vermoeden geeft met de voorschriften welke bij deze wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen zijn vastgesteld, in overeenstemming te zijn (...).”²

Gelet op die vrij algemene bewoordingen dient te worden geoordeeld dat het ontwerp ter kennis van de Commissie moet worden gebracht. Doordat de desbetreffende bepalingen (artikelen 5 tot 7 van het ontwerp) verschillende types van neutralisatiesystemen beschrijven waarmee de containers uitgerust zijn, vormen ze namelijk wel degelijk technische voorschriften in de zin van de richtlijn.³ Voorts verwijzen ze naar technische kenmerken, te weten de “technische nota” waarin artikel 23, 2°, van het ontwerp voorziet.

¹ Artikel 1, g), van richtlijn (EU) 2015/1535.

² Artikel 1, f), van de voornoemde richtlijn.

³ Advies 39.032/2/V van 5 september 2005 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 6 december 2005 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen van waardevervoer’ (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/39032.pdf>); advies 48.781/2 van 25 oktober 2010 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 10 februari 2011 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer’ (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/48781.pdf>); advies 54.805/2 van 3 februari 2014 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 18 maart 2014 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 april 2003 houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer’ (<http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/54805.pdf>). Die adviezen steunen op richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften’. De voornoemde definities en voorschriften zijn evenwel niet meer veranderd sinds richtlijn (EU) 2015/1535, waarbij richtlijn 98/34/EG wordt ingetrokken, in werking is getreden.

De technische kenmerken van de voertuigen kunnen ook als technische voorschriften worden aangemerkt. In dat verband dient te worden opgemerkt dat artikel 19, § 7, van het ontwerp afwijkt van wat wordt bepaald in artikel 20, § 7, van het koninklijk besluit van 7 april 2003 ‘houdende regeling van bepaalde methodes bij het toezicht op en de bescherming bij het vervoer van waarden en betreffende de technische kenmerken van de voertuigen voor waardevervoer’, dat door het ontwerp zou worden opgeheven.

De steller van het ontwerp moet ervoor zorgen dat het bovenvermelde vormvereiste wordt vervuld. Hij moet dat vereiste in de aanhef vermelden nadat de termijn, voorgeschreven bij artikel 6 van richtlijn (EU) 2015/1535, in acht is genomen.

Indien het vormvereiste ten slotte aanleiding zou geven tot wijzigingen van de tekst die aan de Raad van State is voorgelegd, zouden de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, voor zover ze niet louter vormelijk van aard zijn of niet ook uit dit advies voortvloeien, opnieuw om advies aan de afdeling Wetgeving moeten worden voorgelegd, overeenkomstig het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973.

2. Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, is noch om de akkoordbevinding van de minister van Begroting noch om het advies van de Inspectie van Financiën verzocht.

Artikel 21, § 1, eerste lid, en § 3, tweede lid, van het ontwerp, dat over de kosten van de procedure voor de goedkeuring van de neutralisatiesystemen gaat, kan echter een weerslag hebben op de inkomsten van de Staat.

Overeenkomstig de artikelen 5, eerste lid, 2°, en 14, 1°, b), van het koninklijk besluit van 16 november 1994 ‘betreffende de administratieve en begrotingscontrole’ zijn de voornoemde adviezen en akkoordbevinding dus vereist.

Er moet op worden toegezien dat die vormvereisten worden vervuld en vervolgens in de aanhef worden vermeld.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

OPSCHRIFT

In de versie die de Raad van State heeft ontvangen, ontbreekt in de Franse tekst van het opschrift van het ontwerp het woord “des” tussen de woorden “techniques” en “véhicules”.

Die drukfout moet worden verbeterd.

AANHEF

In het eerste lid moet enkel melding worden gemaakt van de artikelen 3, 3°, 89 en 131 tot 133 van de wet van 2 oktober 2017 ‘tot regeling van de private en bijzondere veiligheid’, die het ontwerp rechtsgrond bieden.

Voorts wordt verwezen naar de opmerkingen over de voorafgaande vormvereisten.

DISPOSITIEF

Artikel 2

Er zijn de gemachtigde van de minister vragen gesteld over de strekking van het woord “vault”, dat in paragraaf 2, derde lid, h), voorkomt.

Deze heeft de volgende precisering gegeven:

“‘vault’ is de algemeen aanvaarde benaming van het beveiligde kluisgedeelte van het gebouw waarbinnen de waarden worden verwerkt of bewaard. Deze benaming werd afgetoetst met de sector van de waardentransporteurs en door hen zelf voorgesteld als de meest courante en begrijpbare benaming van de bedoelde locatie.”

In de veronderstelling dat de beroepsbeoefenaars van de sector van het waardetransport die term kennen, is dat daarom nog niet het geval voor de andere lezers van het ontworpen besluit. “Vault” is een Engels woord dat trouwens niet in de gangbare Nederlandse en Franse woordenboeken staat.

Er wordt dus aanbevolen artikel 1 aan te vullen met een definitie van dat woord.⁴

Artikel 4

In paragraaf 3 moet worden verwezen naar de “minister”, zoals gedefinieerd in artikel 1, 3°, van het ontwerp, in plaats van naar de “bevoegde overheid”.

Artikelen 5 tot 7

1. In de artikelen 5 tot 7 worden de woorden “papiergeld” (in het Frans “papier-monnaie”), “geldbiljetten” en “biljetten” (in het Frans “billets”), “waarden” (in het Frans “valeurs”) en “bankbiljetten” (in het Frans “billets de banque”) door elkaar gebruikt.

In het kader van het ontwerp duiden die woorden op hetzelfde, zoals de gemachtigde van de minister heeft bevestigd. De steller van het ontwerp moet er dus op toezien dat zowel in het Nederlands als in het Frans consequent dezelfde terminologie wordt gebruikt.

⁴ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, <http://www.raadvst-consetat.be>, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 95.

2. Er moet worden nagekeken of beide taalversies van de tekst wel met elkaar overeenstemmen overeenkomstig de bedoeling van de steller van het ontwerp.

Bijvoorbeeld:

- in artikel 5, § 4, worden de woorden “des billets” uit de Franse tekst niet in de Nederlandse tekst weergegeven;

- de twee versies van artikel 6, § 6, stemmen niet overeen; de Franse tekst lijkt onvolledig te zijn.

Heel het ontwerp moet op dat punt worden herzien, bijvoorbeeld ook in de artikelen 9, § 4, a), en 12, §§ 3 en 4 (in verband met “BPost” en “La Poste”).

Artikel 5

In de Franse tekst van paragraaf 2, eerste lid, moeten de tekens “(...)” worden weggelaten.

Artikelen 6bis en 6ter

De nummering van de artikelen 6bis en 6ter, die enkel mag worden gebruikt voor artikelen die tussen bestaande artikelen worden ingevoegd, moet worden verbeterd.⁵

Artikel 8

Aangezien *littera* b) van paragraaf 1, eerste lid, 2°, niet de term “handelsbedrijf” bevat, moeten de woorden “van de bepalingen, bedoeld onder 2°, b) en c)” in het tweede lid van diezelfde bepaling worden vervangen door de woorden “van het eerste lid, 2°, c)”. Dat is ook in wetgevingstechnisch opzicht beter, aangezien het gaat om de verwijzing naar het eerste lid van artikel 8, § 1, 2°.

Een soortgelijke opmerking geldt bijvoorbeeld ook voor artikel 10, vijfde en zesde lid.

Heel het ontwerp moet op dat punt worden herzien.

Artikel 9

1. De Franse tekst van paragraaf 1 moet worden verbeterd. Zoals de gemachtigde van de minister heeft toegegeven, gaat de tekst namelijk over het beveiligd vervoer categorie 2 en niet over het beveiligd vervoer categorie 1.

⁵ *Ibidem*, aanbeveling 53.

2. In de punten 3°, 4° en 5° van paragraaf 1 moet bij de verwijzingen naar de bepalingen van artikel 8, § 1, ermee rekening worden gehouden dat die laatstgenoemde bepaling in leden is onderverdeeld.

Heel het ontwerp moet op dat punt worden herzien.

3. Gelet op de definitie van “minister” die in artikel 1, 3°, gegeven wordt, moeten de woorden “minister van Binnenlandse Zaken” in paragraaf 4, b), worden vervangen door het woord “minister”.

Artikel 18

1. De delegatie die bij paragraaf 1, 2°, aan de minister wordt verleend en die enkel op niet-essentiële of detailkwesties betrekking kan hebben, zou beter aanvaardbaar zijn indien, naar het voorbeeld van wat in punt 1° van diezelfde paragraaf 1 wordt gesteld, de tekst aanvullend zou voorschrijven dat de afwijkingen die de minister kan bepalen, en die mogelijk verordenend van aard kunnen zijn, alleen kunnen slaan op maatregelen die strenger zijn dan die welke het ontworpen besluit uitvaardigt.

2. In paragraaf 2 moet worden verwezen naar artikel 115, § 4, van de wet van 7 december 1998 ‘tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus’, en niet naar artikel 115, § 2, van die wet.

Artikel 23

In het eerste lid moet nader worden bepaald dat de “instelling” die is welke wordt bedoeld in artikel 20, § 2, derde lid, van het ontwerp, zoals de gemachtigde van de minister heeft aangegeven.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Esther CONTI

Pierre VANDERNOOT