



CONSEIL D'ÉTAT

section de législation

avis 71.263/4/VR
du 11 mai 2022

sur

un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques'

Le 25 mars 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière de la Région wallonne à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon 'relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 21 avril 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

Le projet a été examiné par les chambres réunies le 5 mai 2022. Les chambres réunies étaient composées de Martine BAGUET, président de chambre, président, Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Luc CAMBIER, Bernard BLERO et Koen MUYLLE, conseillers d'État, Jan VELAERS et Sébastien VAN DROOGHENBROECK, assesseurs, Annemie GOOSSENS, greffier, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Les rapports ont été présentés par Yves CHAUFFOUREAUX et Dries VAN EECKHOUTTE, premiers auditeurs.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 mai 2022.

*

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. Comme le mentionne son article 1^{er}, le projet examiné s'inscrit dans le cadre de la transposition de la directive 2014/45/UE 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'.

Il vise plus précisément à mettre en œuvre la possibilité d'exclusion de son application que prévoit l'article 2, paragraphe 2, 7^e tiret, de la directive 2014/45/UE, dans les termes suivants :

« Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire :

– [...] ;

– véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission ».

Le projet s'inscrit également dans le cadre prévu par l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2014/45/UE, lequel dispose :

« Les États membres peuvent introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés sur leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive et pour les véhicules visés au paragraphe 2 ».

2. Le projet entend ainsi instituer, dans certains cas, une obligation de soumettre au contrôle technique « les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être », et qui sont équipés, soit « par un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ », soit « par un moteur électrique ou hybride dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW ou dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h » (article 3, § 1^{er}, du projet).

Le contrôle technique obligatoire s'applique à ces véhicules dans les cas suivants :

1° à la demande d'un agent qualifié (articles 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, et 7, alinéa 1^{er}, 1°, du projet) ;

2° avant la date de la remise en circulation, dans trois hypothèses : lorsque le véhicule a fait l'objet d'une modification affectant le châssis, la carrosserie ou les équipements qui implique une modification des caractéristiques techniques du véhicule ; lorsque la frappe du numéro de châssis a été renforcée ou altérée ; en cas d'accident ayant occasionné des détériorations au châssis, à la direction, à la suspension ou au dispositif de freinage, ou un sinistre total (article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, du projet) ;

3° en cas d'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire (article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3°, du projet) ;

4° dans le cas de véhicules importés et mis en circulation pour la première fois en Belgique sous couvert de la procédure prévue à l'article 1^{er}, § 4bis, 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' (articles 4, 12 et 13 du projet).

Par ailleurs, « [l]es cyclomoteurs et les autres véhicules qui ne sont pas visés par le paragraphe 1^{er} » de l'article 3 du projet¹ doivent également être présentés au contrôle technique, mais uniquement à la demande d'un agent qualifié (article 3, § 2, du projet).

En ce qui concerne les modalités du contrôle technique mis en place, le projet s'inspire largement des dispositions du chapitre 4 (« Contrôle technique ») 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', relatives aux contrôles techniques et administratifs non périodiques.

COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'ACTE

3.1. Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, XII, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' (ci-après : LSRI), les régions sont compétentes pour :

« le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ».

¹ Par « autres véhicules qui ne sont pas visés par le paragraphe 1^{er} », sont visés les véhicules mentionnés à l'article 3, § 1^{er}, du projet, à savoir « les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles », qui ne répondent pas aux caractéristiques mentionnées par ce paragraphe 1^{er}.

En vertu de cette disposition, les régions sont compétentes pour le contrôle technique de l'ensemble des véhicules qui circulent sur la route et donc pour la mise en place d'un contrôle applicable aux cyclomoteurs, motocyclettes avec ou sans side-car, tricycles et quadricycles, au sens de l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques'.

Il résulte de l'article 6, § 1^{er}, XII, 4^o, de la LSRI que le champ d'application de la réglementation en projet est, en principe, circonscrit aux seules personnes physiques ou morales établies sur le territoire de la Région wallonne, ce que l'obligation d'immatriculer un véhicule avant sa mise en circulation routière permet d'établir, dans le chef du titulaire de cette immatriculation.

Compte tenu de ce champ d'application, dans l'hypothèse particulière de la vente, à un acheteur établi en Région wallonne, d'un véhicule qui a été immatriculé par une personne physique ou morale établie sur le territoire d'une autre région, il faut considérer que l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique incombe *in fine*, en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule, à l'acheteur établi en Région wallonne ², étant entendu que le candidat-vendeur établi en Région flamande ou de Bruxelles-Capitale disposera de la faculté de présenter le véhicule au contrôle technique – dans la région de son choix – préalablement à la vente, et ce de manière à offrir à la vente un véhicule en ordre de contrôle technique au sens de la réglementation en projet.

Dans les limites du champ d'application ainsi circonscrit, le projet d'arrêté entre dans les compétences de la Région wallonne ³.

3.2. La question se pose de savoir si les contrôles à la demande d'un agent qualifié, que prévoient les articles 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et 7, alinéa 1^{er}, 1^o, ⁴ peuvent être imposés à des véhicules dont le titulaire de l'immatriculation est établi sur le territoire d'une autre région ou dans un autre État.

Dans son avis n° 70.761/3 donné le 21 janvier 2022 sur un projet d'arrêté du Gouvernement flamand 'over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers', la section de législation a observé à cet égard :

« [traduction libre] 3.2.3.1. Toutefois, l'article 3, alinéa 4, du projet dispose que '[p]ar dérogation aux alinéas 2 et 3', l'article 6, § 1^{er}, 1^o (lire : article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o), et l'article 8, alinéa 1^{er}, 1^o, de l'arrêté envisagé s'appliquent aux motocyclettes, tricycles et quadricycles 'circulant sur la voie publique'.

² Selon l'article 4, § 3, alinéa 1^{er}, du projet, l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique incombe au titulaire du véhicule.

³ Voir toutefois les observations n°s 3.3 à 3.5.

⁴ Et dont l'article 3, § 2, du projet, prévoit qu'il concerne également les cyclomoteurs et les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et quadricycles qui ne répondent pas aux caractéristiques mentionnées au paragraphe 1^{er} de cette disposition.

Aux termes des articles 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, du projet, un contrôle complet ou partiel est obligatoire ‘à toute demande d’un agent qualifié’, à savoir les personnes mentionnées à l’article 36 de l’arrêté royal du 10 octobre 1974 ‘portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques’⁵. Par conséquent, ces personnes peuvent également ordonner le contrôle de véhicules circulant sous couvert d’une plaque d’immatriculation étrangère ou circulant sous couvert d’une plaque d’immatriculation belge et qui sont immatriculés au nom d’une personne physique ou d’une personne morale elle-même inscrite dans une commune d’une autre région ou y domiciliée. Selon la note au Gouvernement flamand, l’intention est qu’une personne compétente puisse imposer le contrôle d’une motocyclette immatriculée à l’étranger ou dans une autre région (par exemple lorsque celle-ci est en mauvais état).

À la question de savoir si pareille réglementation relève effectivement de la compétence de la Région flamande, le délégué a répondu en ces termes :

‘De controle op de naleving van de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen behoort tot de bevoegdheid van de gewesten (art. 6, § 1, XII, 4^o BWHI). De gewestbevoegdheid is niet beperkt tot de periodieke keuring van voertuigen, maar heeft betrekking op de gehele controle op de naleving van de technische voorschriften van alle voertuigen die zich op de openbare weg begeven.

In de memorie van toelichting bij het voorstel dat de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ is geworden, wordt uiteengezet dat ‘[w]at de technische keuring van voertuigen betreft, [...] het over de materies [gaat] die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld:

[...]

– hoofdstuk 4 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 ;

[...]

– het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland ;

[...]

Dit bevestigt dat de gewestbevoegdheid niet beperkt is tot de periodieke keuring van voertuigen, maar ook betrekking heeft op controles langs de weg van de voertuigen die zich op de openbare weg begeven. Zo voorziet artikel 23sexies (dat deel uitmaakt van het overgedragen hoofdstuk 4 van het KB van 15 maart 1968) dat niet-periodieke keuringen verplicht zijn op verzoek ‘van elk bevoegde persoon’. Verder voorziet het BVR van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (dat het voormelde KB van 1 september 2006 vervangt) in een volledige regeling van de technische controle langs de openbare weg van bedrijfsvoertuigen die zonder onderscheid van toepassing is op in België en in het buitenland ingeschreven voertuigen. (zie ook het advies 62.863/3 van 22 februari 2018 bij voormeld BVR van 2 maart 2018 waarin de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest onderzocht werd).

⁵ Note de bas de page n° 4 de l’avis cité : Voir l’article 2, 2^o, du projet.

Uit de rechtspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt bovendien dat de bevoegdheid inzake de controle op de naleving ruim geïnterpreteerd moet worden (RvS 2 april 2019, 244.095, 60.2):

'Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van de voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn. Er mag bijgevolg worden aangenomen dat de bijzondere wetgever met het toezicht op de naleving van technische voorschriften voor voertuigen ook de met deze goedkeuring en controle vergelijkbare bepalingen heeft bedoeld'.

De gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving strekt zich dus uit tot alle in het verkeer gebrachte voertuigen.

Het is aangewezen dat alle voertuigen die zich op de openbare weg begeven in goede staat moeten zijn, wat dus veronderstelt dat de maatregel niet beperkt is tot voertuigen die in het Vlaamse Gewest ingeschreven zijn, maar zich ook uitstrekt tot andere voertuigen.

In [...] lijn hiermee is het Vlaamse Gewest ook bevoegd om in artikel 3, vierde lid (derde lid in de herwerkte versie onder vraag 8) te bepalen dat een bevoegd persoon een motorfiets die zich op de openbare weg bevindt, kan verplichten om tot keuring over te gaan (bv. wanneer het in slechte staat is) en dit ongeacht of de motorfiets in het Vlaamse Gewest, een ander gewest of in het buitenland ingeschreven is'.

3.2.3.2. L'application de la réglementation en projet aux véhicules circulant sous couvert d'une plaque d'immatriculation étrangère, ou sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge et qui sont immatriculés au nom d'une personne physique ou d'une personne morale elle-même inscrite dans une commune d'une autre région ou y domiciliée, est limitée au contrôle à la demande d'un agent qualifié ⁶. Elle ne concerne pas les autres cas dans lesquels ce contrôle est obligatoire, comme lors d'une remise en circulation, de l'immatriculation ou du transfert du véhicule, ou dans les cas où un véhicule dispose d'un certificat de contrôle à validité réduite.

3.2.3.3. Il se déduit des dispositions 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 de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 'instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger', auxquels le délégué fait référence, et qui selon les travaux préparatoires de la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième Réforme de l'État' relèvent 'en tout cas' de la compétence des régions ⁷, que la compétence des régions en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules circulant sur la voie publique concerne également les contrôles

⁶ Note de bas de page n° 5 de l'avis cité : Selon la note au Gouvernement flamand, un agent qualifié peut demander un contrôle (complet) « lorsque, par exemple, il constate la présence d'un véhicule bruyant ou peu sûr sur la voie publique ».

⁷ Note de bas de page n° 6 de l'avis cité : Doc. parl., Sénat, 2012-13, n° 5-2232/1, p. 44.

non périodiques 'à toute demande d'un agent qualifié' et que le contrôle des véhicules immatriculés à l'étranger peut également être réglé ⁸.

Bien que les dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 et de l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006, auxquels le délégué fait référence, ne concernent pas les motocyclettes, tricycles et quadricycles, il n'y a pas lieu de considérer que ce qui s'applique du point de vue de la répartition des compétences aux véhicules visés dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 et dans l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 ne s'appliquerait pas à l'égard des motocyclettes, tricycles et quadricycles, qui sont dans la même mesure des véhicules circulant sur la voie publique au sens de l'article 6, § 1^{er}, XII, 4^o, de la loi spéciale du 8 août 1980. Le fait que l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 qui, ainsi qu'il ressort de son intitulé, s'appliquait également aux véhicules immatriculés à l'étranger, portait sur le contrôle technique routier, alors que la réglementation en projet concerne le contrôle dans des organismes de contrôle agréés, n'y change rien. En effet, l'article 4, § 2, 2), de cet arrêté royal prévoyait la possibilité pour les contrôleurs, s'ils estiment que l'étendue des défauts d'entretien du véhicule utilitaire ou l'adaptation ou la modification apportée au véhicule peut poser un risque de sécurité, de soumettre le véhicule utilitaire à un contrôle plus élaboré dans une station de contrôle d'un organisme agréé, située à proximité, et s'il est clair que lors de ce contrôle, le véhicule manifeste des défauts qui présentent un risque sérieux pour les occupants ou les autres usagers de la route, de suspendre l'utilisation du véhicule. Dans ce cas, le contrôle d'un véhicule immatriculé à l'étranger est dès lors également effectué à la demande d'un agent qualifié. Il ressort de la note au Gouvernement flamand que la réglementation en projet, en prévoyant la possibilité d'un contrôle à la demande d'un agent qualifié, envisage une situation similaire, à savoir que l'agent en question constate qu'un véhicule circulant sur la voie publique est peu sûr.

3.2.3.4. Contrairement au projet sur lequel le Conseil d'État a donné l'avis 70.563/VR du 13 janvier 2022 ⁹, la réglementation en projet ne règle pas non plus l'admissibilité sur la voie publique de véhicules immatriculés à l'étranger, mais permet uniquement qu'un agent qualifié ordonne le contrôle de tels véhicules circulant sur la voie publique en Région flamande.

3.2.3.5. Enfin, le délégué a confirmé que dans le cas visé à l'article 3, alinéa 4, du projet, il est également possible de faire contrôler les motocyclettes, tricycles et quadricycles dans un centre de contrôle technique situé dans une autre région selon les règles qui y sont applicables. [...]

3.2.3.6. Compte tenu de ce qui précède, il peut être admis que la Région flamande est territorialement compétente pour prévoir, à la demande d'un agent qualifié, un contrôle des motocyclettes, tricycles et quadricycles circulant sur la voie publique dans cette région ».

⁸ Note de bas de page n° 7 de l'avis cité : La question de savoir si un tel contrôle à l'égard de véhicules immatriculés à l'étranger est compatible avec le droit international ou le droit de l'Union, est sans rapport avec la question de la compétence.

⁹ Note de bas de page n° 8 de l'avis cité : Avis n° 70.563/VR donné le 13 janvier 2022 sur un projet d'arrêté du Gouvernement flamand 'tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen', observation n° 3.5.

Cette observation vaut également pour les contrôles à la demande d'un agent qualifié, que prévoient les articles 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et 7, alinéa 1^{er}, 1^o, du projet ¹⁰.

3.3. Qu'il soit imposé dans le contexte évoqué à l'observation n° 3.1 ou à la demande d'un agent (observation n° 3.2), le contrôle technique obligatoire du véhicule tel qu'envisagé par la réglementation en projet ne soulève pas de difficulté au regard des règles répartitrices de compétence entre les régions et l'autorité fédérale dès lors qu'il est acquis que le titulaire concerné dispose effectivement de la possibilité de soumettre le véhicule au contrôle technique dans la station située dans la région de son choix, conformément à l'article 6, § 1^{er}, XII, 4^o, de la LSRI. Ceci suppose, notamment, que les prestations de contrôle puissent, dans les faits, être réalisées dans ces stations et que, si ces prestations donnent lieu au paiement d'une redevance destinée à couvrir les frais du contrôle et les frais administratifs, le montant de celle-ci ait pu être fixé conformément aux règles déterminées par l'autorité compétente (à savoir la région où la station se situe) ¹¹.

Par ailleurs, en cas de contrôle à la demande d'un agent qualifié opéré sur la base de la réglementation en projet, cette réglementation ne semble pas empêcher, par exemple, que le titulaire concerné qui serait établi dans une des deux autres régions puisse, indépendamment de la présentation de son véhicule à une station de contrôle technique ou, en cas de présentation de son véhicule, indépendamment du type de certificat délivré ¹², continuer à circuler avec le véhicule en dehors du territoire de la Région wallonne ¹³. Pareille conséquence semble toutefois mettre à mal la cohérence des politiques régionales – pourtant souhaitées convergentes par les trois régions, selon la note au Gouvernement wallon qui figure au dossier ¹⁴ – qui seraient envisagées en la matière.

La mise en place d'un contrôle technique applicable aux cyclomoteurs, motos, tricycles et quadricycles rend donc souhaitable, et à certains égards nécessaire, l'adoption par les trois régions de réglementations conçues pour assurer une cohérence entre elles.

¹⁰ Voir toutefois les observations n^{os} 3.3 à 3.5.

¹¹ Voir à cet égard l'obligation d'affichage imposée par l'article 23, § 4, alinéa 1^{er}, 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', tel qu'en vigueur dans les trois régions du pays.

¹² Et donc également lorsqu'il s'agit d'un certificat de contrôle technique portant la mention « interdit à la circulation » parce que le véhicule présente des « défaillances critiques » (article 10, § 4, du projet).

¹³ En effet, les véhicules qui entrent dans le champ d'application du projet ne sont pas soumis à la règle – de compétence fédérale – consacrée par l'article 24, § 1^{er}, 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' selon laquelle le véhicule, pour pouvoir se trouver sur la voie publique, doit être muni d'un certificat de visite accompagné d'une vignette de contrôle en cours de validité, lorsque ce document est requis.

¹⁴ Voir l'extrait de cette note cité ci-après.

À ce propos, il peut être relevé que la note au Gouvernement wallon figurant dans le dossier joint à la demande d'avis précise effectivement que :

« Ce qui est présenté dans cette note et le projet d'arrêté correspond à la position commune des 3 Régions déterminée après concertation ».

Interrogé sur la prise en compte de l'obligation de soumettre au contrôle technique les véhicules entrant dans le champ d'application de l'arrêté en projet avant leur immatriculation au nom d'un autre titulaire, dans le cadre de la procédure d'immatriculation proprement dite, qui relève de la compétence de l'autorité fédérale, le délégué de la Ministre a en outre répondu :

« Le contrôle du respect des nouvelles obligations imposées par le projet d'AGW consistera en un contrôle réalisé en station de contrôle technique semblable à celui déjà effectué pour les autres types de véhicules.

Le certificat de visite, tel que défini à l'article 2, alinéa 1, 13° et prévu par l'article 10 du projet d'AGW, ainsi qu'une demande d'immatriculation seront délivrés en vue de réimmatriculer une moto d'occasion. En outre, un signalement sera envoyé à la Banque Carrefour des véhicules. Cette procédure est également semblable à ce qu'il se fait pour les autres véhicules soumis à un contrôle avant immatriculation.

Néanmoins, l'immatriculation relève d'une compétence fédérale. Auquel cas, il appartiendra à la DIV (Direction Immatriculation des Véhicules) de définir sa propre procédure en vue de réimmatriculer une moto d'occasion. Notez à ce propos, qu'un projet d'AR est en cours d'élaboration par le SPF Mobilité et Transport pour ce faire ».

3.4. Un tel *modus operandi* peut effectivement aboutir à un résultat satisfaisant, en termes de cohérence entre les différentes réglementations régionales relatives au contrôle technique « moto » et la réglementation fédérale en matière d'immatriculation. La section de législation n'est cependant pas en mesure de déterminer si un tel résultat pourra être atteint, étant donné qu'elle n'a pas connaissance du projet du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière, ni du projet du gouvernement fédéral concernant l'immatriculation des véhicules de type « motos ».

3.5. Par conséquent, s'il devait apparaître que l'approche concertée visant à la mise en place de réglementations régionales et fédérale convergentes ne permet pas d'aboutir à une politique cohérente en la matière, la conclusion d'un accord de coopération, au sens de l'article 92bis, § 1^{er}, de la LSRI, avec les deux autres régions et l'autorité fédérale devrait être envisagée. Une telle approche permettrait d'assurer la cohérence des régimes applicables dans les différentes régions, la lisibilité – garante de la sécurité juridique – des procédures applicables aux situations dont tous les éléments ne se rattachent pas à une seule région, ainsi que la nécessaire coordination des réglementations régionales avec la réglementation fédérale en matière de circulation routière et plus particulièrement celle relative à l'immatriculation des véhicules.

Un tel accord de coopération permettrait également de garantir le respect du principe selon lequel « les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région », que consacre l'article 6, § 1^{er}, XII, 4°, de la LSRI.

FORMALITÉS PRÉALABLES

4. Dans son avis n° 70.761/3 précité, la section de législation a observé :

« [traduction libre] 5.1. Dans la mesure où le projet prévoit un contrôle obligatoire des motocyclettes, tricycles et quadricycles lors du transfert de ces véhicules, comme lors d'une vente, il doit être considéré comme une règle technique au sens de la directive (UE) 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'.

À la question de savoir si, compte tenu de ce qui précède, l'avant-projet a été notifié à la Commission européenne, conformément à l'article 5 de cette directive, le délégué a déclaré ce qui suit :

'De verplichting om een technisch voorschrift aan te melden waarnaar u verwijst, is ons inziens niet van toepassing. Het ontwerp van besluit voert immers geen technische specificatie of andere eis of regel betreffende diensten in 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 (artikel 1, lid 1, f) van de Richtlijn 2015/1535). Dienst wordt gedefinieerd als 'elke dienst van de informatiemaatschappij, dat wil zeggen elke dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten wordt verricht' (artikel 1, lid 1, b) van de Richtlijn 2015/1535). In het ontwerp van besluit gaat het niet om dergelijke diensten'.

5.2. L'article premier, paragraphe 1, f), premier alinéa, de la directive 2015/1535 définit une règle technique comme étant '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'.

Dans la mesure où la réglementation en projet prévoit un contrôle obligatoire lors du transfert d'une motocyclette, d'un tricycle ou d'un quadricycle, il s'agit à tout le moins d'une disposition administrative dont l'observation est obligatoire *de facto* pour la commercialisation des véhicules en question¹⁵. Force est dès lors de conclure que le projet contient bel et bien des règles techniques.

¹⁵ Note de bas de page n°10 de l'avis cité : Il ressort de la note au Gouvernement flamand que le vendeur d'une motocyclette qui relève du champ d'application de l'arrêté envisagé devra présenter le véhicule à la station de contrôle (et devra payer les frais de contrôle). L'obligation de contrôle ne semble certes pas empêcher la

5.3. L'article 7, paragraphe 1, a), de la directive (UE) 2015/1535 dispose que l'obligation de notification et le délai d'attente prévus aux articles 5 et 6 de cette directive ne s'appliquent pas aux dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres ou aux accords volontaires par lesquels ces derniers se conforment aux actes contraignants de l'Union qui ont pour effet l'adoption de spécifications techniques ou de règles relatives aux services.

Ainsi qu'il a été exposé dans l'observation n° 2, le projet, en application de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE, prévoit le contrôle non périodique des motocyclettes, tricycles et quadricycles comme une mesure de sécurité routière alternative, impliquant ainsi que cette directive ne s'applique pas pour le surplus à ces véhicules. Bien que l'article 2, paragraphe 2, précité, exige des mesures de sécurité routière alternatives pour que les autres dispositions de la directive ne s'appliquent pas aux motocyclettes, tricycles et quadricycles, cette disposition ne paraît pas pouvoir être considérée comme un acte contraignant impliquant l'adoption de spécifications techniques. En effet, les États membres disposent d'une grande liberté d'appréciation en ce qui concerne la forme que peuvent prendre les mesures de sécurité routière alternatives, sans qu'il doive nécessairement s'agir de spécifications techniques.

Par conséquent, l'article 7, paragraphe 1, de la directive (UE) 2015/1535 ne semble pas s'appliquer, de sorte que le projet devra être notifié à la Commission européenne conformément à l'article 5, paragraphe 1, de cette directive ».

Cette observation vaut également pour le projet examiné ¹⁶.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

5. À l'alinéa 1^{er}, il convient de viser plus précisément l'article 1^{er}, § 4, alinéa 1^{er} (non modifié), parmi les dispositions 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', procurant un fondement juridique au projet.

commercialisation d'une motocyclette qui n'est pas passée au contrôle technique. On peut cependant considérer que l'acheteur, qui ne pourra pas faire immatriculer la motocyclette (lire « motorfiets » dans le texte néerlandais) sans certificat de contrôle, ne sera pas disposé à acheter ce véhicule.

¹⁶ L'attention de l'auteur du projet peut, en outre, être attirée sur le prescrit de l'article 5, paragraphe 5, de la directive (UE) 2015/1535, lequel dispose : « Lorsqu'un projet de règle technique fait partie d'une mesure dont la communication à l'état de projet est prévue par d'autres actes de l'Union, les États membres peuvent effectuer la communication prévue au paragraphe 1 au titre de cet autre acte, sous réserve d'indiquer formellement qu'elle vaut aussi au titre de la présente directive ».

DISPOSITIF

Article 6

6. Au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, les mots « dont l'autorité compétente définit les caractéristiques » seront omis, cette question relevant de la compétence de l'autorité fédérale.

7. Au même paragraphe, à l'alinéa 5, les mots « visé à l'alinéa 2 » seront remplacés par les mots « visés à l'alinéa 3 ».

Article 10

8. Le paragraphe 6 sera omis, la fixation de la durée de validité de la demande d'immatriculation relevant de la compétence de l'autorité fédérale.

Annexe

9. L'arrêté en projet ne comportant qu'une seule annexe, il n'y a pas lieu de la numéroter comme étant « l'annexe 1^{ère} ».

L'ensemble des dispositions renvoyant à cette annexe seront également corrigées sur ce point.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET