VD.

CONSEIL D'ETAT - RAAD VAN STATE
LEGISLATION - WETGEVING
L
16-01-1989
Transmis à M.
Overgemaakt aan de H.

L. 18.859/2.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, le 3 janvier 1989, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant 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", a donné le 6 janvier 1989 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 3 januari 1989 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging 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", heeft op 6 januari het volgend advies gegeven :

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations qui suivent.

OBSERVATIONS GENERALES.

I. Les différents articles du projet reproduisent, en grande partie, presque textuellement, les articles 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 qu'ils tendent à remplacer. Selon les fonctionnaires délégués, les modifications qui ont été apportées visent essentiellement à assurer la mise en concordance avec l'arrêté sur l'immatriculation des véhicules. Ces modifications sont cependant relativement peu nombreuses. Il s'agit principalement des points 1.22., 1.23., 1.25., dernier alinéa, 1.38., 1.39., et 1.40. de l'article 1er, du paragraphe 3, 3°, et du paragraphe 4, 2°, de l'article 3. Les auteurs du projet ont cependant voulu mettre l'occasion à profit pour soumettre l'ensemble des articles auxquels ces modifications étaient apportées à la commission consultative administration-industrie qui a proposé certaines adaptations qui ont été admises.

II. L'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles modifié par l'article 4, § 16, de la loi spéciale du 8 août 1988 de réformes institutionnelles, dispose que les Exécutifs seront associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux

.../...

transports ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport. En vertu de l'article 18, § 4, de la loi spéciale du 8 août 1988, l'article 4, § 16, 3° et 4°, entre en vigueur à la même date que la loi visée aux articles 59bis, § 6, et 115 de la Constitution. Dès lors, si l'arrêté en projet n'est pas signé par le Roi avant cette date, les Exécutifs doivent être associés à son élaboration.

III. Pour la présentation du texte, il est recommandé de s'en tenir aux principes suivants :

1° La division normale de l'article est l'alinéa; les alinéas peuvent être groupés en paragraphes au sein d'un même article.

2° Seuls les paragraphes reçoivent un numéro précédé du signe "§"; les alinéas ne comportent aucun signe distinctif, lettre ou numéro.

3° Les subdivisions en 1°, 2°, 3°, ..., elles-mêmes subdivisées en a, b, c, ..., ne peuvent être utilisées qu'à l'intérieur d'un alinéa, pour marquer une suite de propositions ou une énumération, mais non pour subdiviser le dispositif d'un article.

Cette observation a également été faite dans l'avis sur le projet d'arrêté relatif à l'immatriculation.

Il convient d'autant plus de respecter ces règles que l'arrêté modifié par l'arrêté en projet s'y est conformé. De plus, ces règles de technique légistique sont issues d'un usage constant et il n'y a aucune raison de s'en écarter dans l'arrêté en projet.

Enfin, chaque phrase liminaire doit rappeler pour chacun des articles que le projet tend à modifier, les modifications qui y ont été apportées.

EXAMEN DU TEXTE.

Préambule.

Alinéas 2, 3 et 4.

Le fondement légal de l'arrêté en projet se trouve dans 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.

Dès lors, les alinéas 2, 3 et 4 sont superflus et doivent être omis.

Alinéa 7.

Selon l'usage, il y a lieu de rappeler les modifications que le texte a subies.

Le texte suivant est proposé :

"Vu 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, modifié par l'arrêté royal du 9 mai 1988, notamment l'article 1er, modifié par les arrêtés royaux des 16 novembre

1984, 13 septembre 1985 et 21 mai 1987, l'article 2, § 2, modifié par l'arrêté royal du 16 novembre 1984, l'article 23 modifié par les arrêtés royaux des 1er mars 1978, 28 septembre 1981, 16 novembre 1984 et 13 septembre 1985, l'article 80 modifié par les arrêtés royaux des 12 décembre 1975 et 11 août 1976, et l'article 81 modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975;".

Alinéa 8.

Il convient d'ajouter à la fin de cet alinéa, ce qui suit :

"... notamment l'article 1er modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 16 décembre 1981 et 21 décembre 1983;".

Dispositif.

Article 1.1.

1. On peut s'interroger sur la nécessité d'une telle abondance de définitions.

On observera que la plupart des termes définis à l'article 1er ne se retrouvent plus dans la suite du texte. Les fonctionnaires délégués ont expliqué à ce sujet que ces définitions ne sont pas nécessaires pour la fixation des conditions techniques, mais pour l'immatriculation et surtout la taxation qui font l'objet d'autres réglementations. On peut, dès lors, se demander si elles trouvent

.../...

bien leur place dans l'arrêté en projet. En tout cas, au regard des normes européennes, beaucoup de ces définitions paraissent superflues. Il appartient à l'auteur du projet de vérifier si toutes les définitions sont indispensables.

2. Lorsque les définitions correspondent à peu de choses près à celles données par des directives européennes, il serait plus clair de reproduire ces dernières purement et simplement.

Il se recommande, en outre, que les mêmes termes aient les mêmes significations en droit européen et en droit belge.

Tel n'est pas le cas, par exemple, pour le point 1.1. dont la définition ne correspond pas à celle donnée par la directive du Conseil du 25 juin 1987 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques suivant laquelle on entend par véhicule, tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h., ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, ainsi que des tracteurs et des machines agricoles.

.../...

3. L'article 1er, 1., reprend dans un ordre un peu différent la plupart des définitions figurant à l'article 1er, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité. Plusieurs définitions sont cependant légèrement modifiées. Par exemple, selon le point 1.10., le terme "autobus" est réservé aux véhicules affectés uniquement à des services réguliers de transport de personnes, alors que suivant le paragraphe 2, 8, de l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, le terme "autobus" est réservé aux véhicules affectés uniquement à des services réguliers ou réguliers spécialisés.

De même, l'arrêté en projet ne reprend pas, dans l'article 1.1., la définition du dispositif de freinage qui figure à l'article 1er, § 2, 32., de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

Il appartient à l'auteur du projet de vérifier minutieusement si les divergences avec l'article 1er, § 2, de l'arrêté royal modifié sont voulues ou si, au contraire, elles sont le résultat d'une inadvertance.

Article 1.2.

Les définitions qui concernent la classification internationale des véhicules, ne reproduisent pas textuellement celles énoncées dans l'annexe 1 de la directive 70/156/CEE du 6 février 1970.

.../...

Il est souhaitable que les définitions données dans l'article en projet correspondent exactement avec celles données par la directive précitée, d'autant plus qu'il s'agit de définitions afférentes à la classification internationale des véhicules.

Article 1.3.

Il s'agit ici des relations entre catégories nationales et internationales des véhicules.

Les définitions données ne correspondent pas à celles qui figurent dans l'article 1er, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

C'est ainsi, notamment, qu'aux points 3.9. et 3.10. concernant l'un et l'autre les remorques, les semi-remorques n'ont plus été visées, sans que cette omission ait été justifiée.

Article 3.

Dans le texte français du paragraphe 3, 1°, dernier alinéa, il convient, par souci de concordance avec le texte néerlandais, de remplacer le mot "rompt" par le mot "interrompt".

La même remarque vaut pour les dispositions ultérieures qui utilisent le mot "rompt".

Au paragraphe 3, 2°, d), on ne voit pas très clairement en quoi consiste un "sinistre total technique" et un "sinistre total économique". Il y a lieu de définir ces deux notions.

Au paragraphe 3, 3°, la rédaction des trois derniers alinéas doit être améliorée en faisant apparaître, plus clairement, que la dérogation vise uniquement les véhicules circulant sous plaque marchande lorsqu'ils ont plus de quatre ans d'âge.

Article 4.

L'article 4 en projet relatif à la surveillance supprime certains agents visés dans l'article 3 de l'arrêté du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, mais en ajoute d'autres comme, par exemple, les agents de l'administration des transports, de l'administration de l'agriculture et de l'horticulture, du service du génie rural et les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées.

La plupart de ces agents ne relèvent pas du Ministre des Communications.

Il faut que les Ministres de la Justice, de l'Intérieur et de la Défense nationale, ainsi que les ministres ayant dans leurs attributions les transports, l'agriculture et l'horticulture, et le service du génie rural proposent et contresignent l'arrêté en projet à condition que ces attributions soient restées au moins partiellement nationales.

De même, le Ministre des Travaux publics de qui relèvent les ingénieurs des ponts et chaussées doit proposer et contresigner l'arrêté en projet à condition que l'intégralité des compétences du ministère des Travaux publics ne soit pas transférée aux Régions.

Au point 1. de l'article 80 en projet, le texte distingue à tort la police communale et la police rurale. En réalité, depuis la loi du 11 février 1986 sur la police communale, les gardes champêtres font partie de la police communale.

Dès lors, il y a lieu d'omettre les mots "ainsi que rurale".

La dernière phrase de l'article 80 en projet doit être omise. En effet, dans la mesure où elle prévoit que la mission des agents est de vérifier si les prescriptions de l'arrêté sont respectées et que cette mission est d'intérêt public, elle est superflue.

D'autre part, lorsqu'elle énonce que la mission des agents ne comporte aucune responsabilité, cette disposition méconnaît la compétence du législateur à qui seul il revient de régler la matière de la responsabilité d'agents chargés d'une mission d'intérêt général.

De plus, on conçoit mal que la mission de faire respecter l'arrêté en projet ne puisse faire naître aucune obligation, dans l'exécution de cette mission, à charge des agents du service de surveillance.

Enfin et surtout, cet alinéa méconnaît les pouvoirs confiés au Roi par l'article 3 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, ce qui confirme qu'en l'espèce, le Roi n'a le pouvoir ni de déterminer les obligations des agents chargés de la surveillance, ni de régler leur responsabilité éventuelle.

De Raad van State moet zich binnen de korte termijn die hem is toegemeten, bepalen tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I. De verschillende artikelen van het ontwerp nemen grotendeels, haast woordelijk, de artikelen over 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, die zij beogen te vervangen. Volgens de gemachtigde ambtenaren zijn de aangebrachte wijzigingen er hoofdzakelijk op gericht te zorgen voor de overeenstemming met het besluit betreffende de inschrijving van voertuigen. Die wijzigingen zijn echter vrij gering in aantal. Het betreft voornamelijk de punten 1.22., 1.23., 1.25., laatste lid, 1.38., 1.39. en 1.40. van artikel 1, de paragraaf 3, 3°, en de paragraaf 4, 2°, van artikel 3. De stellers van het ontwerp hebben evenwel van de gelegenheid gebruik willen maken om het geheel van de artikelen waarin die wijzigingen werden aangebracht voor te leggen aan de "raadgevende commissie administratie-nijverheid", die een aantal aanpassingen heeft voorgesteld welke zijn aangenomen.

II. Artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij artikel 4, § 16, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, bepaalt dat de Executieven betrokken moeten worden bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer alsook van de

.../...

technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Krachtens artikel 18, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 treedt het genoemde artikel 4, § 16, 3° en 4°, in werking op dezelfde datum als de wet bedoeld in de artikelen 59bis, § 6, en 115 van de Grondwet. Mocht het ontworpen besluit niet vóór die datum door de Koning ondertekend zijn, dan moeten de Executieven bij de voorbereiding ervan worden betrokken.

III. Voor de inkleding van de tekst verdient het aanbeveling vast te houden aan de volgende beginselen :

1° een artikel wordt normaal onderverdeeld in leden; deze kunnen binnenin eenzelfde artikel gegroepeerd worden tot paragrafen;

2° alleen paragrafen krijgen een nummer met het teken "§" ervóór; leden hebben geen eigen kenteken, letter of nummer;

3° de onderverdelingen 1°, 2°, 3°, ..., welke op hun beurt onderverdeeld worden in a, b, c, ..., mogen alleen binnenin een lid worden gebruikt ter aanduiding van een reeks zinnen of een opsomming, niet om het bepalend gedeelte van een artikel onder te verdelen.

Die opmerking is ook gemaakt in het advies over het ontwerp-besluit betreffende de inschrijving.

.../...

Inachtneming van die regels is hier des te meer geboden daar het door het ontworpen besluit gewijzigde besluit ze wel in acht heeft genomen. Bovendien stammen die wetgevingtechnische regels uit een vast gebruik en er is geen enkele reden om daar in het ontworpen besluit van af te wijken.

Tenslotte moeten in elke inleidende volzin, voor ieder artikel dat door het ontwerp wordt gewijzigd, de wijzigingen in herinnering worden gebracht die het heeft ondergaan.

ONDERZOEK VAN DE TEKST.

Aanhef.

Tweede, derde en vierde lid.

Rechtsgrond voor het ontworpen besluit is de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het tweede, het derde en het vierde lid zijn derhalve overbodig en moeten vervallen.

Zevende lid.

Het gebruik wil dat de wijzigingen die de tekst ondergaan heeft, gememoreerd worden.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

"Gelet op 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, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 mei 1988, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 november 1984, 13 september 1985 en 21 mei 1987, op artikel 2, § 2, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 16 november 1984, op artikel 23, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 1 maart 1978, 28 september 1981, 16 november 1984 en 13 september 1985, op artikel 80, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 december 1975 en 11 augustus 1976, en op artikel 81, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1975;".

Achtste lid.

Aan het einde van dit lid moet het volgende worden toegevoegd :

"... inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 16 december 1981 en 21 december 1983;".

Bepalend gedeelte.

Artikel 1.1.

1. De vraag rijst of zo'n overvloed van definities wel nodig is.

.../...

Op te merken valt dat de meeste termen die in artikel 1 gedefinieerd zijn, verder in de tekst niet meer voorkomen. De gemachtigde ambtenaren hebben in verband hiermee verklaard dat die begripsbepalingen niet noodzakelijk zijn voor het vaststellen van de technische eisen, maar voor de inschrijving en vooral voor de belastinghefffing, een en ander neergelegd in andere verordeningen. Het is dus zeer de vraag of zij in het ontworpen besluit wel thuishoren. Hoe het ook zij, een groot aantal van die definities lijken overbodig ten aanzien van de Europese normen. Het is zaak van de steller van het ontwerp om na te gaan of alle definities wel onmisbaar zijn.

2. Wanneer de definities nagenoeg overeenstemmen met die in Europese richtlijnen, zou het duidelijker zijn de laatstbedoelde definities zonder meer over te nemen.

Bovendien is het raadzaam dat dezelfde termen dezelfde betekenis hebben in het Europese en in het Belgische recht.

Dat is bij voorbeeld niet het geval met punt 1.1., waarvan de definitie niet overeenstemt met die in de Richtlijn van de Raad van 25 juni 1987 tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, volgens welke definitie onder voertuig wordt verstaan, ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie, op ten minste vier wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 kilometer per uur, bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails voortbewegen, landbouwtrekkers en landbouwmachines.

.../...

3. In artikel 1, 1., worden in een enigszins verschillende volgorde de meeste definities overgenomen van artikel 1, § 2, van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968. Verscheidene definities worden evenwel lichtjes gewijzigd. Zo bij voorbeeld wordt volgens punt 1.10. de term "autobus" weggelegd voor voertuigen die uitsluitend voor geregeld vervoer van personen worden aangewend, terwijl de term "autobus" volgens paragraaf 2, 8., van artikel 1 van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968, gereserveerd wordt voor voertuigen welke slechts gebezigd worden voor geregeld vervoer of bijzondere vormen van geregeld vervoer.

Evenmin wordt in artikel 1.1. van het ontworpen besluit de definitie van de reminrichting overgenomen, welke voorkomt in artikel 1, § 2, 32., van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Het is zaak van de steller van het ontwerp om zorgvuldig na te gaan of de verschillen met artikel 1, § 2, van het gewijzigde koninklijk besluit gewild zijn, dan wel of zij integendeel te wijten zijn aan een onoplettendheid.

.../...

Artikel 1.2.

De definities die betrekking hebben op de internationale classificatie van voertuigen, zijn geen woordelijke weergave van die in bijlage 1 bij richtlijn 70/156/EEG van 6 februari 1970.

Het is wenselijk dat de begripsbepalingen in het ontworpen artikel precies overeenkomen met die in de voornoemde richtlijn, temeer daar het gaat om definities die betrekking hebben op de internationale classificatie van voertuigen.

Artikel 1.3.

Het betreft hier de verhoudingen tussen de nationale en de internationale categorieën van voertuigen.

De gegeven definities stemmen niet overeen met die in artikel 1, § 3, van het meergenoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Zo is onder meer onder de punten 3.9. en 3.10., die beide betrekking hebben op de aanhangwagens, geen melding meer gemaakt van de opleggers, zonder dat voor die weglating een reden is opgegeven.

.../...

Artikel 3.

In de Franse versie van paragraaf 3, 1°, laatste lid, dient, ter wille van de overeenstemming met de Nederlandse tekst, het woord "rompt" te worden vervangen door het woord "interrompt".

Dezelfde opmerking geldt voor de verdere bepalingen die werken met het woord "rompt".

In paragraaf 3, 2°, d), is het niet zeer duidelijk waarin een "volledig technisch verlies" en een "volledig economisch verlies" bestaat. Die twee begrippen dienen te worden gedefinieerd.

In paragraaf 3, 3°, moet de redactie van de laatste drie leden op zodanige wijze worden verbeterd dat duidelijker tot uiting komt dat de afwijking alleen slaat op voertuigen die onder handelsplaat rijden, wanneer zij meer dan vier jaar oud zijn.

Artikel 4.

Het ontworpen artikel 4, dat betrekking heeft op het toezicht, laat enkele beambten weg die bedoeld zijn in artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, maar voegt er andere aan toe zoals, bijvoorbeeld, de beambten van het bestuur van het vervoer, van het bestuur van land- en tuinbouw, van de dienst voor landbouwtechniek en de ingenieurs en conducteurs van bruggen en wegen.

.../...

De meesten van die beambten ressorteren niet de Minister van Verkeerswezen.

De Ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken en Landsverdediging, alsmede de ministers tot wier bevoegdheid het vervoer, de land- en tuinbouw en de Dienst voor Landbouwtechniek behoren, dienen het ontworpen besluit voor te dragen en mede te ondertekenen, op voorwaarde dat die bevoegdheden tenminste gedeeltelijk nationaal gebleven zijn.

Evenzo moet de Minister van Openbare Werken onder wie de ingenieurs van bruggen en wegen ressorteren, het ontworpen besluit voordragen en medeondertekenen, op voorwaarde dat het geheel van de bevoegheden van het Ministerie van Openbare Werken niet is overgedragen aan de Gewesten.

In punt 1. van het ontworpen artikel 80 maakt de tekst ten onrechte een onderscheid tussen de gemeentelijke politie en de landelijke politie. In feite maken de veldwachters sedert de wet van 11 februari 1986 op de gemeentepolitie deel uit van de gemeentepolitie.

Derhalve dienen de woorden "en landelijke" te vervallen; bovendien schrijve men "gemeentepolitie" in plaats van "gemeentelijke politie".

De laatste volzin van het ontworpen artikel 80 moet vervallen. Hij is immers overbodig in zoverre hij bepaalt dat de opdracht van de "agenten" erin bestaat na te gaan of de voorschriften van het besluit nageleefd zijn en dat die opdracht van openbaar nut is.

Waar die bepaling anderzijds aangeeft dat de opdracht van de "agenten" geen verantwoordelijkheid meebrengt, miskent zij de bevoegdheid van de wetgever, aan wie het als enige toekomt de aansprakelijkheid van beambten die belast zijn met een opdracht van algemeen belang, te regelen.

Bovendien is het niet goed denkbaar dat de opdracht om het ontworpen besluit te doen naleven generlei verplichting, in de uitvoering van die opdracht, zou kunnen doen ontstaan voor de beambten van de toezichtsdienst.

Tenslotte, en dit is wel het voornaamste, worden met dit lid de bevoegdheden geschonden die aan de Koning opgedragen zijn door artikel 3 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, hetgeen bevestigt dat in dezen de Koning niet bevoegd is om de verplichtingen te bepalen van diegenen die belast zijn met het toezicht, en ook niet om hun eventuele aansprakelijkheid te regelen.

La chambre était composée de

Messieurs : J.-J. STRYCKMANS, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

C.-L. CLOSSET, conseillers d'Etat,
J.-C. GEUS, staatsraden,

Madame : J. GIELISSEN, greffier assumé,
Mevrouw : toegevoegd griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS.
Le rapport a été présenté par M. Y. KREINS, auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

J. GIELISSEN.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J.-J. STRYCKMANS.
Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. KREINS, auditeur.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

J.-J. STRYCKMANS.