GAM.

CONSEIL D'ETAT - RAAD VAN STATE
LEGISLATION - WETGEVING
16-02-1989
Transmis à M. Coordination
Overgemaakt aan de H.

L. 18.860/1.

KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, op 4 januari 1989 door de Minister van Tewerkstelling en Arbeid verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 december 1986 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake gemotoriseerde transportwerktuigen", heeft op 2 februari 1989 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre de l'Emploi et du Travail, le 4 janvier 1989, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "portant exécution de la directive du Conseil des Communautés européennes du 22 décembre 1986 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux chariots de manutention automoteurs, a donné le 2 février 1989 l'avis suivant :

Het ontwerp heeft tot doel de omzetting in Belgisch recht

- van de richtlijn 86/663/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 december 1986 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake gemotoriseerde transportwerktuigen, hierna bijzondere richtlijn te noemen, en

- van een aantal bepalingen van de richtlijn 84/528/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 september 1984 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake gemeenschappelijke bepalingen voor hef- en verladingsapparatuur, hierna kaderrichtlijn te noemen.

De om te zetten bepalingen van de kaderrichtlijn betreffen procedures die, overeenkomstig artikel 2.2. van die richtlijn, door artikel 10 van de bijzondere richtlijn van toepassing werden gemaakt op de gemotoriseerde transportwerktuigen. Dit verklaart waarom in een besluit bepalingen van een kaderrichtlijn en van een bijzondere richtlijn ten uitvoer worden gelegd.

In het Belgisch recht valt deze materie thans onder het toepassingsgebied van de artikelen 44 en 44bis van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming.

.../...

Aanhef.

Men vulle de eerste aanhefverwijzing aan als volgt : "... en de recipiënten moeten bieden, inzonderheid op artikel 1, § 1, gewijzigd bij de wet van 3 december 1969;".

De verwijzing naar het E.E.G.-verdrag mag weggelaten worden.

Artikel 1.

De termen die in het eerste lid worden gebruikt om het toepassingsgebied van de nieuwe regeling te omschrijven ("nominale capaciteit" en "nominale kracht") stemmen niet volledig overeen met de in artikel 1.1. van de bijzondere richtlijn gebruikte terminologie ("capaciteit" en "trekkracht").

In het lid ontbreekt bovendien de verwijzing naar de "trekkers met een trekkracht of trekhaak".

Aan de Raad van State is meegedeeld dat de gebruikte termen precieser zijn en dat de weglating slaat op evidente en daardoor overbodige termen, zodat inhoudelijk niet wordt afgeweken van het bepaalde in artikel 1.1. van de bijzondere richtlijn.

Duidelijkheidshalve schrijve men in fine van het eerste lid : "... dan 20.000 newton".

Om redenen van interne logica lijkt het voorts aangewezen het laatste lid van artikel 1 onmiddellijk op het eerste lid te laten volgen.

Artikel 2.

De bepaling van 1° moet worden gelezen in samenhang met artikel 15 van het ontwerp, dat de inwerkingtreding van het besluit op 1 januari 1989 vaststelt.

Naar het zeggen van de gemachtigde ambtenaar zal die datum van inwerkingtreding niet behouden blijven.

Het zou dan ook beter zijn de woorden "vóór 1 januari 1989" te vervangen door "voor de inwerkingtreding van dit besluit".

In 3° is er een gebrek aan overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst : de Nederlandse term "bouwwerven" wordt in de Franse tekst weergegeven door "les chantiers de bâtiments et de travaux publics".

In zover die uitdrukkingen een verschillende inhoud zouden hebben, kan het verschil tussen beide teksten maar worden rechtgezet door de E.G.-overheid die de richtlijn heeft vastgesteld : een andere overheid kan niet rechtmatig beslissen aan welke tekst voorrang moet worden verleend.

.../...

Die opmerking geldt ook voor het bepaalde in artikel 9, 5°, waar de Nederlandse tekst, "De bezoldiging ... mag niet afhangen ...", overeenkomstig punt 5 van bijlage II van de kaderrichtlijn, in het Frans is weergegeven door "La rémunération ... ne doit être fonction ...".

Artikel 3.

In de inleidende zin wordt melding gemaakt van "de te nemen maatregelen".

Volgens de gemachtigde ambtenaar worden met die woorden onder meer bedoeld, de maatregelen betreffende het milieu en de veiligheidsaspecten die door de in de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie vermelde ambtenaren en beambten kunnen genomen worden ter bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers en bijgevolg moeten worden onderscheiden van de in dezelfde zin genoemde "na te volgen reglementaire bepalingen".

Gelet op die toelichting wordt voorgesteld de inleidende zin van artikel 3 als volgt te laten aanvangen : "Dit besluit doet geen afbreuk aan de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen of, in voorkomend geval, aan bepalingen betreffende het milieu ...".

.../...

Artikel 4.

In paragraaf 1 schrijve men "... de technische eisen vermeld in bijlage I ...". Die correctie dient ook verder in het ontwerp te worden aangebracht.

De bepaling van paragraaf 2 kan beter worden gesteld als volgt :

"Een gemotoriseerd transportwerktuig wordt geacht te voldoen aan de in § 1 bedoelde technische eisen indien ...".

Artikel 5.

In vergelijking met de artikelen 4 en 5 van de bijzondere richtlijn zal volgens het ontwerp in België de afgifte van een certificaat van overeenstemming of het aanbrengen van het merkteken van overeenstemming geschieden door de fabrikant of door "zijn in België gevestigde gemachtigde" en niet door de "in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde" zoals in de richtlijn is gesteld.

Die bepaling moet gelezen worden in samenhang met artikel 10, § 1, van het ontwerp, dat bepaalt onder welke voorwaarden de gemotoriseerde transportwerktuigen uit de andere Lid-Staten geacht worden aan de in artikel 4, bedoelde technische eisen te voldoen.

In die context is de aanwijzing van een in België gevestigde gemachtigde voor in België uit te voeren certificatieprocedures, in overeenstemming met het bepaalde in de artikelen 4 en 5 van de bijzondere richtlijn.

Evenwel dienen in bijlage II de woorden "in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde" op overeenkomstige wijze te worden vervangen door "in België gevestigde gemachtigde".

Aan de Raad van State is meegedeeld dat, in paragraaf 2, met het woord "certificatieprocedure" zowel het afgeven van het certificaat van overeenstemming als het aanbrengen van het merkteken van overeenstemming is bedoeld.

Om deze reden lijkt het aangewezen die paragraaf aan te vullen als volgt :

"De fabrikant, of zijn in België gevestigde gemachtigde, geeft het certificaat van overeenstemming af en brengt het merkteken van overeenstemming aan, zoals in § 1 voorgeschreven, indien hij kan aantonen ...".

Artikel 6.

Ter uitvoering van artikel 10 van de bijzondere richtlijn en van artikel 23 van de kaderrichtlijn, bepaalt paragraaf 1 onder welke voorwaarden en volgens welke procedure bij het ontwerpen of het vervaardigen van gemotoriseerde transportwerktuigen van de gestelde technische eisen mag worden afgeweken.

Het lijkt dan ook juister, naar het model van die richtlijnen, de woorden "de voorziene wijziging" telkens te vervangen door "de overwogen afwijking".

Voorts schrijve men in het eerste lid van die paragraaf "van de bepalingen vermeld in bijlage I" en "op het gebied van veiligheid of gezondheid".

/

Blijkens het derde lid van dezelfde paragraaf moet de overwogen afwijking meegedeeld worden aan de Administratie van de Arbeidsveiligheid en aan de door de Lid-Staten erkende organismen.

Evenwel, zoals de tekst van het vierde lid is gesteld, kan de Administratie van de Arbeidsveiligheid zich niet tegen die afwijking verzetten. Vraag is of zulks aan de bedoelingen van de Regering beantwoordt.

De bepaling van artikel 6, § 2, moet volgens de gemachtigde ambtenaar worden gelezen in samenhang met de artikelen 4 en 5, § 1, naar luid waarvan een certificaat van overeenstemming enkel mag worden afgeleverd indien het transportwerktuig aan de voorgeschreven technische eisen voldoet.

Artikel 7.

Om te voldoen aan het bepaalde van artikel 8, tweede lid, van de bijzondere richtlijn, moet in het ontwerp erin worden voorzien dat aan de Commissie van de E.G. en aan de Lid-Staten ook van "de (door België) genomen maatregelen" mededeling wordt gedaan.

Op te merken valt dat het ontwerp geen uitdrukkelijke uitvoering geeft aan artikel 8, eerste lid, van die richtlijn, naar luid waarvan de Lid-Staat alle dienstige maatregelen neemt om een gemotoriseerd transportwerktuig uit de handel te houden of het gebruik ervan te verbieden, wanneer het bij controle niet blijkt te voldoen aan de voorgeschreven eisen.

Die verplichting dient op een passende wijze in het ontwerp te worden verwoord.

In de Nederlandse tekst schrijve men : "... met de eisen vermeld in bijlage I dat het gevolg is van een fout ...".

Artikel 9.

Uit de inleidende zin lijkt men te mogen afleiden dat het artikel de bepalingen van titel V, hoofdstuk I, van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming toepasselijk maakt op de te erkennen organismen en daaraan, ter uitvoering van de bijlage II van de kaderrichtlijn, een aantal bijkomende voorschriften en criteria toevoegt.

Die toevoeging heeft enkel zin in zover zij op voorschriften slaat die niet reeds in de bepalingen van het A.R.A.B. zijn opgenomen.

Sommige van de in artikel 9 opgesomde "criteria" overlappen echter bepalingen van het A.R.A.B. Zo stemt punt 1°, eerste en tweede volzin, ruimschoots overeen met artikel 829sexies, a), van het A.R.A.B., vertoont punt 3° overeenstemming met artikel 829sexies, e), van het A.R.A.B., valt punt 4°, b), te vergelijken met artikel 829bis, c), 8° en 9°, van het A.R.A.B. en herneemt punt 6° deels artikel 829sexies, f), van het A.R.A.B. Daarbij worden veelal andere bewoordingen gebruikt, hetgeen van aard is de rechtsonzekerheid te doen toenemen.

Het artikel is dan ook aan een herziening toe.

Artikel 10.

In paragraaf 1, eerste lid, schrijve men : "... in toepassing van de richtlijn gemotoriseerde transportwerktuigen, geacht te voldoen aan de in artikel 4, § 1, bedoelde technische eisen".

Artikel 12.

Men leze : "Het is verboden, voor het op de markt brengen in een Lid-Staat van de Europese Gemeenschappen, gemotoriseerde transportwerktuigen die niet voldoen aan de voorschriften van dit besluit, te vervaardigen, in te voeren ... (voorts zoals in het ontwerp)".

Artikel 13.

Aan de Raad van State is bevestigd dat enkel de in artikel 1 van het koninklijk besluit van 16 oktober 1968 vermelde ambtenaren met het toezicht op de uitvoering van dit besluit worden belast, wat neerkomt op een afwijking van dat besluit, zonder dat dit laatste uitdrukkelijk wordt aangepast.

.../...

In elk geval schrijve men : "... de officieren van gerechtelijke politie ...".

Artikel 15.

Krachtens dit artikel zou het ontworpen besluit terugwerken tot 1 januari 1989.

Aan de Raad van State is meegedeeld dat de datum van inwerkingtreding zal worden aangepast.

Zorgvuldigheidshalve mag erop gewezen worden dat geen terugwerkende kracht kan worden verleend aan een koninklijk besluit dat verplichtingen oplegt die, overeenkomstig artikel 6 van de wet van 11 juli 1961 betreffende de onontbeerlijke veiligheidswaarborgen welke de machines, de onderdelen van machines, het materieel, de werktuigen, de toestellen en de recipiënten moeten bieden, strafrechtelijk gesanctioneerd kunnen worden.

Slotopmerkingen.

1. In artikel 2, 1°, worden van het toepassingsgebied van het besluit uitgesloten de gemotoriseerde transportwerktuigen die voor de inwerkingtreding van het besluit in België "in dienst werden gesteld".

De Regering zal moeten nagaan of niet moet worden voorzien in een overgangsregeling voor de werktuigen die vóór dezelfde datum in België op de markt zijn gebracht maar nog niet in dienst zijn gesteld.

.../...

2. Aan de Raad van State werd de tekst meegedeeld van een - nog niet gepubliceerde - richtlijn van de Commissie van de E.G. van 16 december 1988 tot aanpassing aan de technische vooruitgang van richtlijn 86/663/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake gemotoriseerde transportwerktuigen.

Die richtlijn bepaalt in haar bijlage de methoden volgens welke de gemotoriseerde transportwerktuigen op stabiliteit, zicht en werking moeten beproefd worden. Zij legt de Lid-Staten bovendien de verplichting op die bepalingen in hun nationaal recht in werking te doen treden op dezelfde datum als de nationale regelen die ter uitvoering van de bijzondere richtlijn 86/663/EEG vastgesteld worden.

Om uitvoering te geven aan die verplichting kan in artikel 4, § 1, van dit ontwerp een tweede zin worden toegevoegd, luidend als volgt : "Zij worden beproefd volgens de methoden vermeld in bijlage IV", kan de bijlage gehecht aan de richtlijn van 16 december 1988 als bijlage IV aan het besluit in ontwerp worden toegevoegd en zal in de aanhef van het besluit de nieuwe richtlijn vermeld worden, het ene en het andere in zover, bij de vaststelling van dit besluit, de uit de richtlijn van 16 december 1988 volgende verplichting al bindende kracht zal hebben.

Le projet a pour objet de transposer en droit belge :

- la directive 86/663/CEE du Conseil des Communautés européennes du 22 décembre 1986 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux chariots de manutention automoteurs, dénommée ci-après directive particulière, et

- certaines dispositions de la directive 84/528/CEE du Conseil des Communautés européennes du 17 septembre 1984 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux dispositions communes aux appareils de levage et de manutention, dénommée ci-après directive-cadre.

Les dispositions à transposer de la directive-cadre ont trait à des procédures qui, conformément à l'article 2.2 de ladite directive, ont été rendues applicables aux chariots de manutention automoteurs par l'article 10 de la directive particulière. C'est ce qui explique qu'un arrêté met en oeuvre des dispositions d'une directive-cadre et d'une directive particulière.

En droit belge la matière relève actuellement du champ d'application des articles 44 et 44bis du Règlement général pour la protection du travail.

.../...

Préambule.

Il y aurait lieu de compléter le premier référant comme suit : "... et récipients, notamment l'article 1er, § 1er, modifié par la loi du 3 décembre 1969;".

La référence au traité C.E.E. peut être omise.

Article 1er.

Les termes utilisés à l'alinéa 1er pour définir le champ d'application de la nouvelle réglementation ("capacité nominale" et "force nominale") ne sont pas en parfaite concordance avec la terminologie qui est employée à l'article 1.1. de la directive particulière ("capacité" et "effort").

L'alinéa omet en outre de faire référence aux "tracteurs dont l'effort au crochet ...".

Il a été communiqué au Conseil d'Etat que les termes utilisés dans le projet sont plus précis et que l'omission relevée ci-dessus porte sur des termes qui présentent un caractère d'évidence et qui, partant, sont superflus, de sorte que, l'on ne s'écarte pas, du point de vue du contenu, de ce qui est disposé à l'article 1.1. de la directive particulière.

Dans un souci de clarté, il y aurait lieu d'écrire à la fin de l'alinéa 1er : "... inférieure à 20.000 newton".

Par ailleurs il serait indiqué, pour des motifs de logique interne, que le dernier alinéa de l'article 1er s'insère à la suite immédiate de l'alinéa 1er.

Article 2.

La disposition du 1° doit se lire en corrélation avec l'article 15 du projet, qui fixe l'entrée en vigueur de l'arrêté en projet à la date du 1er janvier 1989.

Selon le fonctionnaire délégué, cette date d'entrée en vigueur ne sera pas maintenue.

Il serait dès lors préférable de remplacer les mots "avant le 1er janvier 1989" par les mots "avant l'entrée en vigueur du présent arrêté".

Au 3°, il existe une discordance entre le texte néerlandais et le texte français, où le terme "bouwwerven" est rendu par les mots "les chantiers de bâtiments et de travaux publics".

Pour autant que ces expressions aient un contenu différent, la discordance entre les deux textes ne peut être levée que par l'autorité CEE qui a arrêté la directive : aucune autre autorité ne pourrait décider régulièrement à quel texte il y a lieu de donner la prééminence.

.../...

Une observation analogue s'applique à la disposition de l'article 9, 5°, où les mots néerlandais "De bezoldiging ... mag niet afhangen" sont rendus dans le texte français, en conformité avec le point 5 de l'annexe II de la directive-cadre, par les mots "La rémunération ... ne doit être fonction ...".

Article 3.

La phrase introductive de l'article fait allusion aux "mesures à prendre".

Selon le fonctionnaire délégué ces mots visent entre autres les mesures relatives à l'environnement et aux aspects de sécurité que les fonctionnaires et agents mentionnés par la loi du 16 novembre 1972 concernant l'inspection du travail sont autorisés à prendre en vue de protéger la santé et la sécurité des travailleurs, mesures qui doivent dès lors être distinguées des "dispositions réglementaires à respecter" dont il est question dans la même phrase introductive.

Compte tenu de ces précisions, il est proposé de faire débuter la phrase introductive de l'article 3 comme suit : "Le présent arrêté ne préjudicie pas à la faculté de prendre des mesures ni, le cas échéant, à l'obligation de respecter les dispositions concernant l'environnement ...".

.../...

Article 4.

Au paragraphe 1er, il faut écrire : " ... mentionnées à l'annexe I ...". La même correction doit être apportée dans les dispositions subséquentes du projet.

La disposition du paragraphe 2 gagnerait à être rédigée comme suit :

"Un chariot de manutention automoteur est réputé satisfaire aux exigences techniques visées au § 1er si ...".

Article 5.

Par comparaison aux articles 4 et 5 de la directive particulière, on constate que, selon le projet, la délivrance d'un certificat de conformité ou l'apposition d'un signe de conformité se fera en Belgique par le fabricant ou par son "mandataire établi en Belgique" et non par le "mandataire établi dans la Communauté", comme le prévoit la directive.

Cette disposition doit se lire en corrélation avec l'article 10, § 1er, du projet, qui prévoit à quelles conditions les chariots de manutention automoteurs provenant d'autres Etats membres sont réputés satisfaire aux exigences techniques visées à l'article 4.

Dans ce contexte la désignation d'un mandataire établi en Belgique pour les procédures de certification à exécuter en Belgique est conforme à ce qui est disposé aux articles 4 et 5 de la directive particulière.

Il faudra toutefois, corrélativement, remplacer à l'annexe II les mots "mandataire établi dans la Communauté" par les mots "mandataire établi en Belgique".

Il a été communiqué au Conseil d'Etat que le terme "procédure de certification" utilisé au paragraphe 2 vise tant la délivrance du certificat de conformité que l'apposition du signe de conformité.

Il paraît indiqué, pour cette raison, de compléter ce paragraphe comme suit :

"Le fabricant ou son mandataire établi en Belgique délivre le certificat de conformité ou appose le signe de conformité comme prescrit au § 1er, s'il est en mesure d'établir ...".

Article 6.

Mettant en oeuvre l'article 10 de la directive particulière et l'article 23 de la directive-cadre, le paragraphe 1er prévoit à quelles conditions et selon quelle procédure il peut être dérogé aux exigences techniques lors de la conception ou de la fabrication de chariots de manutention automoteurs.

Il paraît dès lors plus exact, sur le modèle de ces directives, de remplacer partout dans le texte néerlandais les mots "de voorziene wijziging" par "de overwogen wijziging".

Par ailleurs, on écrira à l'alinéa 1er du même paragraphe : "des dispositions mentionnées à l'annexe I" et, dans le texte néerlandais, "op het gebied van veiligheid of gezondheid".

Selon l'alinéa 3 du même paragraphe, la dérogation envisagée doit être portée à la connaissance de l'Administration de la sécurité du travail et des organismes agréés par les Etats membres.

Tel qu'il est rédigé, le texte de l'alinéa 4 ne permet pas à l'Administration de la sécurité du travail de s'opposer à cette dérogation. On peut se demander si telle est bien l'intention du Gouvernement.

Selon le fonctionnaire délégué, la disposition de l'article 6, § 2, doit être lue en corrélation avec les articles 4 et 5, § 1er, aux termes desquels le certificat de conformité ne peut être délivré que si le chariot de manutention répond aux spécifications techniques requises.

Article 7.

Pour qu'il soit satisfait aux dispositions de l'article 8, alinéa 2, de la directive particulière, le projet doit prévoir que la Commission des Communautés européennes et les Etats membres soient également informés des "mesures prises en Belgique".

On remarquera que le projet n'exécute pas expressément l'article 8, alinéa 1er, de ladite directive, aux termes duquel l'Etat membre prend toutes mesures utiles pour écarter du marché un chariot de manutention automoteur ou pour en interdire l'utilisation, lorsque le contrôle fait apparaître qu'il ne répond pas aux exigences prévues.

.../...

Cette obligation doit être formulée de manière adéquate dans le texte du projet.

Dans le texte néerlandais il convient d'écrire : "... met de eisen vermeld in bijlage I dat het gevolg is van een fout ...".

Article 9.

On semble pouvoir inférer de la phrase introductive que cet article rend les dispositions du titre V, chapitre Ier, du Règlement général pour la protection du travail applicables aux organismes à agréer, tout en y ajoutant, en exécution de l'annexe II de la directive-cadre, un certain nombre de prescriptions et de critères supplémentaires.

Cet ajout n'a de sens que pour autant qu'il vise des prescriptions qui ne sont pas déjà incluses dans les dispositions du R.G.P.T.

Or, certains des "critères" énumérés à l'article 9 font double emploi avec des dispositions du R.G.P.T. Ainsi, le point 1°, première et deuxième phrases, correspondent pour une large part à l'article 829sexies, a), du R.G.P.T.; le point 3° présente des analogies avec l'article 829sexies, e), du R.G.P.T.; le point 4, b), peut se comparer avec l'article 829bis, c), 8° et 9°, du R.G.P.T. et le point 6° reprend en partie l'article 829sexies, f), du R.G.P.T. La formulation est souvent différente, ce qui ne peut qu'accroître l'insécurité juridique.

.../...

Il s'en suit que l'article doit être revu.

Article 10.

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, il conviendrait d'écrire : "... en exécution de la directive concernant les chariots de manutention automoteurs, sont réputés satisfaire aux exigences techniques visées à l'article 4, § 1er".

Article 12.

On écrira : "Il est interdit, en vue de leur mise sur le marché dans un Etat membre des Communautés européennes, de fabriquer, d'importer ... des chariots de manutention automoteurs qui ne satisfont pas aux prescriptions du présent arrêté".

Article 13.

Il a été confirmé au Conseil d'Etat que seuls les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 1er de l'arrêté royal du 16 octobre 1968 seront chargés de surveiller l'application de l'arrêté en projet, ce qui revient à déroger audit arrêté sans que celui-ci soit expressément adapté.

Il convient, en tout état de cause, d'écrire : "... des officiers de police judiciaire ...".

.../...

Article 15.

En vertu de cet article, l'arrêté en projet rétroagirait au 1er janvier 1989.

Il a été communiqué au Conseil d'Etat que cette date d'entrée en vigueur sera adaptée.

On peut relever dans un souci de précision qu'il n'est pas permis d'assortir d'effet rétroactrif un arrêté royal qui impose des obligations susceptibles d'être sanctionnées pénalement en vertu de l'article 6 de la loi du 11 juillet 1961 relative aux garanties de sécurité indispensables que doivent présenter les machines, les parties de machines, le matériel, les outils, les appareils et récipients.

Observations finales.

1. L'article 2, 1°, exclut du champ d'application de l'arrêté en projet les chariots de manutention automoteurs "mis en service" en Belgique avant l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Il appartiendra au Gouvernement d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de prévoir un régime transitoire pour les appareils qui ont été mis sur le marché en Belgique avant ladite date, mais qui n'ont pas encore été mis en service.

.../...

2. Le Conseil d'Etat s'est vu communiquer le texte d'une directive, non encore publiée, de la Commission des Communautés européennes du 16 décembre 1988 visant à adapter au progrès technique la directive 86/663/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux chariots de manutention automoteurs.

Cette directive définit, dans son annexe, les méthodes d'essai des chariots de manutention automoteurs du point de vue de la stabilité, de la visibilité et du fonctionnement. Elle impose en outre aux Etats membres l'obligation de faire en sorte que ces dispositions entrent en vigueur dans leur droit national à la même date que les règles nationales arrêtées en exécution de la directive particulière 86/663/CEE.

Pour exécuter cette obligation, on peut ajouter à l'article 4, § 1er, du présent projet une deuxième phrase rédigée comme suit : "Ils sont essayés suivant les méthodes mentionnées à l'annexe IV". L'annexe de la directive du 16 décembre 1988 devra être jointe à l'arrêté en projet sous la forme d'une annexe IV et la nouvelle directive devra être mentionnée dans le préambule de cet arrêté, le tout pour autant que, au moment où l'arrêté en projet est pris, l'obligation découlant de la directive du 16 décembre 1988 ait déjà force obligatoire.

De kamer was samengesteld uit		La chambre était composée de
de Heer Monsieur :	H. COREMANS,	kamervoorzitter, président de chambre,
de Heer Monsieur : Mevrouw Madame :	J. VERMEIRE, S. VANDERHAEGEN,	 staatsraden, conseillers d'Etat,
de Heren Messieurs :	S. FREDERICQ, F. DE KEMPENEER,	assessoren van de afdeling wetgeving, assesseurs de la section de législation,
Mevrouw Madame :	A. BECKERS,	griffier, greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. VERMEIRE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. M. VAN DAMME, auditeur.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. J. VERMEIRE.

Le rapport a été présenté par M. M. VAN DAMME, auditeur.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

A. BECKERS.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

H. COREMANS.