ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 12 décembre 1994, 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 16 décembre 1994 l'avis suivant:

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 12 december 1994 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven 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 16 december 1994 het volgend advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 2, introduit par la loi du 15 octobre 1991 dans les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence qui permet au ministre de demander que l'avis de la section de législation soit donné dans un délai ne dépassant pas trois jours doit être spécialement motivée. En l'occurrence, elle l'est dans les termes suivants :

> "La mesure a pour objet la transposition détaillée dans le droit belge des directives européennes 91//441/CEE, 93/59/CEE, 91/542/CEE, 92/6/CEE, et 92/24/CEE, dont la date de mise en vigueur (1er janvier 1995) doit être connue des usagers dans les plus brefs délais".

*

* *

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

*

* *

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES.

Article 1er.

1. Les dispositions en projet à l'article 1er se donnent pour objet d'assurer la transposition dans l'ordre juridique interne de la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur, telle qu'elle a été ultérieurement modifiée par les directives du Conseil 91/441/CEE du 26 juin 1991 et 93/59/CEE du 28 juin 1993 (1), d'une part, et de la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, modifiée par la directive 91/542/CEE du Conseil du 1er octobre 1991, d'autre part.

La section de législation constate que parmi les nombreuses directives communautaires qui ont été rendues applicables dans l'ordre juridique interne par l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité, ainsi que par l'arrêté

---

(1) En réalité, la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 a été modifiée par onze directives ultérieures.

modificatif du 14 avril 1993, figurent certaines des directives susmentionnées (1).

La question se pose, dès lors, de savoir si les dispositions en projet à l'article 1er ne font pas, en tout cas pour partie, double emploi avec ces deux arrêtés royaux, lesquels ont, en raison de l'urgence alléguée, été, l'un et l'autre, pris sans consultation préalable de la section de législation du Conseil d'Etat.

Interrogés, les délégués du ministre n'ont pas pu y répondre.

Dans le bref délai qui lui a été imparti, il n'a pas été possible à la section de législation d'approfondir la question.

---

(1) ne figurent pas au nombre des directives énumérées par ces deux arrêtés, les directives 93/59/CEE du Conseil du 28 juin 1993 modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur, et 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules.
Encore convient-il d'observer, en ce qui concerne cette dernière, qu'est visée dans l'arrêté modificatif la directive 91/542/CEE du Conseil du 1er octobre 1991 qui a, notamment, modifié l'intitulé de la directive 88/77/CEE précitée.

2. Indépendamment de cette question, le Conseil d'Etat observe que les dispositions en projet à l'article 1er de l'arrêté en projet se bornent à rendre "obligatoires" les directives du Conseil des Communautés européennes 70/220/CEE du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et 88/77/CEE du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, en prévoyant quelques mesures accessoires d'ordre administratif.

Aux termes de l'article 190 de la Constitution, aucun arrêté ou règlement d'administration générale n'est obligatoire qu'après avoir été publié dans la forme déterminée par la loi; les arrêtés royaux doivent en vertu de l'article 56 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, être publiés au Moniteur belge.

L'article 189, alinéa 3, du Traité instituant la Communauté économique européenne dispose que :

> "La directive lie tout Etat membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens".

De la combinaison de ces dispositions, il résulte que les règles communautaires formant l'objet des directives ne peuvent avoir force obligatoire dans l'ordre interne, à l'égard de la généralité des citoyens, qu'après y avoir été

adéquatement transposées. Tel n’est pas le cas du procédé qui consiste à se limiter à donner une énumération des directives que l’on entend rendre applicables dans l’ordre juridique interne.

3. Les dispositions de l’article 39, § 3.1.a. et 2.a., en projet 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 (1) entendent rendre obligatoires les directives communautaires précitées à des dates qui, pour la plupart, sont déjà depuis longtemps révolues.

La circonstance que ces directives seraient déjà appliquées de facto ne constitue pas une justification suffisante pour déroger au principe de la non rétroactivité des actes administratifs.

Les dispositions de l’article 39, § 3, 1.c., et § 3, 2.c., en projet, appellent une observation semblable, compte tenu de ce que la date à laquelle l’arrêté en projet sera publié et entrera en vigueur sera nécessairement postérieure au 31 décembre 1994.

4. L’arrêté en projet se donne, notamment, comme fondement légal la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique. Cette loi dispose, en son article 3, alinéa 4 :

---

(1) Intitulé ainsi modifié par l’arrêté royal du 9 mai 1988.

"Toutefois, le ministre qui a la défense nationale dans ses attributions est seul compétent pour prendre d'initiative, toute mesure en vue de prévenir ou de combattre la pollution atmosphérique provenant des immeubles, installations, engins ou véhicules quelconques relevant de l'autorité militaire".

Les directives que l'arrêté en projet entend transposer n'établissent aucun régime spécifique ou d'exemption pour les engins et véhicules quelconques relevant de l'autorité militaire.

Il appartiendra au Ministre de la Défense nationale, seul compétent à cet effet, de prendre, d'initiative, toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de combattre la pollution atmosphérique provenant de ces engins ou véhicules et, plus particulièrement, de veiller à ce qu'ils répondent aux conditions techniques imposées par lesdites directives.

Article 2.

1. Le projet ne procure pas exécution aux règles figurant à l'annexe de la directive 92/24/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux dispositifs limiteurs de vitesse ou à des systèmes de limitation de vitesse similaires montés sur certaines catégories de véhicules à moteur, en tant qu'elles imposent aux Etats membres de prévoir une procédure nationale de réception et d'homologation CE ainsi que le contrôle de la conformité de la production au type homologué.

2. L'article 77 en projet institue, en son point 5., un régime d'agrément des installateurs de limiteurs de vitesse. Ce régime subordonne l'agrément à un certain nombre de conditions. Si celles-ci ne sont plus remplies, l'agrément peut être retiré par le ministre. L'installateur peut introduire, auprès de lui, un recours contre cette décision. Ce recours n'est pas suspensif. En cas de retrait d'agrément, l'intéressé ne peut obtenir aucun nouvel agrément pendant une période de dix-huit mois.

Interrogés sur le fondement légal de ce régime, les délégués du ministre n'ont pas pu en indiquer.

Dans le bref délai qui lui est imparti, la section de législation n'a pas pu vérifier si l'habilitation donnée au Roi par l'article 1er, § 2, 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, pourrait, le cas échéant, servir de fondement à ce régime.

3. Au surplus, l'article 77 en projet, suscite les quelques observations particulières suivantes :

Paragraphes 3.1. et 3.2.

1° L'article 4 de la directive 92/6/CEE du Conseil des Communautés européennes du 10 février 1992 en détermine

l'application dans le temps en fonction de l'immatriculation du véhicule et non de sa "mise en service".

2° Le paragraphe 3.1., alinéa 2, serait mieux rédigé comme suit :

"Ils sont applicables à partir du 1er janvier 1995 aux véhicules immatriculés entre le 1er janvier 1988 et le 31 décembre 1993".

3° Le Conseil d'Etat ne voit pas, à la seule lecture du paragraphe 3.2., alinéa 1er, de quelle manière il devra être établi que le limiteur de vitesse satisfait aux exigences des points 7 et 8 visés; le point 8, en particulier, renvoie à l'annexe III de la directive, qui décrit de manière détaillée les essais auxquels doit être soumis le limiteur de vitesse; s'ensuit-il que les équipements visés devront également satisfaire à ces essais et, dans l'affirmative, à quel moment et selon quelles modalités ?

Paragraphe 4.

1° Parmi les véhicules exemptés de limiteur de vitesse figurent ceux "qui circulent sous couvert d'une plaque d'essai". Une telle exemption n'est pas prévue par l'article 6 de la directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur.

2° Sous cette réserve, les dispositions examinées trouveraient mieux leur place dans le paragraphe 1er, à la suite de son actuel alinéa unique; le début en serait en outre mieux rédigé comme suit :

"Le présent article n'est toutefois pas applicable aux véhicules :

- ...;

- ... les vitesses mentionnées à l'alinéa 1er;

- ...".

Paragraphe 5.5.

Sous réserve de l'observation n° 2 sous l'article 2, il y a lieu de préciser les termes "conformément aux prescriptions" de manière à permettre l'identification, en dehors de toute équivoque, des règles dont la violation pourra donner lieu au retrait de l'agrément.

Paragraphe 5.6.

Aux alinéas 1er et 3, il n'y a pas lieu de préciser que les décisions du ministre doivent être motivées, la motivation des décisions administratives individuelles étant imposée par la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs.

Paragraphe 6.4.2.

La fin de ce paragraphe serait mieux rédigé comme suit :

"..., à la demande des fonctionnaires et agents visés à 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".

Paragraphe 6.5.

Il convient de le rédiger comme suit, en se référant au texte sous 7.2.3., dans l'annexe I à la directive 92/24/CEE du Conseil des Communautés européennes du 31 mars 1992 :

"La vitesse maximale fixée doit être indiquée sur une plaque apposée à un endroit visible dans l'habitacle du véhicule".

Paragraphe 8.

Cette disposition est superflue puisqu'aux termes de l'article 23, § 1er, 1°, de l'arrêté que le projet tend à modifier, les véhicules soumis aux prescriptions du présent règlement général font l'objet de contrôles par les organismes d'inspection automobile agréés à cet effet "en vue de s'assurer qu'ils sont conformes aux dispositions dudit règlement et qu'ils sont convenablement entretenus".

Volgens artikel 84, tweede lid, dat bij de wet van 15 oktober 1991 is ingevoegd in de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de minister, wanneer hij vraagt dat het advies van de afdeling wetgeving binnen een termijn van ten hoogste drie dagen wordt gegeven, dat verzoek om spoedbehandeling met bijzondere redenen omkleden. In het onderhavige geval luidt de motivering aldus :

> "La mesure a pour objet la transposition détaillée dans le droit belge des directives européennes 91/441/CEE, 93/59/CEE, 91/542/CEE, 92/6/CEE, et 92/24/CEE, dont la date de mise en vigueur (1er janvier 1995) doit être connue des usagers dans les plus brefs délais".

*

* *

Binnen de korte termijn die de Raad van State is toegemeten, moet hij zich bepalen tot het maken van de volgende opmerkingen.

*

* *

VOORAFGAANDE OPMERKINGEN.

Artikel 1.

1. De ontworpen bepalingen in artikel 1 hebben tot doel te voorzien in de omzetting in de interne rechtsorde enerzijds van richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der

Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen, zoals zij achteraf is gewijzigd bij de richtlijnen van de Raad 91/441/EEG van 26 juni 1991 en 93/59/EEG van 28 juni 1993 (1) en anderzijds van richtlijn 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten genomen worden tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen, gewijzigd bij richtlijn 91/542/EEG van de Raad van 1 oktober 1991.

De afdeling wetgeving stelt vast dat bij de talrijke gemeenschapsrichtlijnen die bij het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen, alsmede bij het wijzigingsbesluit van 14 april 1993 toepasselijk zijn verklaard

---

(1) In werkelijkheid is richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 achteraf gewijzigd bij elf richtlijnen.

op de interne rechtsorde, bepaalde van de bovenvermelde richtlijnen voorkomen (1).

De vraag rijst bijgevolg of de ontworpen bepalingen in artikel 1, althans gedeeltelijk, geen doublure vormen met die twee koninklijke besluiten die, wegens de aangevoerde dringende noodzakelijkheid, beide uitgevaardigd zijn zonder voorafgaande raadpleging van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

Desgevraagd hebben de gemachtigden van de minister daar niet kunnen op antwoorden.

Binnen de korte termijn die de Raad van State is toegemeten, heeft de afdeling wetgeving die vraag niet kunnen uitdiepen.

---

(1) de richtlijnen 93/59/EEG van de Raad van 28 juni 1993 tot wijziging van richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen, en 88/77/EEG van de Raad van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten genomen worden tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen komen niet voor onder de in die twee besluiten opgenoemde richtlijnen.
Bovendien dient erop te worden gewezen dat, wat deze laatste betreft, in het wijzigingsbesluit wordt verwezen naar richtlijn 91/542/EEG van de Raad van 1 oktober 1991 die onder meer het opschrift heeft gewijzigd van de voormelde richtlijn 88/77/EGG.

2. Afgezien van die vraag, wijst de Raad van State erop dat de ontworpen bepalingen in artikel 1 van het ontworpen besluit zich ertoe bepalen de richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschappen 70/220/EEG van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en 88/77/EEG van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen "verplicht" te maken waarbij wordt voorzien in enkele bijkomstige maatregelen van administratieve aard.

Luidens artikel 190 van de Grondwet is geen besluit of verordening van algemeen bestuur bindend dan na te zijn bekendgemaakt in de vorm bij de wet bepaald; de koninklijke besluiten moeten krachtens artikel 56 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken bekendgemaakt worden in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 189, lid 3, van het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap bepaalt :

> "Een richtlijn is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke Lid-Staat waarvoor zij bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen".

Uit de samenlezing van die bepalingen blijkt dat de gemeenschapsregels die in de richtlijnen zijn opgenomen eerst bindende kracht kunnen hebben in de interne rechtsorde voor de overgrote meerderheid van de burgers nadat zij naar behoren zijn omgezet. Dat is niet het geval wanneer de werkwijze erin bestaat zich te beperken tot het geven van een opsomming van de richtlijnen die men toepasselijk beoogt te verklaren op de interne rechtsorde.

3. De ontworpen bepalingen van artikel 39, § 3.1.a. en 2.a., van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (1) beogen de voormelde richtlijnen van de Gemeenschap verplicht te maken op data die voor het grootste deel reeds lang verstreken zijn.

De omstandigheid dat die richtlijnen reeds de facto zouden worden toegepast vormt geen voldoende rechtvaardiging om af te wijken van het beginsel dat terugwerking ongeoorloofd is voor administratieve handelingen.

Bij de ontworpen bepalingen van artikel 39, § 3, 1.c., en § 3, 2.c., behoort een soortgelijke opmerking te worden gemaakt, gelet op het feit dat de datum waarop het ontworpen besluit zal worden bekendgemaakt en in werking zal treden noodzakelijk na 31 december 1994 zal vallen.

---

(1) Opschrift gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 mei 1988.

4. Als rechtsgrond voor het ontworpen besluit wordt onder meer de wet van 28 december 1964 betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging aangevoerd. Artikel 3, vierde lid, van die wet bepaalt :

> "Evenwel kan alleen de Minister die bevoegd is inzake Landsverdediging, uit eigen beweging, elke maatregel treffen ter voorkoming of bestrijding van de luchtverontreiniging voortkomende van om het even welke onroerende goederen, installaties, tuigen of voertuigen die van de militaire overheid afhangen".

De richtlijnen die het ontworpen besluit beoogt om te zetten, stellen geen enkele specifieke of uitzonderingsregeling vast voor "om het even welke tuigen of voertuigen die van de militaire overheid afhangen".

De Minister van Landsverdediging, die daartoe alleen bevoegd is, zal uit eigen beweging alle noodzakelijke maatregelen moeten nemen om de luchtverontreiniging veroorzaakt door die tuigen of voertuigen te voorkomen of te bestrijden en, meer bepaald, om ervoor te zorgen dat zij voldoen aan de technische voorwaarden opgelegd bij genoemde richtlijnen.

Artikel 2.

1. Het ontwerp geeft geen uitvoering aan de regels die zijn opgenomen in de bijlage bij richtlijn 92/24/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzingssystemen voor bepaalde categorieën

motorvoertuigen in zoverre zij de Lid-Staten verplichten te voorzien in een nationale procedure voor EG-goedkeuring alsmede in een controle van de conformiteit van de produktie met het goedgekeurde type.

2. In punt 5. van het ontworpen artikel 77 wordt een regeling ingevoerd voor de erkenning van de installateurs van snelheidsbegrenzers. Die regeling stelt de erkenning afhankelijk van een bepaald aantal voorwaarden. Indien aan die voorwaarden niet meer wordt voldaan, kan de erkenning door de minister worden ingetrokken. De installateur kan bij hem beroep instellen tegen die beslissing. Dat beroep is niet opschortend. Bij intrekking van erkenning kan de betrokkene geen enkele nieuwe erkenning verkrijgen gedurende een periode van achttien maanden.

Voor die regeling hebben de gemachtigden van de minister desgevraagd geen rechtsgrond kunnen aangeven.

Binnen de korte termijn die de afdeling wetgeving is toegemeten, heeft zij niet kunnen nagaan of de machtiging die aan de Koning is verleend bij artikel 1, § 2, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, in voorkomend geval de rechtsgrond zou kunnen opleveren van die regeling.

3. Bovendien geeft het ontworpen artikel 77 aanleiding tot het maken van de volgende bijzondere opmerkingen :

Paragrafen 3.1. en 3.2.

1° Artikel 4 van richtlijn 92/6/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 10 februari 1992 stelt er de tijdruimtelijke toepassing van vast op basis van de "registratie" van het voertuig en niet van de "indienststelling" ervan.

2° Het zou beter zijn paragraaf 3.1., tweede lid, als volgt te redigeren :

"Zij zijn van toepassing met ingang van 1 januari 1995 op de voertuigen die zijn geregistreerd tussen 1 januari 1988 en 31 december 1993".

3° Het is de Raad van State bij het lezen alleen van paragraaf 3.2., eerste lid, niet duidelijk hoe zal moeten worden vastgesteld dat de snelheidsbegrenzer voldoet aan de vereisten van de punten 7 en 8 in kwestie, punt 8 in het bijzonder verwijst naar bijlage III van de richtlijn, waarin op omstandige wijze wordt beschreven aan welke tests de snelheidsbegrenzer wordt onderworpen; volgt daaruit dat de bedoelde apparatuur eveneens zal moeten voldoen aan die

tests en zo ja, op welk tijdstip en op welke wijze zal dit geschieden ?

Paragraaf 4.

1° Bij de voertuigen die worden vrijgesteld van een snelheidsbegrenzer worden de voertuigen vermeld "die rijden onder dekking van een proefrittenplaat". In zulk een vrijstelling wordt niet voorzien in artikel 6 van richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen.

2° Onder dat voorbehoud zouden de ontworpen bepalingen beter komen te staan in paragraaf 1 na het huidige enige lid ervan; het begin ervan zou bovendien beter als volgt worden gesteld :

"Dit artikel is evenwel niet van toepassing op de voertuigen :

- ...;

- ... de in het eerste lid vermelde snelheden niet kunnen overschrijden;

- ...".

Paragraaf 5.5.

Onder voorbehoud van opmerking nr. 2 onder artikel 2, dienen de woorden "volgens de voorschriften" nader te worden omschreven zodat de regels waarvan de schending aanleiding zou kunnen geven tot een intrekking van de erkenning ondubbelzinnig kunnen worden bepaald.

Paragraaf 5.6.

In het eerste en derde lid dient niet te worden vermeld dat de beslissingen van de minister moeten worden gemotiveerd, aangezien de motivering van individuele administratieve beslissingen verplicht wordt gesteld bij de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Paragraaf 6.4.2.

Het zou beter zijn het einde van de paragraaf als volgt te redigeren :

"..., op verzoek van de ambtenaren en beambten bedoeld in artikel 3 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, alsmede het veiligheidstoebehoren moeten voldoen".

Paragraaf 8.

Deze bepaling is overbodig aangezien luidens artikel 23, § 1, 1° en 2°, van het besluit dat het ontwerp beoogt te wijzigen, de in het verkeer gebrachte voertuigen onderworpen zijn aan keuringen die worden uitgevoerd door de instellingen die erkend zijn voor de technische controle van de voertuigen voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren, inzonderheid "teneinde na te gaan of ze voldoen aan dit besluit".

La chambre était composée de :

Messieurs de Heren	R. ANDERSEN,	président de chambre, kamervoorzitter,
	C. WETTINCK, P. HANSE,	conseillers d'Etat, staatsraden,
Madame Mevrouw	M. PROOST,	greffier, griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme C. DEBROUX, référendaire adjoint.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

M. PROOST.

De kamer was samengesteld uit :

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J.-L. PAQUET, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. C. DEBROUX, adjunct-referendaris.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. ANDERSEN.