

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 33.812/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports, le 10 juillet 2002, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, 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 12 novembre 2002 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 33.812/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 juli 2002 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer verzocht haar, binnen een termijn van ten hoogste een maand, 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 12 november 2002 het volgende advies gegeven :

OBSERVATION PREALABLE

Certaines des modifications prévues par le projet ont déjà été introduites par l'arrêté royal du 21 octobre 2002 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, publié au Moniteur belge du 30 octobre 2002. Le projet doit être adapté en conséquence. L'avis ne portera pas sur ces dispositions.

OBSERVATIONS GENERALES

1. 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 a été modifié à de nombreuses reprises. Outre les règles qu'il édicte, il renvoie à de nombreuses directives européennes. Sa compréhension étant devenue particulièrement difficile, il gagnerait à être entièrement réécrit.

2. Plusieurs dispositions du projet ne sont pas applicables aux véhicules de la police fédérale (autrefois les véhicules de la gendarmerie). Tel est le cas des articles 3 (article 3, § 1^{er}, 4°, b, en projet) et 12 (article 23octies, § 1^{er}, 3°).

Le Conseil d'Etat se demande pour quelle raison ne pas appliquer la même règle à la police locale.

3. a) Plusieurs dispositions du projet visent des directives européennes ou des annexes à ces directives. Tel est le cas, par exemple, des articles 4 (article 10, § 6, en projet), 6 (article 23, § 2, B, 5, a, et B, 8, a, en projet), 16, 2° (annexe 15, point B, 7.10, 4° tiret, en projet), 16, 3° (annexe 15, point B, 8.2.1.,b, 4, en projet), 16, 4° (annexe 15, point B, 8.2.2., d, 1, en projet) et 16, 5° et 6°.

.../...

Si ces directives n'ont pas encore été transposées, il convient de le faire. A cet égard, la section de législation du Conseil d'Etat rappelle 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 ⁽¹⁾. Tout au plus, lorsqu'il s'agit, comme en l'espèce, de directives essentiellement techniques, peut-on admettre que ces directives soient reproduites dans des annexes ⁽²⁾.

Si ces directives ont déjà été transposées de manière adéquate, il convient de viser uniquement les dispositions de droit belge qui ont procédé à la transposition.

Si ces directives ont été transposées par référence, il convient de se référer au point b) ci-dessous.

b) Plusieurs dispositions du projet visent à la fois des directives européennes ou leurs annexes et les arrêtés royaux qui les transposent. Tel est le cas, par exemple, des articles 19 (article 30 en projet), 24 (article 39, § 3, en projet), 26 (article 45, §§ 8 et 9, en projet) et 27 (article 57, § 7, 5°, en projet).

En principe, seuls doivent être visés, dans un texte de droit interne, les arrêtés royaux qui transposent les directives et non les directives elles-mêmes. Il est vrai, cependant, que des directives visées dans le projet n'ont pas été correctement transposées en droit belge, 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

⁽¹⁾ Voir l'avis 23.952/9, donné par la section de législation du Conseil d'Etat le 16 décembre 1994 sur un projet devenu l'arrêté royal du 17 février 1995 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".

⁽²⁾ Voir l'avis 22.335/9, donné par la section de législation du Conseil d'Etat le 28 avril 1993 sur un projet devenu l'arrêté royal du 20 juillet 1993 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.

remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité se limitant à renvoyer à une liste de directives sans en reproduire le contenu. Si le procédé qui consiste à mentionner la directive et l'arrêté royal du 26 février 1981, précité, se situe dans la continuité de la méthode adoptée par ce dernier arrêté, il n'aura cependant pas pour effet de restaurer la force obligatoire contestable des règles contenues dans les directives incorrectement transposées.

4. a) Plusieurs dispositions du projet disposent que les véhicules qui seront homologués, immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à une date déterminée (dans le futur) doivent répondre aux prescriptions de directives qui, sous réserve de ce qui a été rappelé dans l'observation 3, ont cependant déjà été transposées depuis longtemps.

Tel est le cas, par exemple, des articles 19 (article 30 en projet), 26 (article 45, §§ 8 et 9, en projet) et 27 (article 57, § 7, 5°, en projet).

Selon le fonctionnaire délégué, il n'y a pas de contradiction puisque les transpositions des directives déjà effectuées ont une portée plus restreinte dès lors qu'elles ne concernent que la réception CEE des véhicules.

b) Lorsque des prescriptions ne sont applicables qu'à des véhicules homologués, immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à une date déterminée, il appartient à l'auteur du projet de s'assurer que l'arrêté royal du 15 mars 1968, précité, indique clairement à quelles prescriptions (s'il en existe) sont soumis les véhicules homologués, immatriculés ou mis en circulation avant la date prévue.

c) L'article 22, 2° (34, § 1^{er}, 2°, en projet), dispose que :

"A partir du 1^{er} janvier 1998, les véhicules de la catégorie M1, homologués conformément à la directive 70/156/CEE sont équipés au moment de leur première mise en service, de pneumatiques qui sont conformes aux annexes de la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992, relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage, transposée dans le droit belge par l'arrêté royal du 26 février 1981 précité modifié par l'arrêté royal du 14 avril 1993."

Dès lors qu'elle vise la réception CEE, cette disposition semble inutile, la directive ayant déjà été transposée depuis 1993. Si l'auteur du projet entendait appliquer la règle aux procédures nationales, il ne pourrait donner à la disposition un effet rétroactif.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Préambule

1. Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas de quelle disposition du projet la loi du 12 mars 2000 constitue le fondement légal.

2. Les alinéas 5 à 7 doivent être omis. Les arrêtés qu'ils mentionnent ne constituent en effet pas le fondement légal du projet et ne sont ni modifiés, ni abrogés par lui.

Article 2

(article 2 en projet)

1. Au 1°, c) (article 2, § 2, 7°, dernier alinéa, en projet), il convient d'écrire : "Ces véhicules ...".

.../...

Article 4

(article 10, §§ 5 et 6, en projet)

1. Au paragraphe 5, il y a lieu d'écrire : "qui ont été réceptionnés selon la procédure prévue à l'article 3bis ...".

2. Au paragraphe 6, alinéa 5, il y a lieu de remplacer "10 % respectivement 30 %" par le mot "pourcentages". La première expression est linguistiquement incorrecte.

Article 6

(article 23, § 2, en projet)

1. Au point A, mieux vaut préciser que les "contrôles complémentaires" sont ceux prévus par des dispositions réglementaires particulières.

2. Au paragraphe 2, point B, 2, en projet, plutôt que de viser "Les véhicules homologués avant la mise en vigueur des la directive 79/489/CEE", il y a lieu de mentionner directement la date en question.

3. Au paragraphe 2, point B, 8, b), en projet, il conviendrait de définir la signification du sigle "EBS", comme c'est le cas au a), pour le sigle "ALB".

La même observation vaut mutatis mutandis pour l'abréviation "COC" visée à l'article 34, § 1^{er}, alinéa 2, en projet.

4. Au paragraphe 2, C, en projet, il convient de préciser davantage ce que l'auteur du projet entend par "dispositions contraires".

Article 16

(annexe 15 en projet)

Les modifications aux annexes de l'arrêté doivent être mentionnées après les modifications apportées aux articles.

La même observation vaut pour l'article 18, 6°.

Article 22

(Article 34, § 1^{er}, en projet)

Au 1°, alinéa 3, premier tiret, en projet, il y a lieu de définir ce qu'il faut entendre par "véhicules tout terrain".

Article 27

(article 57, § 7, en projet)

L'arrêté royal "relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les sièges et leur ancrage" est du 3 décembre 1976 et non du 3 décembre 1978.

Annexes

Il convient de donner aux annexes l'intitulé qui correspond à leur contenu et d'indiquer en note la référence aux règlements adoptés dans le cadre de l'"accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteurs, signé à Genève, le 20 mars 1958", publié au Moniteur belge du 24 février 1961. Il ne s'agit en tout cas pas de règlements communautaires.

OBSERVATIONS FINALES D'ORDRE
LEGISTIQUE ET LINGUISTIQUE

La version néerlandaise du projet doit être corrigée du point de vue de la légistique, mais surtout du point de vue de la correction de la langue et d'un usage conséquent de la terminologie. C'est sous réserve des observations de fond précédentes et surabondamment que sont formulées ci-dessous, à titre d'exemple, quelques propositions de texte.

Préambule

A l'alinéa 11, il convient d'écrire : "... de akkoordbevinding van de Minister ...". A l'alinéa 12, il y a lieu d'écrire : "Gelet op het besluit van de Ministerraad van ... over het verzoek aan de Raad van State om advies te geven binnen een termijn van een maand;" A la dernière référence, il convient d'écrire : "Op de voordracht van ...".

Article 1^{er}

A l'article 1^{er}, § 2, point 12, en projet, il y a lieu d'écrire : "worden eveneens beschouwd als ambulance". Cette observation vaut, mutatis mutandis, pour tout le projet.

Article 2

A l'article 2, 1°, a), 6°, en projet, il convient de remplacer "geaccidenteerde voertuigen" par "verongelukte voertuigen" et au 1°, b), 7°, en projet, il y a lieu de remplacer "afgevaardigde" par "gemachtigde". Cette dernière observation vaut pour l'ensemble du projet.

Le 2°, § 4, alinéa 3, en projet, doit être rédigé comme suit :

"In het buitenland ingeschreven voertuigen bestemd voor uitzonderlijk vervoer, die de maximumwaarden inzake massa's en afmetingen, bepaald in artikel 32bis, overschrijden, mogen het wegennet op het Belgische grondgebied gebruiken volgens een reisweg die door de directie Uitzonderlijk Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vastgelegd wordt mits ze gedekt zijn door een speciale toelating tot het verkeer, afgegeven door de bevoegde autoriteit van het land van inschrijving. Deze toelating wordt aangemerkt als een afwijking van ..., op dezelfde wijze als die welke conform artikel 78, § 1, 2°, b, van dit besluit afgegeven zou worden en moet overgelegd worden aan de ... directie. (...)".

Article 5

A l'article 17, § 1^{er}, en projet, il convient d'écrire "specificaties voor deze categorieën" au lieu de "eigen aan ..."; au paragraphe 2 du même article, il y a lieu d'écrire "die welke ... gebruikt worden door kermisexploitanten" et au paragraphe 4, 1°, du même article, "degenen die ..." au lieu de "die welke ...".

Article 6

A l'article 23, § 2, B., 1., en projet, il convient d'écrire "naargelang van ..." au lieu de "in functie van ..." et au B., 2., "het in werking treden" au lieu de "het in voege treden". Ces observations valent pour tout le projet.

Article 18

A l'article 28, 8°, en projet, (paragraphe 5, alinéa 2, en projet), il y a lieu d'écrire : "Reglement nr. 104 wordt opgenomen als bijlage ... bij ...".

.../...

Dans l'ensemble du projet, l'expression française "mettre en circulation" doit être traduite en néerlandais par "in gebruik nemen", comme c'est le cas actuellement dans 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.

VOORAFGAANDE OPMERKING

Sommige in het ontwerp vervatte wijzigingen zijn reeds ingevoerd bij het koninklijk besluit van 21 oktober 2002 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, welk koninklijk besluit bekendgemaakt is in het Belgisch Staatsblad van 30 oktober 2002. Het ontwerp behoort dienovereenkomstig te worden aangepast. Op die bepalingen zal in het advies niet worden ingegaan.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. 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 is vele malen gewijzigd. Naast de daarin uitgevaardigde regels, bevat dat besluit ook verwijzingen naar vele Europese richtlijnen. Aangezien de bevattelijkheid van het besluit daardoor sterk bemoeilijkt is, zou het besluit het best integraal worden herschreven.

2. Verscheidene bepalingen van het ontwerp gelden niet voor de voertuigen van de federale politie (voorheen de voertuigen van de rijkswacht). Dat is het geval met de artikelen 3 (ontworpen artikel 3, § 1, 4°, b) en 12 (artikel 23octies, § 1, 3°).

De Raad van State vraagt zich af waarom diezelfde regel niet op de lokale politie wordt toegepast.

3. a) In verscheidene bepalingen van het ontwerp wordt verwezen naar Europese richtlijnen of naar bijlagen bij die richtlijnen. Dat is bijvoorbeeld het geval met de artikelen 4 (ontworpen artikel 10, § 6), 6 (ontworpen artikel 23, § 2, B, 5, a, en B, 8, a), 16, 2° (ontworpen bijlage 15, punt B, 7.10, vierde streepje), 16, 3° (ontworpen bijlage 15, punt B, 8.2.1., b, 4), 16, 4° (ontworpen bijlage 15, punt B, 8.2.2., d, 1) en 16, 5° en 6°.

.../...

Als die richtlijnen nog niet zijn omgezet, dient zulks te geschieden. In dit verband herinnert de afdeling wetgeving van de Raad van State eraan dat de gemeenschapsregels die in de richtlijnen zijn opgenomen eerst bindende kracht kunnen hebben in de interne rechtsorde voor de gezamenlijke 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 in de interne rechtsorde ⁽¹⁾. Wanneer het, zoals in het onderhavige geval, om in hoofdzaak technische richtlijnen gaat, kan hooguit worden toegestaan dat die richtlijnen in een bijlage worden overgenomen ⁽²⁾.

Als die richtlijnen reeds op adequate wijze zijn omgezet, behoort alleen te worden verwezen naar de bepalingen van Belgisch recht waarbij de omzetting is geschied.

Als die richtlijnen door middel van verwijzing zijn omgezet, dienen de opmerkingen vervat in het hiernavolgende punt b) in acht te worden genomen.

b) In verscheidene bepalingen van het ontwerp wordt zowel verwezen naar Europese richtlijnen of de bijlagen ervan, als naar de koninklijke besluiten waarbij ze zijn omgezet. Dat is bijvoorbeeld het geval met de artikelen 19 (ontworpen artikel 30), 24 (ontworpen artikel 39, § 3), 26 (ontworpen artikel 45, §§ 8 en 9) en 27 (ontworpen artikel 57, § 7, 5°).

In principe wordt in een regeling van intern recht alleen verwezen naar de koninklijke besluiten waarbij richtlijnen zijn omgezet en niet naar die richtlijnen zelf. Sommige richtlijnen waarnaar in het ontwerp wordt verwezen, zijn weliswaar niet correct in Belgisch recht omgezet, aangezien het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende

⁽¹⁾ Zie advies 23.952/9, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 16 december 1994 heeft gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 17 februari 1995 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.

⁽²⁾ Zie advies 22.335/9, dat de afdeling wetgeving van de Raad van State op 28 april 1993 heeft gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 20 juli 1993 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.

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 alleen naar een reeks richtlijnen verwijst zonder de inhoud ervan weer te geven. Hoewel de werkwijze die erin bestaat de richtlijn en het voornoemde koninklijk besluit van 26 februari 1981 te vermelden, aansluit bij de methode die in dat besluit wordt gevolgd, heeft zulks niet tot gevolg dat weer zekerheid ontstaat omtrent de bindende kracht van de regels vervat in richtlijnen die niet correct zijn omgezet.

4.a) Verschillende artikelen van het ontwerp bepalen dat voertuigen die op een bepaalde datum (in de toekomst) voor het eerst worden goedgekeurd, ingeschreven of in gebruik genomen, moeten voldoen aan de voorschriften van richtlijnen die echter, onder voorbehoud van wat in opmerking 3 gememoreerd is, reeds lang omgezet zijn.

Dit is bijvoorbeeld het geval met de artikelen 19 (ontworpen artikel 30), 26 (ontworpen artikel 45, §§ 8 en 9,) en 27 (ontworpen artikel 57, § 7, 5°).

Volgens de gemachtigde ambtenaar is er geen tegenstrijdigheid, aangezien de omzettingen van richtlijnen die reeds hebben plaatsgehad een beperktere strekking hebben, doordat ze alleen de EEG-goedkeuring van voertuigen betreffen.

b) Wanneer bepaalde voorschriften slechts van toepassing zijn op voertuigen die op een bepaalde datum voor het eerst worden goedgekeurd, ingeschreven of in gebruik genomen, dient de steller van het ontwerp zich ervan te vergewissen dat in het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 duidelijk de voorschriften worden aangegeven (als er zijn) waaraan de voertuigen moeten voldoen die vóór de vastgestelde datum worden goedgekeurd, ingeschreven of in gebruik genomen.

c) Artikel 22, 2° (ontworpen artikel 34, § 1, 2°), bepaalt :

"Vanaf 1 januari 1998 zijn de voertuigen van categorie M1 die goedgekeurd zijn conform de richtlijn 70/156/EEG, bij de eerste indienstelling uitgerust met banden die conform zijn aan de bijlagen van richtlijn 92/23/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede betreffende de montage ervan, omgezet in Belgisch recht door het voormeld koninklijk besluit van 26 februari 1981 gewijzigd door het koninklijk besluit van 14 april 1993."

.../...

Doordat deze bepaling betrekking heeft op de EEG-goedkeuring, lijkt ze overbodig, aangezien de laatstgenoemde richtlijn reeds sinds 1993 omgezet is. Indien het de bedoeling van de steller van het ontwerp is de bepaling toe te passen op de nationale procedures, kan hij er geen terugwerkende kracht aan verlenen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

1. Het is de Raad van State niet duidelijk van welke bepaling van het ontwerp de wet van 12 maart 2000 de rechtsgrond vormt.

2. Het vijfde tot zevende lid dienen te vervallen. De besluiten waarnaar ze verwijzen vormen immers niet de rechtsgrond van het ontwerp en worden er niet door gewijzigd of opgeheven.

Artikel 2

(ontworpen artikel 2)

1. In de Franse tekst van onderdeel 1°, c) (ontworpen artikel 2, § 2, 7°, laatste lid,) dient te worden geschreven : "Ces véhicules ...".

Artikel 4

(ontworpen artikel 10, §§ 5 en 6)

1. In paragraaf 5 behoort te worden geschreven :

"§ 5. Voertuigen van categorie M1 die goedgekeurd zijn volgens de procedure bepaald in artikel 3bis van hetzelfde besluit, worden voorzien van ... bevindt.

.../...

Deze bepaling is van toepassing op alle, in gebruik genomen voertuigen die ... hebben."

2. Paragraaf 6, vijfde lid, behoort als volgt te worden herschreven : "Indien deze percentages minder dan 100 voertuigen vertegenwoordigen, mogen maximaal 100 voertuigen in gebruik worden genomen".

Artikel 6

(ontworpen artikel 23, § 2)

1. In punt A is het geraden te verduidelijken dat de "bijkomende keuringen" die zijn waarin voorzien wordt door bijzondere reglementaire bepalingen.

2. In de ontworpen paragraaf 2, punt B, 2, behoort niet verwezen te worden naar "De voertuigen, goedgekeurd vóór het in voege treden van de richtlijn 79/489/EEG", maar dient onmiddellijk de datum in kwestie te worden vermeld.

3. In de ontworpen paragraaf 2, punt B, 8, b), behoort de betekenis van het letterwoord "EBS" te worden gegeven; hetzelfde geldt voor de Franse tekst van onderdeel a) wat het letterwoord "ALB" betreft.

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor de afkorting "COC", genoemd in het ontworpen artikel 34, § 1, tweede lid.

4. In de ontworpen paragraaf 2, C, behoort te worden gepreciseerd wat de steller van het ontwerp verstaat onder "andersluidende bepalingen".

.../...

Artikel 16

(ontworpen bijlage 15)

De wijzigingen in de bijlagen van het besluit moeten vermeld worden na de wijzigingen in de artikelen.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 18, 6°.

Artikel 22

(ontworpen artikel 34, § 1)

In het ontworpen onderdeel 1°, derde lid, eerste streepje, behoort te worden omschreven wat bedoeld wordt met "terreinvoertuigen".

Artikel 27

(ontworpen artikel 57, § 7)

Het koninklijk besluit "betreffende de goedkeuring per type van auto's wat betreft de zitplaatsen en hun bevestiging" dagtekent van 3 december 1976 en niet van 3 december 1978.

Bijlagen

De bijlagen behoren het opschrift te dragen dat overeenstemt met de inhoud ervan, terwijl in een noot behoort te worden verwezen naar de reglementen die aangenomen zijn in het kader van de "overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige goedkeuringsvoorwaarden en de wederzijdse erkenning van goedkeuring van uitrustingsstukken en onderdelen van motorrijtuigen, ondertekend op 20 maart 1958, te Genève", bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 24 februari 1961. Het gaat in ieder geval niet om communautaire verordeningen.

SLOTOPMERKINGEN VAN WETGEVINGSTECHNISCHE
EN TAALKUNDIGE AARD

De Nederlandse tekst van het ontwerp moet worden verbeterd uit een oogpunt van wetgevingstechniek, maar vooral uit het oogpunt van correct taalgebruik en consistente terminologie. Onder voorbehoud van de vorenstaande inhoudelijke opmerkingen, en ten overvloede worden bij wijze van voorbeeld de volgende tekstvoorstellen gedaan.

Aanhef

In de elfde aanhefverwijzing schrijve men "... de akkoordbevinding van de Minister ...". In de twaalfde luidt de te bezigen formule als volgt : "Gelet op het besluit van de Ministerraad van ... over het verzoek aan de Raad van State om advies te geven binnen een termijn van een maand;". In de laatste verwijzing schrijve men : "Op de voordracht van ...".

Artikel 1

In het ontworpen artikel 1, § 2, punt 12, schrijve men "worden eveneens beschouwd als ambulance". Deze opmerking geldt mutatis mutandis voor heel het ontwerp.

Artikel 2

In het ontworpen artikel 2, 1°, a), (ontworpen 6°), vervange men "geaccidenteerde voertuigen" door "verongelukte voertuigen" en in onderdeel 1°, b), (ontworpen 7°), "afgevaardigde" door "gemachtigde". De laatste opmerking geldt voor heel het ontwerp.

Het ontworpen onderdeel 2°, § 4, derde lid, zou aldus gesteld moeten worden :

.../...

"In het buitenland ingeschreven voertuigen bestemd voor uitzonderlijk vervoer, die de maximumwaarden inzake massa's en afmetingen, bepaald in artikel 32bis, overschrijden, mogen het wegennet op het Belgische grondgebied gebruiken volgens een reisweg die door de directie Uitzonderlijk Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vastgelegd wordt mits ze gedekt zijn door een speciale toelating tot het verkeer, afgegeven door de bevoegde autoriteit van het land van inschrijving. Deze toelating wordt aangemerkt als een afwijking van ..., op dezelfde wijze als die welke conform artikel 78, § 1, 2°, b, van dit besluit afgegeven zou worden en moet overgelegd worden aan de ... directie. (...)".

Artikel 5

In het ontworpen artikel 17, § 1, schrijve men "specificaties voor deze categorieën" in plaats van "eigen aan ..."; in paragraaf 2 ervan "die welke ... gebruikt worden door kermisexploitanten" en in paragraaf 4, 1°, ervan "degenen die ..." in plaats van "die welke ...".

Artikel 6

In het ontworpen artikel 23, § 2, B., 1., schrijve men "naargelang van ..." en niet "in functie van ..." en in B., 2., "het in werking treden" in plaats van "het in voege treden". Deze opmerkingen gelden voor heel het ontwerp.

Artikel 18

In het ontworpen artikel 28, 8°, (ontworpen paragraaf 5, tweede lid), schrijve men "Reglement nr. 104 wordt opgenomen als bijlage ... bij ...".

In heel het ontwerp zou de Franse uitdrukking "mettre en circulation" in het Nederlands weergegeven moeten worden door "in gebruik nemen", gelijk het geval is in 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.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Madame
Mevrouw

M.-L. WILLOT-THOMAS,

président de chambre,
kamervoorzitter,

Messieurs
de Heren

P. LIÉNARDY,
P. VANDERNOOT,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

Madame
Mevrouw

A.-C. VAN GEERSDAELE,

greffier assumé,
toegevoegd griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

A.-C. VAN GEERSDAELE

M.-L. WILLOT-THOMAS