

KV

ROYAUME DE BELGIQUE

-----

AVIS 39.709/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

-----

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 10 janvier 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, 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 janvier 2006 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

"Ce projet d'arrêté royal a pour but de transposer, dans la réglementation technique des véhicules, la directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 relative à l'installation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur de la catégorie M2, de la catégorie M3 ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes mais inférieur ou égal à 10 tonnes et de la catégorie N2 qui doivent être équipés d'un limiteur de vitesse lorsqu'ils sont immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005."

\*

\* \*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

### Préambule

1. Il y a lieu de reproduire la motivation de l'urgence telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis.

2. Le projet examiné trouve son fondement légal dans l'article 1<sup>er</sup> 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.

.../...

Seul ce texte doit être visé au préambule en tant que fondement légal du projet et non les trois directives citées.

3. À l'alinéa 8, qui concerne l'association des gouvernements de région, il est renvoyé à l'observation n° 5 sous l'article 2.

### Dispositif

#### Article 1<sup>er</sup> nouveau

La directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 modifiant la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur et la directive 2004/11/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 modifiant 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 doivent faire l'objet d'un nouvel article 1<sup>er</sup> faisant état du fait que le projet examiné assure leur transposition <sup>(1)</sup>.

#### Article 1<sup>er</sup>

1. Contrairement à ce qu'annonce la phrase liminaire de l'article 1<sup>er</sup> du projet, ce dernier vise à modifier non pas l'article 23 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, mais bien l'annexe 15 du même arrêté.

L'article 1<sup>er</sup> du projet sera corrigé sur ce point et sera déplacé pour prendre place après l'actuel article 2 du projet, ce dernier modifiant l'article 77 du même arrêté.

---

<sup>(1)</sup> Voir l'article 2, alinéa 2, de la directive 2002/85/CE précitée et l'article 3, § 2, de la directive 2004/11/CE précitée.

2. Au point 7.10, 4<sup>e</sup> tiret, en projet, il y a lieu non pas de se référer à 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 mais à la règle de droit interne qui en assure la transposition.

La même observation vaut pour la suite du projet.

## Article 2

1. L'article 77, 1.2., en projet (article 2, 2°, du projet), vise à étendre aux véhicules de la catégorie N2, <sup>(2)</sup> l'obligation d'installer un limiteur de vitesse réglé de telle manière que la vitesse maximale du véhicule ne puisse pas dépasser 90 km par heure.

L'article 11.2.1°, de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, fixe la vitesse maximale sur les autoroutes et certaines routes à quatre bandes à 120 km par heure pour l'ensemble des véhicules, en ne prévoyant d'exception que pour les véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes, ainsi que pour les autobus et autocars (catégories de véhicules pour lesquelles la vitesse y est limitée à 90 km par heure).

La section de législation se demande si ce texte ne devrait pas être adapté en fonction des modifications apportées par le projet.

2. L'article 2, 3°, du projet, vise à remplacer le point 3 de l'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, afin de fixer les dates auxquelles les véhicules des différentes catégories visées doivent être équipés d'un limiteur de vitesse.

---

<sup>(2)</sup> Il s'agit des véhicules à moteur affectés au transport de marchandises ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 12 tonnes.

Pour ce qui concerne les véhicules déjà soumis à cette obligation, à savoir les véhicules de catégories N3 et M3 d'une masse maximale autorisée supérieure à 10 tonnes, le point 3.1., en projet de l'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, dispose :

"3.1. En ce qui concerne les véhicules à moteur de la catégorie M3 ayant une masse maximale excédant 10 tonnes et les véhicules à moteur de la catégorie N3, les points 1 et 2 s'appliquent :

- a) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1994, aux véhicules immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994,
- b) aux véhicules immatriculés entre le 1<sup>er</sup> janvier 1988 et le 1<sup>er</sup> janvier 1994,
  - depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995, s'il s'agit de véhicules effectuant tant des transports nationaux que des transports internationaux,
  - depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, s'il s'agit de véhicules affectés exclusivement au transport national."

Le point 3.1., b), 2<sup>e</sup> tiret, en projet, reprend le prescrit du point 3.1.2, actuel, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité. Le point 3.1., a) et b), en projet, apporte, au contraire, une modification à la réglementation actuelle, laquelle n'est entrée en vigueur, pour ces deux catégories de véhicules déjà soumises à l'obligation d'être équipé d'un limiteur de vitesse, que le 1<sup>er</sup> mars 1995 <sup>(3)</sup>.

Le fait que les nouvelles dates des 1<sup>er</sup> janvier 1994 et 1<sup>er</sup> janvier 1995 correspondent à la date limite initiale de transposition de la directive 92/6/CEE précitée, ne suffit pas à justifier une pareille rétroactivité, compte tenu de l'incidence pénale éventuelle des dispositions en question.

La disposition en projet sera modifiée sur ce point.

---

<sup>(3)</sup> Date d'entrée en vigueur de l'arrêté modificatif du 17 février 1995, qui a rétabli l'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968.

3. Pour ce qui concerne les véhicules des catégories N2, M2 et M3 ayant une masse maximale inférieure à 10 tonnes, l'article 77, point 3.2., en projet, fixe la date à partir de laquelle ils doivent être équipés d'un limiteur de vitesse au 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour les véhicules immatriculés à partir de cette date, et au 1<sup>er</sup> janvier ou au 1<sup>er</sup> juin 2006 pour certaines catégories de véhicules immatriculés entre le 1<sup>er</sup> octobre 2001 et le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le fait que ces dates correspondent, au moins pour les deux premières, à celles fixées par la directive modificative 2002/85/CE précitée, que le projet vise à transposer, ne suffit pas à justifier une telle rétroactivité, compte tenu de l'incidence pénale éventuelle des dispositions en question.

La disposition en projet sera modifiée sur ce point.

4. L'article 2, 4°, du projet, vise à ajouter à l'article 77, point 4, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité un tiret (et non un alinéa) visant à exempter de l'obligation d'être équipé d'un limiteur de vitesse, les véhicules "qui sont immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988".

L'ajout de cette précision paraît adéquat pour les véhicules déjà soumis à cette obligation, à savoir ceux des catégories N3 et M3 d'une masse maximale autorisée supérieure à 10 tonnes. Elle omet cependant de régler le sort des véhicules des catégories N2, M2 et M3 d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 10 tonnes, immatriculés avant la date d'entrée en vigueur de l'arrêté en projet, et qui ne correspondent pas aux hypothèses définies au point 3.2., a) et b), en projet, de l'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

La disposition en projet sera complétée sur ce point.

5. L'article 77, point 5.1., § 2, en projet (article 2, 5°, du projet), dispose :

"§ 2. Les installateurs agréés de tachygraphes peuvent être agréés comme installateurs de limiteurs de vitesse. Ils peuvent alors procéder à l'installation de limiteurs de vitesse des modèles homologués pour lesquels ils ont suivi une formation et en régler la vitesse. De plus, ils peuvent procéder au contrôle de tous

.../...

les types de limiteurs de vitesse homologués. Les instructions afférentes au contrôle sont établies par le Ministre qui a les Transports dans ses attributions ou son délégué."

Or, l'article 77, point 5.2., 1<sup>er</sup> tiret, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité prévoit déjà, parmi les conditions requises pour être reconnu comme installateur de limiteurs de vitesse :

- "- le fait d'être reconnu comme installateur de tachygraphes tel que prévu à l'article 6 de l'arrêté royal du 13 juillet 1984 portant exécution du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route."

L'auteur du projet doit s'assurer que la procédure d'association sur ce point a été correctement accomplie.

Il lui revient également de prendre en considération la remarque émise à cet égard par le Gouvernement flamand, dans le cadre de la procédure d'association prévue à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Si les modifications apportées à cet article du projet devaient ne pas intégrer la suggestion formulée par le Gouvernement flamand, il serait nécessaire de mener à son terme la procédure d'association sur ce point.

6. À l'article 77, point 5.3.2., alinéa 2, en projet (article 2, 7°, du projet), il est fait référence "aux conditions fixées à l'annexe I". Or l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité comporte déjà vingt annexes. Il convient par conséquent :

- de prévoir, dans une disposition du projet, que l'annexe (unique) de ce dernier est insérée en annexe 21 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité;
- à l'article 77, point 5.3.2., alinéa 2, en projet, de se référer à cette annexe 21, et non à l'annexe I du projet modificatif.

7. Dans un souci de cohérence, au point 8, a), en projet, le texte sera revu afin de tenir compte du fait que l'obligation d'être équipé d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas à tous les véhicules.

### Annexe

1. L'annexe du projet étant destinée à être insérée en annexe à l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, il convient de faire référence, en son point 1, à l'"article 77" et non à l'article 2, 7°, du projet.

2. Aux points 4 et 5 de l'annexe, il convient d'assurer une meilleure coordination entre les dates de reconduction tacite de l'agrément (tous les ans) et de dépôt du rapport annuel d'activité (31 janvier), afin que l'administration puisse être en possession d'un rapport d'activité récent avant la date à laquelle le mécanisme de reconduction tacite produit ses effets.

3. Au bas de l'annexe, la mention "Vu pour être annexé ..." doit renvoyer à l'arrêté en projet, et non à l'arrêté modifié.

-----

La chambre était composée de

|           |                   |                               |
|-----------|-------------------|-------------------------------|
| Messieurs | P. LIÉNARDY,      | conseiller d'État, président, |
|           | Ph. QUERTAINMONT, | conseillers d'État,           |
|           | P. VANDERNOOT,    |                               |
| Madame    | C. GIGOT,         | greffier.                     |

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KV

KONINKRIJK BELGIË

-----

ADVIES 39.709/4

VAN DE AFDELING WETGEVING  
VAN DE RAAD VAN STATE

-----

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 januari 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, 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 en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen", heeft op 16 januari 2006 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering, zoals ze in de brief met de adviesaanvraag voorkomt, als volgt :

"Ce projet d'arrêté royal a pour but de transposer, dans la réglementation technique des véhicules, la directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 relative à l'installation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur de la catégorie M2, de la catégorie M3 ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes mais inférieur ou égal à 10 tonnes et de la catégorie N2 qui doivent être équipés d'un limiteur de vitesse lorsqu'ils sont immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005."

\*  
\*   \*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

#### Aanhef

1. De motivering van het verzoek om spoedbehandeling moet worden overgenomen zoals ze in de brief met de adviesaanvraag voorkomt.

.../...

2. De rechtsgrond van het onderzochte ontwerp ligt in artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

In de aanhef behoort alleen naar die regeling te worden verwezen als rechtsgrond, en niet naar de drie vermelde richtlijnen.

3. Wat het achtste lid betreft, dat betrekking heeft op het betrekken van de gewestregeringen bij de totstandkoming van deze regeling, wordt verwezen naar opmerking nr. 5 bij artikel 2.

### Dispositief

#### Nieuw artikel 1

Naar richtlijn 2002/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen en naar richtlijn 2004/11/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot wijziging van Richtlijn 92/24/EEG van de Raad betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzingssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen, behoort te worden verwezen in een nieuw artikel 1, waarin moet worden vermeld dat met het voorliggende ontwerp voor de omzetting van die richtlijnen wordt gezorgd <sup>(1)</sup>.

### Artikel 1

1. Anders dan aangekondigd wordt in de inleidende zin van artikel 1 van het ontwerp, strekt dat artikel 1 niet tot wijziging van artikel 23 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, maar wel tot wijziging van bijlage 15 bij dat besluit.

---

<sup>(1)</sup> Zie artikel 2, tweede alinea, van de voormelde richtlijn 2002/85/EG en artikel 3, lid 2, van de voormelde richtlijn 2004/11/EG.

Artikel 1 van het ontwerp dient op dat punt te worden gecorrigeerd en moet een plaats krijgen na het huidige artikel 2 van het ontwerp, welk artikel strekt tot wijziging van artikel 77 van datzelfde besluit.

2. In het ontworpen punt 7.10, vierde streepje, behoort niet te worden verwezen naar 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, maar naar de regel van intern recht waarbij die richtlijn wordt omgezet.

Deze opmerking geldt voor de rest van het ontwerp.

### Artikel 2

1. Het ontworpen artikel 77, 1.2., (artikel 2, 2°, van het ontwerp) strekt ertoe de verplichting tot het installeren van een snelheidsbegrenzer die zodanig is afgesteld dat de maximumsnelheid van het voertuig niet meer dan 90 km per uur kan bedragen, ook te laten gelden voor voertuigen van de categorie N2 <sup>(2)</sup>.

Bij artikel 11.2.1°, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen en op bepaalde wegen met vier rijstroken vastgesteld op 120 km per uur voor alle voertuigen, waarbij alleen een uitzondering wordt gemaakt voor voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton, alsook voor autobussen en autocars (voor welke categorieën voertuigen de maximumsnelheid daar tot 90 km per uur beperkt is).

De afdeling wetgeving vraagt zich af of die regeling niet moet worden aangepast in het licht van de wijzigingen die bij het ontwerp worden ingevoerd.

---

<sup>(2)</sup> Het gaat om voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen met een maximale massa van meer dan 3,5 ton, doch niet meer dan 12 ton.

2. Artikel 2, onderdeel 3°, van het ontwerp strekt tot vervanging van artikel 77, punt 3, van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 teneinde de datums te bepalen waarop de voertuigen van de onderscheiden genoemde categorieën met een snelheidsbegrenzer moeten zijn uitgerust.

Voor de voertuigen waarvoor die verplichting reeds geldt, namelijk de voertuigen van de categorieën N3 en M3 met een maximale toegelaten massa van meer dan 10 ton, wordt in het ontworpen punt 3.1. van artikel 77 van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 het volgende bepaald :

"3.1. Wat betreft motorvoertuigen van categorie M3, met een maximum massa van meer dan 10 ton en motorvoertuigen van categorie N3, zijn de punten 1 en 2 van toepassing :

- a) sedert 1 januari 1994, op voertuigen die na 1 januari 1994 zijn geregistreerd,
- b) op voertuigen die tussen 1 januari 1988 en 1 januari 1994 zijn geregistreerd,
  - sedert 1 januari 1995, indien het gaat om voertuigen die zowel voor binnenlands vervoer als voor internationaal vervoer worden gebruikt,
  - sedert 1 januari 1996, indien het gaat om voertuigen die uitsluitend voor nationaal vervoer worden gebruikt."

In het ontworpen punt 3.1., b), tweede streepje, worden het bepaalde overgenomen van het huidige punt 3.1.2. van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968. Bij het ontworpen punt 3.1., a) en b), daarentegen, wordt een wijziging aangebracht in de huidige regeling, die, voor deze beide categorieën voertuigen waarop de verplichting om met een snelheidsbegrenzer uitgerust te zijn al van toepassing is, pas sedert 1 maart 1995 in werking is getreden <sup>(3)</sup>.

Het feit dat de nieuwe datums van 1 januari 1994 en van 1 januari 1995 overeenstemmen met de oorspronkelijke uiterste datum voor de omzetting van de voormelde richtlijn 92/6/EEG, is geen toereikende rechtvaardiging voor zulk een terugwerkende kracht, gelet op de eventuele strafrechtelijke gevolgen van de bepalingen in kwestie.

---

<sup>(3)</sup> 1 maart 1995 is de datum van inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit van 17 februari 1995, waarbij artikel 77 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 hersteld is.

De ontworpen bepaling behoort op dit punt te worden gewijzigd.

3. Wat betreft de voertuigen van de categorieën N2, M2 en M3 met een maximale massa lager dan 10 ton, wordt in het ontworpen artikel 77, punt 3.2., vastgesteld vanaf welke datum ze uitgerust moeten zijn met een snelheidsbegrenzer, met ingang van 1 januari 2005 voor voertuigen die zijn ingeschreven na deze datum, en met ingang van 1 januari 2006 of van 1 juni 2006 voor sommige categorieën van voertuigen die ingeschreven zijn tussen 1 oktober 2001 en 1 januari 2005.

Het feit dat deze data, ten minste wat de eerste twee betreft, overeenstemmen met die welke zijn vastgesteld bij wijzigingsrichtlijn 2002/85/EG, waarvan de omzetting met het ontwerp wordt nagestreefd, is niet voldoende om zulk een terugwerking te rechtvaardigen, gelet op de eventuele strafrechtelijke gevolgen van de bewuste bepalingen.

De ontworpen bepaling dient op dit punt te worden gewijzigd.

4. Artikel 2, 4°, van het ontwerp strekt ertoe in artikel 77, punt 4, van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 een streepje (en geen lid) toe te voegen dat tot doel heeft voor voertuigen "die voor de eerste maal ingeschreven werden vóór 1 januari 1988" vrijstelling te verlenen van de verplichting om met een snelheidsbegrenzer te worden uitgerust.

Het lijkt gepast deze precisering toe te voegen voor voertuigen waarvoor deze verplichting reeds bestaat, namelijk de voertuigen van de categorieën N3 en M3 met een maximale toegelaten massa van meer dan 10 ton. Met deze precisering wordt evenwel niet geregeld wat geschiedt met de voertuigen van de categorieën N2, M2 en M3 met een maximale toegelaten massa lager dan of gelijk aan 10 ton, die ingeschreven zijn vóór de datum van inwerkingtreding van het ontworpen besluit, en die niet overeenstemmen met de gevallen omschreven in het ontworpen punt 3.2., a) en b), van artikel 77 van het eerdergenoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De ontworpen bepaling moet op dit punt worden aangevuld.

5. Het ontworpen artikel 77, punt 5.1., § 2, (artikel 2, 5°, van het ontwerp) bepaalt :

"§ 2. De erkende installateurs van tachografen kunnen erkend worden als installateur van snelheidsbegrenzers. Zij mogen dan installaties verrichten van goedgekeurde modellen van snelheidsbegrenzers voor dewelke zij een opleiding gevolgd hebben en er de snelheid afstellen. Bovendien mogen zij de controles van alle types van goedgekeurde snelheidsbegrenzers uitvoeren. De instructies betreffende de controle worden opgesteld door de Minister die het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft of zijn afgevaardigde."

Welnu, artikel 77, punt 5.2., eerste streepje, van het genoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 bepaalt reeds als een van de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om te worden erkend als installateur van snelheidsbegrenzers :

"- erkend zijn als installateur van tachograafinstallaties zoals voorzien in artikel 6 van het koninklijk besluit van 13 juli 1984, houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985, betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer."

De steller van het ontwerp dient zich ervan te vergewissen of op dit punt de procedure van het betrekken van de gewestregeringen bij het uitwerken van een regeling correct is gevolgd.

Hij dient eveneens rekening te houden met de opmerking die de Vlaamse Regering in dit verband heeft gemaakt in het kader van de procedure van het erbij betrekken van de gewestregeringen, waarin is voorzien bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Indien in de wijzigingen die in dit artikel van het ontwerp worden aangebracht geen plaats wordt ingeruimd voor de suggestie van de Vlaamse Regering, moet de genoemde procedure op dit punt volledig worden doorlopen.

6. In het ontworpen artikel 77, punt 5.3.2., tweede lid (artikel 2, 7°, van het ontwerp), is sprake van "onder de voorwaarden bepaald in bijlage I". Het genoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 bevat evenwel reeds twintig bijlagen. Bijgevolg dient :

- in een bepaling van het ontwerp te worden gesteld dat de (enige) bijlage ervan ingevoegd wordt in bijlage 21 van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968;

- in het ontworpen artikel 77, punt 5.3.2., tweede lid, te worden verwezen naar deze bijlage 21, en niet naar bijlage I bij het ontwerp waarbij wijzigingen worden aangebracht.

7. Omwille van de samenhang moet de tekst van het ontworpen punt 8, a), worden herzien om er rekening mee te houden dat de verplichting om het voertuig uit te rusten met een snelheidsbegrenzer niet voor alle voertuigen geldt.

### Bijlage

1. Aangezien de bijlage bij het ontwerp moet worden ingevoegd in de bijlage bij het eerdergenoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968, moet in punt 1 ervan worden verwezen naar "artikel 77" en niet naar artikel 2, 7°, van het ontwerp.

2. In de punten 4 en 5 van de bijlage dient te worden gezorgd voor een betere coördinatie tussen de data van stilzwijgende verlenging van de erkenning (alle jaren) en die van de indiening van het jaarlijkse activiteitenverslag (31 januari), opdat het bestuur kan beschikken over een recent activiteitenverslag vóór de datum waarop het mechanisme van stilzwijgende verlenging uitwerking heeft.

3. Bij de vermelding "Gezien om te worden gevoegd bij ..." onderaan op de bijlage, dient te worden verwezen naar het ontworpen besluit, en niet naar het gewijzigde besluit.

-----

De kamer was samengesteld uit

|          |                   |                         |
|----------|-------------------|-------------------------|
| de Heren | P. LIÉNARDY,      | staatsraad, voorzitter, |
|          | Ph. QUERTAINMONT, | staatsraden,            |
|          | P. VANDERNOOT,    |                         |
| Mevrouw  | C. GIGOT,         | griffier.               |

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

P. LIÉNARDY