

SV

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 39.864/4

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 8 février 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente 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 et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité", a donné le 6 mars 2006 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, 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.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Observations préalables

1. Le projet examiné a été délibéré en Conseil des ministres le 26 octobre 2005. La notification précise à son égard : ⁽¹⁾

"NOTIFICATION :

1. le projet a) est approuvé, étant entendu qu'en ce qui concerne la périodicité, un bonus est attribué :

- lors du contrôle dans la quatrième année, si le kilométrage est inférieur à 100.000 km;
- lors du contrôle dans la cinquième année, si le kilométrage est inférieur à 100.000 km;
- lors du contrôle dans la sixième année, si le kilométrage est inférieur à 100.000 km,

et que le projet est, par conséquent, complété en due conséquence.

En outre, il est convenu qu'un Groupe de travail de coordination de la politique, qui se réunira à l'initiative d'un représentant du Ministre de la Mobilité et sera composé en outre de délégués des Membres du Cabinet restreint et des Ministres de l'Économie et des Classes moyennes, examinera, avant la deuxième lecture, la piste si le contrôle technique de véhicules d'occasions avant vente peut être exécutée également par des vendeurs de voiture d'occasion et des concessionnaires.

⁽¹⁾ Le texte qui suit est extrait de la version française du document, communiquée par le délégué du ministre (seul la version néerlandaise figure dans le dossier joint à la demande d'avis).

2. En ce qui concerne l'augmentation des tarifs pour le contrôle technique classique, il est convenu qu'au sujet de l'augmentation proposée des tarifs, une négociation aura lieu avec le Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)."

Interrogé sur les suites réservées à cette décision, le fonctionnaire délégué a répondu :

"Niettegenstaande dit niet volledig overeenstemt met de tekst van de notificatie, werd tijdens de Ministerraad van 26/10/05 overeengekomen dat :

- er eerst zou worden nagegaan of de garagesector een rol wenste te spelen in de nieuwe tweedehandskeuring, hetgeen is gebeurd (het antwoord is negatief);
- er vervolgens een ontwerp aan de gewesten zou worden voorgelegd, hetgeen is gebeurd (3 positieve adviezen - de uiteindelijk besliste tariefverhoging zal, met het akkoord van de gewesten en van de CAIN, na de definitieve beslissing van de Ministerraad worden meegedeeld);
- er zou worden teruggekoppeld naar de Ministerraad indien er zich problemen stelden ingevolge de procedure van betrokkenheid (quod non);
- de Ministerraad, na de procedure van betrokkenheid van de gewesten en na het advies van de Raad van State, zou beslissen over de tariefverhoging (de onderhandelingen met GOCA hierover werden reeds voor 26/10/05 beëindigd; er werd overeengekomen om een tariefverhoging van 3 EUR te voorzien - door de vraag van de Ministerraad om eerst nog na te gaan of de garagesector een rol wenste te spelen in de nieuwe tweedehandskeuring werd de tariefverhoging nog in beraad gehouden - uiteindelijk zal de Ministerraad in tweede lezing over de tariefverhoging beslissen).

Desgewenst kan de uiteindelijk besliste tariefverhoging tevens, voorafgaand aan de ondertekening, ter kennis van de Raad van State worden gebracht. De definitieve aard van het aan het advies van de Raad van State onderworpen ontwerp kan op deze manier mijn insziens in geen geval ter discussie worden gesteld.

Concreet

1° Beraadslaging van de Ministerraad :

De door de Ministerraad gevraagde aanpassingen werden doorgevoerd.

De werkgroep waarvan sprake is samengekomen.

Het laatste streepje stemt niet overeen met wat is overeengekomen (de onderhandelingen vonden reeds plaats voor 26/10/05 - zie hoger).

.../...

Bijgevolg kan worden gesteld dat alle voormelde punten werden uitgevoerd alvorens het ontwerp aan de procedure van betrokkenheid werd onderworpen (de gewesten zijn reeds op de hoogte van het feit dat de tariefverhoging in principe niet meer dan 3 EUR zal bedragen) (...)."

Sur la base de cette réponse, la saisine de la section de législation du Conseil d'État n'est pas prématurée, sous la réserve de la disposition relative à l'augmentation tarifaire, laquelle n'a toutefois pas de caractère réglementaire au sens de l'article 3, § 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

2. À propos de la suite réservée aux remarques formulées par le Gouvernement flamand dans le cadre de l'accomplissement de la formalité préalable d'association des gouvernements de régions, le fonctionnaire délégué a également précisé :

"2° Voorafgaande formaliteiten :

De laatste zin werd geschrapt (op vraag van het Vlaamse Gewest).

De gewesten zullen op de hoogte worden gebracht van de beslissing van de Ministerraad."

L'auteur du projet doit veiller à informer tous les Gouvernements associés de la suite réservée aux observations.

Observations particulières

Préambule

Il est inutile de viser au préambule "les avis unanimes du Conseil des Ministres". L'alinéa 3 du préambule sera par conséquent omis.

Au demeurant, cet arrêté ne doit pas être délibéré en Conseil des ministres.

.../...

DispositifArticle 1^{er}

1. L'article 1^{er}, 2°, du projet (article 23^{ter}, § 2, 1°, en projet, 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), vise à porter la périodicité du contrôle technique des voitures, voitures mixtes, minibus et corbillards atteignant l'âge de quatre ans, de un à deux ans, pour autant qu'ils répondent aux conditions fixées par cette disposition.

Interrogé sur la portée exacte de ce texte, le délégué du ministre a répondu :

"De formulering van het nieuwe artikel 23^{ter}, § 2, 1°, is weloverwogen en gebeurde in nauw overleg met de sector. Een wijziging aan de formulering van deze bepaling zou dit overleg op de helling kunnen zetten.

De nieuwe regeling heeft tot gevolg dat voertuigen categorie M1 voortaan volgens de volgende periodiciteit aan de periodieke keuring zijn onderworpen :

a) 4+1+1+1;

OF

b) 4+2+1+1;

OF

c) 4+1+2+1;

OF

d) 4+2+2+1."

Pour faciliter la compréhension de l'article 73, § 2, 1°, en projet, il serait utile de préciser que les conditions d'ancienneté et de kilométrage fixées aux points a) et b) doivent être réunies au moment du dernier contrôle périodique.

Eu égard à la complexité d'une telle disposition et au fait qu'elle concerne un très large public, il pourrait utilement être envisagé d'accompagner la publication de l'arrêté en projet de celle d'un rapport au Roi.

.../...

Enfin, pour une plus grande lisibilité, la rédaction de la disposition sera revue.

2. La limite d'ancienneté prévue par l'article 23^{ter}, § 2, 1^o, a), en projet, est énoncée comme suit :

"a) concernant l'ancienneté du véhicule : le véhicule a maximum 6 ans, à compter de la date de la première mise en circulation, qui a lieu, d'une part, après le 31 décembre 2001 et, d'autre part, après le 31 décembre 2000, respectivement à partir du 1^{er} mars 2006 et à partir du 1^{er} mars 2007;"

Outre une condition générale d'ancienneté des véhicules concernés (six ans maximum), cette disposition comporte une mesure transitoire valant pour la première année d'application de la disposition en projet.

Interrogé sur la portée de cette disposition transitoire - et sur le fait qu'elle figure tant à l'article 1^{er} que dans le fixant vigueur du projet (article 6, alinéas 3 et 4) - , le délégué du ministre a répondu :

"De gewraakte overgangsregeling heeft wel degelijk zijn nut : de overgangsregeling heeft tot gevolg dat voertuigen die vanaf 01/03/06 (datum die uiteindelijk naar 01/04/06 of 01/05/06 zal worden verschoven - cfr. non-retroactiviteit) voor de periodieke keuring worden aangeboden enkel van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring kunnen genieten indien zij 4 jaar oud zijn en niet indien zij 5 of 6 jaar oud zijn (deze overgangsregeling heeft te maken met organisatorische aspecten, zoals personeel en financiële middelen van de keuringsinstellingen). Concreet betekent dit dat vanaf 01/03/06 de periodieke keuring volgens de volgende periodiciteit kan gebeuren :

a) 4+1+1+1;

OF

b) 4+2+1+1;

Vanaf 01/03/07 treedt de nieuwe regeling ten volle in werking en kunnen ook voertuigen die dan 5 of 6 jaar oud zijn van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring genieten. Concreet betekent dit dat vanaf 01/03/07 de periodieke keuring volgens de volgende periodiciteit kan gebeuren :

a) 4+1+1+1;

OF

.../...

b) 4+2+1+1;

OF

c) 4+1+2+1;

OF

d) 4+2+2+1;

Het klopt dat de verwijzing naar de datum van inkeerstelling in artikel 23ter, § 2, 1°, eigenlijk overbodig is, gelet op de overgangsregeling voorzien in artikel 6 van het ontwerp. Voor de duidelijkheid en om eventuele latere betwistingen te vermijden werd het nodig geacht deze overgangsregeling te expliciteren in het K.B. van 15 maart 1968."

Compte tenu du large champ d'application de ces mesures, ce type d'explication gagnerait à être intégré dans un rapport au Roi.

3. À l'occasion de la modification d'un texte réglementaire, par exemple à l'article 1^{er}, 3°, il y a lieu d'éviter de modifier, lorsque cela n'est pas nécessaire, les autres subdivisions d'une disposition.

Seul le paragraphe 2, 1°, actuel, doit faire l'objet d'une renumérotation en un 1°bis.

L'ensemble du texte sera revu.

Article 4

1. L'article 23decies, § 7, alinéa 2, en projet (article 4 du projet) conduit à rendre applicable à des véhicules qui pourront, à l'avenir, appartenir à la catégorie N1 (camionnettes), l'article 23ter, § 1^{er}, 1° et § 2, 1° (en projet), qui ne concerne pourtant que les "voitures, voitures mixtes, minibus et corbillards".

Comme en a convenu le délégué du ministre, il convient donc de ne viser, à l'article 23decies, § 7, alinéa 2, en projet, que l'article 23ter, §§ 1^{er} et 2, et non les points 1° de ces deux paragraphes.

.../...

2. À l'article 23*decies*, § 7, alinéa 2, en projet, à l'instar de la version néerlandaise, il y a lieu d'écrire dans le texte français, "(...) le certificat de visite est celui prévu par l'article 23*decies* ... (la suite comme au projet)."

Article 6

À propos de l'article 6, alinéas 3 et 4, il est renvoyé à la seconde observation formulée à propos de l'article 1^{er} du projet.

Si l'auteur du texte persiste dans son intention d'intégrer ces mesures transitoires dans l'arrêté modifié, les alinéas 3 et 4 de l'article 6 du projet peuvent être omis.

Annexe

L'annexe du projet reprend les points sur lesquels doit au moins porter le contrôle complémentaire que l'article 2, 3°, du projet (article 23*sexies*, § 4, alinéas 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité) vise à ajouter au contrôle technique (non périodique) prévu lors de l'immatriculation d'un véhicule de catégorie M1 (actuellement) ou N1 (à l'avenir).

1. Interrogé sur la portée juridique de ce contrôle et sur les conséquences attachées aux manquements qui seraient relevés à cette occasion, le délégué du ministre a répondu:

"Vaststellingen die worden gedaan naar aanleiding van een keuring overeenkomstig bijlage 22 hebben geen enkel gevolg. Deze vaststellingen worden uitsluitend ter informatie meegedeeld op het naar aanleiding van de tweedehandskeuring afgeleverde tweedehandsrapport. Wel vermeldt het tweedehandsrapport naast deze vaststellingen, eveneens ter informatie, een aantal vaststellingen die werden gedaan naar aanleiding van een keuring overeenkomstig bijlage 15. Deze vaststellingen hebben uiteraard wel gevolgen en hebben een impact op het af te leveren keuringsbewijs. Juridisch heeft een keuring overeenkomstig bijlage 22 enkel tot gevolg dat de erkende keuringsinstelling attesteert dat zij bepaalde onderdelen heeft nagekeken en dat deze onderdelen zich op het ogenblik van de keuring in die of die staat bevonden, met de daaraan verbonden aansprakelijkheidsrisico's. De sector is zich hiervan bewust."

.../...

Ce contrôle supplémentaire a donc pour seule fonction de mieux informer l'acquéreur d'un véhicule d'occasion sur son état. Comme le relève le délégué du ministre, les conclusions communiquées dans ce contexte par l'organisme de contrôle, sont cependant susceptibles d'engager la responsabilité de celui-ci.

Cette responsabilité de l'organisme de contrôle dépend directement du nombre et de l'importance des points énumérés dans l'annexe du projet. Il en résulte que l'habilitation donnée au ministre ou à son délégué afin de lui permettre de modifier la liste des points de contrôle, est excessive. Il revient au Roi, d'arrêter et de modifier lui-même la liste de ces points de contrôle.

Ce troisième alinéa sera omis.

2. L'annexe du projet étant destinée à être ajoutée en annexe 22 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité, il convient d'insérer dans le projet une disposition prescrivant expressément cette opération ⁽²⁾.

⁽²⁾ L'arrêté royal du 15 mars 1968 précité comporte actuellement 20 annexes. Un récent projet d'arrêté modificatif, qui a fait l'objet de l'avis 39.709/4 donné le 16 janvier 2006 dans un délai de 5 jours ouvrables, prévoit cependant d'y ajouter une nouvelle annexe, qui serait la 21^e.

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

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 39.864/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 8 februari 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig 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 auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen", heeft op 6 maart 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, 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 voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Voorafgaande opmerkingen

1. Over het onderzochte ontwerp is op 26 oktober 2005 overleg gepleegd in de Ministerraad. In de notificatie wordt in dat verband het volgende gesteld : ⁽¹⁾

"NOTIFICATIE :

1. Het ontwerp a) wordt goedgekeurd, met dien verstande dat, wat de periodiciteit betreft, een bonus wordt toegekend :

- bij de keuring in het vierde jaar indien de kilometerstand minder dan 100.000 km bedraagt;
- bij de keuring in het vijfde jaar indien de kilometerstand minder dan 100.000 km bedraagt;
- bij de keuring in het zesde jaar indien de kilometerstand minder dan 100.000 km bedraagt,

en dit ontwerp bijgevolg dienovereenkomstig wordt aangevuld.

Bovendien wordt overeengekomen dat een Werkgroep Beleidscoördinatie, die zal vergaderen op initiatief van een vertegenwoordiger van de Minister van Mobiliteit en bovendien samengesteld uit vertegenwoordigers van de Leden van het Kernkabinet en de Ministers van Economie en Middenstand, tegen de tweede lezing van de ontwerpen, de piste zal onderzoeken of de keuring van tweedehandse voertuigen vóór verkoop eveneens kan uitgevoerd worden door verkopers van de tweedehandse voertuigen en garagehouders.

⁽¹⁾ De tekst die volgt is een uittreksel uit de Nederlandse versie van het document dat in het dossier bij de adviesaanvraag is gevoegd. De Franse versie ervan is meegedeeld door de gemachtigde van de minister.

2. Wat de tariefverhoging voor de klassieke technische keuring betreft, wordt overeengekomen dat over de voorgestelde tariefverhoging zal worden onderhandeld met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA)."

Op de vraag welk gevolg gegeven is aan deze beslissing, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord :

"Niettegenstaande dit niet volledig overeenstemt met de tekst van de notificatie, werd tijdens de Ministerraad van 26/10/05 overeengekomen dat :

- er eerst zou worden nagegaan of de garagesector een rol wenste te spelen in de nieuwe tweedehandskeuring, hetgeen is gebeurd (het antwoord is negatief);
- er vervolgens een ontwerp aan de gewesten zou worden voorgelegd, hetgeen is gebeurd (3 positieve adviezen - de uiteindelijk besliste tariefverhoging zal, met het akkoord van de gewesten en van de CAIN, na de definitieve beslissing van de Ministerraad worden meegedeeld);
- er zou worden teruggekoppeld naar de Ministerraad indien er zich problemen stelden ingevolge de procedure van betrokkenheid (quod non);
- de Ministerraad, na de procedure van betrokkenheid van de gewesten en na het advies van de Raad van State, zou beslissen over de tariefverhoging (de onderhandelingen met GOCA hierover werden reeds voor 26/10/05 beëindigd; er werd overeengekomen om een tariefverhoging van 3 EUR te voorzien - door de vraag van de Ministerraad om eerst nog na te gaan of de garagesector een rol wenste te spelen in de nieuwe tweedehandskeuring werd de tariefverhoging nog in beraad gehouden - uiteindelijk zal de Ministerraad in tweede lezing over de tariefverhoging beslissen).

Desgewenst kan de uiteindelijk besliste tariefverhoging tevens, voorafgaand aan de ondertekening, ter kennis van de Raad van State worden gebracht. De definitieve aard van het aan het advies van de Raad van State onderworpen ontwerp kan op deze manier mijn insziens in geen geval ter discussie worden gesteld.

Concreet

1° Beraadslaging van de Ministerraad :

De door de Ministerraad gevraagde aanpassingen werden doorgevoerd.

De werkgroep waarvan sprake is samengekomen.

Het laatste streepje stemt niet overeen met wat is overeengekomen (de onderhandelingen vonden reeds plaats voor 26/10/05 - zie hoger).

.../...

Bijgevolg kan worden gesteld dat alle voormelde punten werden uitgevoerd alvorens het ontwerp aan de procedure van betrokkenheid werd onderworpen (de gewesten zijn reeds op de hoogte van het feit dat de tariefverhoging in principe niet meer dan 3 EUR zal bedragen) (...)."

Op grond van dat antwoord is de adviesaanvraag bij de afdeling wetgeving van de Raad van State niet voorbarig, onder voorbehoud van de bepaling inzake de tariefverhoging, die evenwel niet van verordenende aard is, in de zin van artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

2. Wat betreft het gevolg dat gegeven is aan de opmerkingen die geformuleerd zijn door de Vlaamse Regering in het kader van de vervulling van het voorafgaande vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen, heeft de gemachtigd ambtenaar tevens het volgende gesteld :

"2° Voorafgaande formaliteiten :

De laatste zin werd geschrapt (op vraag van het Vlaamse Gewest).

De gewesten zullen op de hoogte worden gebracht van de beslissing van de Ministerraad."

De steller van het ontwerp moet erop toezien dat alle in deze zaak betrokken regeringen ingelicht worden over het gevolg dat gegeven wordt aan de opmerkingen.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Het is onnodig om in de aanhef te verwijzen naar "de eensluidende adviezen van de Ministerraad". Het derde lid van de aanhef dient bijgevolg te vervallen.

Over dat besluit dient overigens geen overleg te worden gepleegd in de Ministerraad.

.../...

DispositiefArtikel 1

1. Artikel 1, 2°, van het ontwerp (ontworpen artikel 23ter, § 2, 1°, 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) strekt ertoe de periodiciteit van de technische keuring van de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's die vier jaar oud zijn, van een op twee jaar te brengen, voor zover deze voldoen aan de in deze bepaling vastgelegde voorwaarden.

Op de vraag wat de precieze draagwijdte is van deze tekst, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

"De formulering van het nieuwe artikel 23ter, § 2, 1°, is weloverwogen en gebeurde in nauw overleg met de sector. Een wijziging aan de formulering van deze bepaling zou dit overleg op de helling kunnen zetten.

De nieuwe regeling heeft tot gevolg dat voertuigen categorie M1 voortaan volgens de volgende periodiciteit aan de periodieke keuring zijn onderworpen :

a) 4+1+1+1;

OF

b) 4+2+1+1;

OF

c) 4+1+2+1;

OF

d) 4+2+2+1."

Voor een beter begrip van het ontworpen artikel 73, § 2, 1°, zou het nuttig zijn te verduidelijken dat aan de voorwaarden inzake ouderdom en kilometerstand die bepaald zijn in de punten a) en b) voldaan moet zijn op het ogenblik van de laatste periodieke keuring.

.../...

Gelet op de complexiteit van zulk een bepaling en op het feit dat deze betrekking heeft op een zeer breed publiek, zou het nuttig kunnen zijn om bij de bekendmaking van het ontworpen besluit ook een verslag aan de Koning toe te voegen.

Tot slot dient voor een beter begrip de redactie van de bepaling te worden herzien.

2. De ouderdomslijmit waarin voorzien wordt door het ontworpen artikel 23ter, § 2, 1°, a), wordt als volgt bepaald :

- a) met betrekking tot de ouderdom van het voertuig : het voertuig heeft een ouderdom van ten hoogste zes jaar, te rekenen vanaf de datum van eerste in verkeerstelling, die enerzijds na 31 december 2001 en anderzijds na 31 december 2000 ligt, respectievelijk vanaf 1 maart 2006 en vanaf 1 maart 2007;".

Naast een algemene voorwaarde inzake de ouderdom van de betrokken voertuigen (maximum zes jaar), wordt in deze bepaling ook voorzien in een overgangsmaatregel die gelding heeft gedurende het eerste jaar dat de ontworpen bepaling uitwerking heeft.

Op de vraag welke de draagwijdte is van deze overgangsbepaling - en hoe het komt dat deze bepaling zowel in artikel 1 als in de bepaling omtrent de inwerkingtreding (artikel 6, derde en vierde lid) voorkomt -, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

"De gewraakte overgangsregeling heeft wel degelijk zijn nut : de overgangsregeling heeft tot gevolg dat voertuigen die vanaf 01/03/06 (datum die uiteindelijk naar 01/04/06 of 01/05/06 zal worden verschoven - cfr. non-retroactiviteit) voor de periodieke keuring worden aangeboden enkel van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring kunnen genieten indien zij 4 jaar oud zijn en niet indien zij 5 of 6 jaar oud zijn (deze overgangsregeling heeft te maken met organisatorische aspecten, zoals personeel en financiële middelen van de keuringsinstellingen). Concreet betekent dit dat vanaf 01/03/06 de periodieke keuring volgens de volgende periodiciteit kan gebeuren :

- a) 4+1+1+1;

OF

- b) 4+2+1+1;

.../...

Vanaf 01/03/07 treedt de nieuwe regeling ten volle in werking en kunnen ook voertuigen die dan 5 of 6 jaar oud zijn van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring genieten. Concreet betekent dit dat vanaf 01/03/07 de periodieke keuring volgens de volgende periodiciteit kan gebeuren :

a) 4+1+1+1;

OF

b) 4+2+1+1;

OF

c) 4+1+2+1;

OF

d) 4+2+2+1;

Het klopt dat de verwijzing naar de datum van in verkeerstelling in artikel 23^{ter}, § 2, 1°, eigenlijk overbodig is, gelet op de overgangsregeling voorzien in artikel 6 van het ontwerp. Voor de duidelijkheid en om eventuele latere betwistingen te vermijden werd het nodig geacht deze overgangsregeling te expliciteren in het K.B. van 15 maart 1968."

Gelet op het ruime toepassingsgebied van deze maatregelen, zou uitleg van die aard beter opgenomen worden in een verslag aan de Koning.

3. Wanneer een regelgevende tekst gewijzigd wordt, zoals bijvoorbeeld in artikel 1, 3°, dient erop te worden toegezien dat de overige onderverdelingen van een bepaling niet worden gewijzigd wanneer dit niet echt noodzakelijk is.

Alleen de huidige paragraaf 2, 1°, dient te worden vernummerd tot 1°*bis*.

De tekst dient in zijn geheel te worden herzien.

Artikel 4

1. Het ontworpen artikel 23^{decies}, § 7, tweede lid, (artikel 4 van het ontwerp) strekt ertoe (het ontworpen) artikel 23^{ter}, § 1, 1° en § 2, 1°, dat evenwel uitsluitend betrekking heeft op "personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen

.../...

en lijkauto's", toepasselijk te verklaren op de voertuigen die in de toekomst zullen kunnen ressorteren onder categorie N1(bestelwagens).

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in het ontworpen artikel 23*decies*, § 7, tweede lid, alleen verwezen moet worden naar artikel 23*ter*, §§ 1 en 2, en niet naar de onderdelen 1° van beide paragrafen.

2. Het ontworpen artikel 23*decies*, § 7, tweede lid, zou beter als volgt worden geredigeerd : "Indien bij deze niet-periodieke keuring het afgeleverde keuringsbewijs datgene is waarin wordt voorzien in artikel ... (voorts zoals in het ontwerp)."

Artikel 6

Wat artikel 6, derde en vierde lid betreft, wordt verwezen naar de tweede opmerking die geformuleerd is met betrekking tot artikel 1 van het ontwerp.

Indien het nog steeds de bedoeling is van de steller van het ontwerp om die overgangsmaatregelen op te nemen in het gewijzigde besluit, kunnen het derde en vierde lid van artikel 6 van het ontwerp vervallen.

Bijlage

In de bijlage bij het ontwerp worden de punten opgesomd waarop de bijkomende keuring ten minste moet slaan, die artikel 2, 3°, van het ontwerp (ontworpen artikel 23*sexies*, § 4, tweede en derde lid, van het voornoemd koninklijk besluit van 15 maart 1968) beoogt op te leggen naast de (niet-periodieke) technische keuring waarin voorzien is wanneer een voertuig van de categorie M1 (thans) of N1 (in de toekomst) wordt ingeschreven.

1. Op de vraag wat de juridische draagwijdte is van die keuring en welke gevolgen gekoppeld zijn aan mogelijke tekortkomingen die tijdens zo'n keuring vastgesteld worden, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord :

"Vaststellingen die worden gedaan naar aanleiding van een keuring overeenkomstig bijlage 22 hebben geen enkel gevolg. Deze vaststellingen worden uitsluitend ter informatie meegedeeld op het naar aanleiding van de tweedehandskeuring afgeleverde tweedehandsrapport. Wel vermeldt het tweedehandsrapport naast deze vaststellingen, eveneens ter informatie, een aantal vaststellingen die werden gedaan naar aanleiding van een keuring overeenkomstig bijlage 15. Deze vaststellingen hebben uiteraard wel gevolgen en hebben een impact op het af te leveren keuringsbewijs. Juridisch heeft een keuring overeenkomstig bijlage 22 enkel tot gevolg dat de erkende keuringsinstelling attesteert dat zij bepaalde onderdelen heeft nagekeken en dat deze onderdelen zich op het ogenblik van de keuring in die of die staat bevonden, met de daaraan verbonden aansprakelijkheidsrisico's. De sector is zich hiervan bewust."

Die bijkomende keuring is derhalve enkel bedoeld om de koper van een tweedehands voertuig beter in te lichten over de staat van dat voertuig. De gemachtigde van de minister vestigt de aandacht erop dat de keuringsinstelling, door de conclusies die ze in dat verband meedeelt, evenwel een zekere verantwoordelijkheid draagt.

Die verantwoordelijkheid van de keuringsinstelling hangt rechtstreeks af van het aantal en het belang van de punten die opgesomd worden in de bijlage bij het ontwerp. Daaruit volgt dat de machtiging die aan de minister of aan diens gemachtigde verleend wordt, teneinde deze in staat te stellen de lijst van de te controleren punten te wijzigen, te ver gaat. Het komt de Koning toe om zelf die lijst met de te controleren punten vast te leggen en te wijzigen.

Dat derde lid dient te vervallen.

2. Aangezien de bijlage bij het ontwerp bedoeld is om als bijlage 22 bij het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 gevoegd te worden, dient in het ontwerp een bepaling ingevoegd te worden waarin die handeling uitdrukkelijk voorgeschreven wordt ⁽²⁾.

⁽²⁾ Het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 omvat thans 20 bijlagen. In een recentelijk ontwerp van wijzigingsbesluit waarover op 16 januari 2006 advies 39.709/4 gegeven is binnen een termijn van vijf werkdagen, is evenwel bepaald dat bij dat besluit een nieuwe bijlage gevoegd diende te worden die derhalve bijlage 21 ervan zou uitmaken.

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