LC

ROYAUME DE BELGIQUE

– – – – – – – – – –

AVIS 42.582/4
DU 29 MARS 2007

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 23 mars 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur un projet d'arrêté royal "portant exécution du règlement (CE) n/ 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n/ 3821/85 et (CE) n/ 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n/ 3820/85 du Conseil", a donné l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 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 :

> "De hoogdringendheid wordt gemotiveerd door de omstandigheid dat de nieuwe verordening inzake de rij- en rusttijden in werking treedt op 11 april 2007 en dat de uitvoeringsmaatregelen op die datum in werking moeten treden. Zoniet zou het onmogelijk zijn de vastgestelde inbreuken te sanctioneren, wat zeer nadelig zou zijn voor de verkeersveiligheid. Anderzijds zou er een juridisch vacuüm bestaan dat nadelig zou zijn voor de betrokken ondernemingen. De geldende uitzonderingen verdwijnen immers met de opheffing van verordening 3820/85, die ze toeliet."

*

* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2/, 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 particulières

Dispositif

Article 2

Cet article tend à mettre en oeuvre l'article 19 du règlement (CE) n/ 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des

transports par route, modifiant les règlements (CEE) n/ 3821/85 et (CE) n/ 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n/ 3820/85 du Conseil.

En vertu de l'article 2 du projet, les articles 2 et 2*bis* de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable ou l'article 4 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, seraient applicables aux "infractions au règlement" n/ 561/2006, ainsi qu'"au présent arrêté". Cette incrimination alternative s'expliquerait par le fait que le règlement n/ 561/2006 modifie le règlement (CEE) n/ 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, dont certaines dispositions s'inscrivent dans le cadre de la loi du 21 juin 1985 précitée et par la circonstance que le projet modifie l'arrêté royal du 14 juillet 2005 pris, notamment, sur la base de cette loi pour exécuter le règlement n/ 3821/85. L'article 2 du projet s'expliquerait aussi par l'article 18, § 1er, de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 qui comporte également une incrimination alternative (1).

La section de législation rappelle toutefois que les dispositions modificatives épuisent leurs effets dès leur entrée en vigueur. Dès ce moment, les changements qu'elles apportent sont instantanément et définitivement intégrées dans les textes qu'elles modifient et les dispositions modificatives ne perdurent pas comme telles. Par conséquent, l'incrimination alternative qu'instaure l'article 2 du projet ne saurait être justifiée ni par les modifications apportées par le règlement n/ 561/2006 au règlement n/ 3821/85 ni par les modifications de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 que le projet comporte.

D'ailleurs, l'article 18, § 1er, de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 sera lui-même applicable à ces modifications.

(1) Voir aussi l'observation sur l'article 7, 3/, ci-dessous.

Au demeurant, la section de législation a déjà observé qu'il convenait de différencier clairement les infractions appelées à être sanctionnées sur la base de l'article 2 de la loi du 18 février 1969 précitée et celles qui devraient être punies sur la base de l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 précitée. En effet, ces dispositions ne prévoient pas les mêmes peines [(2)].

Enfin, l'alternative instaurée par l'article 2 du projet n'est pas compatible avec l'objectif de plus grande transparence poursuivie par le règlement n/ 561/2006 [(3)] et ne satisfait pas aux exigences de clarté requises par le principe de sécurité juridique et par l'article 7 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Par ailleurs, le texte gagnerait en précision s'il était mentionné que les manquements au règlement et au présent arrêté, constatés en Belgique ou dénoncés par l'autorité compétente d'un autre État membre ou d'un pays tiers, constituent des infractions punies conformément aux articles 2 et 2*bis* de la loi du 18 février 1969 précitée.

Les dispositions en projet étant par ailleurs étrangères aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules, il n'y a pas lieu de viser dans la disposition en projet l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 précitée. Cet article est en effet déjà visé à l'article 18, § 1er, de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 précité.

La loi du 18 février 1969 précitée doit par ailleurs être mentionnée dans la disposition en projet avec l'indication de son intitulé complet.

---

(2) Avis 38.472/4 du 22 juin 2005 relatif à un projet d'arrêté royal portant exécution du règlement n/ 3821/85.

(3) Voir les troisième et quatrième considérants du préambule de ce règlement.

Article 4

1. Selon le délégué du ministre, l'immobilisation du véhicule est une mesure d'ordre public intervenant lors d'un contrôle routier et non une sanction. L'objectif serait d'éviter la continuation d'une infraction comme le manque de repos. Les agents des services énumérés à l'article 3 seraient l'"autorité compétente".

L'article 4, lu à la lumière de ces explications, appelle deux observations.

En premier lieu, l'article 3 du projet donne seulement aux agents qu'il énumère la compétence de rechercher et de constater des infractions. Il appartient à l'auteur du projet de vérifier s'ils peuvent se fonder sur d'autres dispositions pour procéder à l'immobilisation des véhicules. À défaut, l'article 4 du projet devrait être adapté en ce sens.

En deuxième lieu, l'article 21 du règlement n/ 561/2006 prévoit trois mesures. Premièrement, l'immobilisation du véhicule concerné jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la cause de l'infraction; deuxièmement, la possibilité d'obliger le conducteur à observer un temps de repos journalier; troisièmement, le retrait, la suspension ou la restriction de la licence de l'entreprise.

Afin de tenir compte des deux premières mesures, il conviendrait de compléter l'article 4 du projet par une disposition donnant expressément aux agents visés à l'article 3 la possibilité de contraindre, le cas échéant, le conducteur à observer son temps de repos journalier. Le délégué du ministre n'est pas opposé à cette suggestion.

2. Selon le délégué du ministre, la possibilité de retirer, de suspendre ou de restreindre la licence de l'entreprise en infraction avec le règlement n/ 561/2006 [(4)] et avec l'arrêté en projet découlerait des arrêtés pris pour la mise en œuvre du règlement (CEE) n/ 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres.

---

(4) Voir également l'article 21, 3e phrase in fine, dans l'hypothèse où l'entreprise n'est pas établie en Belgique.

Ce règlement est actuellement exécuté par un arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route. Dans le bref délai imparti, il n'est pas apparu à la section de législation du Conseil d'État que cet arrêté permettrait aux autorités nationales de prendre les mesures en cause en cas de violation du règlement n/ 561/2006 ou de l'arrêté en projet.

Article 6

Conformément à l'article 13, paragraphe 1, du règlement n/ 561/2006 permet aux États membres de déroger à ses articles 5 à 9 à la condition "que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1er". L'auteur du projet doit pouvoir établir que ces dérogations ne sont pas préjudiciables aux objectifs visés à l'article premier du règlement n/ 561/2006.

Article 7

1. Au 1/, l'ajout se fait à l'alinéa 2 et non à un paragraphe 2 inexistant.

2. Au 3/, la section de législation rappelle l'observation suivante formulée sous l'article 19 dans l'avis 38.472/4 précité :

> "Cette formulation ne présente pas la même clarté que l'article 10 de l'arrêté royal du 13 juillet 1984 précité, que le projet vise à remplacer. Elle omet en outre d'énoncer que les manquements au règlement 3821/85/CE constituent des infractions auxquelles l'article 2 de la loi du 18 février 1969 précitée, ou l'article 4 de la loi du 21 juin 1985 précitée, sont applicables, selon qu'elles ont trait aux modalités d'utilisation de l'appareil de contrôle ou à ses caractéristiques techniques."

L'auteur du projet gagnerait à s'inspirer de l'article 18, § 1er de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 précité.

Observations finales

1. L'article 1er, 1/, de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 précité a pour effet de figer la référence au règlement n/ 3821/85 aux modifications qu'il énumère. Il convient par conséquent d'adapter cette disposition en énumérant les modifications qui ont suivi le règlement (CEE) n/ 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n/ 3821 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et, notamment, le règlement n/ 561/2006. Une manière plus simple de procéder consisterait à omettre du texte de l'article 1er, 1/, toute référence aux règlements modificatifs.

2. Par ailleurs, il convient d'adapter l'arrêté royal du 14 juillet 2005 à l'abrogation du règlement (CEE) n/ 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route par l'article 28, premier alinéa, du règlement n/ 561/2006. Cela, sans perdre de vue qu'en vertu de l'article 28, deuxième alinéa, dudit règlement, l'article 5, premier, deuxième et quatrième paragraphes, du règlement n/ 3820/85 demeurent en vigueur jusqu'aux dates fixées par l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2003 (5).

3. Il convient enfin d'adapter l'arrêté royal précité du 13 mai 1987 portant exécution du règlement n/ 3820/85 à l'abrogation partielle de ce dernier.

---

(5) Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n/ 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. HANSE,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
	J. JAUMOTTE,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. P. GILLIAUX, premier auditeur chef de section.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT Ph. HANSE

LC

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 42.582/4
VAN 29 MARS 2007

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 23 maart 2007 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad", heeft 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 in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

> "De hoogdringendheid wordt gemotiveerd door de omstandigheid dat de nieuwe verordening inzake de rij- en rusttijden in werking treedt op 11 april 2007 en dat de uitvoeringsmaatregelen op die datum in werking moeten treden. Zoniet zou het onmogelijk zijn de vastgestelde inbreuken te sanctioneren, wat zeer nadelig zou zijn voor de verkeersveiligheid. Anderzijds zou er een juridisch vacuüm bestaan dat nadelig zou zijn voor de betrokken ondernemingen. De geldende uitzonderingen verdwijnen immers met de opheffing van verordening 3820/85, die ze toeliet".

*
* *

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.

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

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 2

Dit artikel strekt tot uitvoering van artikel 19 van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

Volgens artikel 2 van het ontwerp zouden de artikelen 2 en 2*bis* van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg of artikel 4 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 van toepassing zijn op de "inbreuken op" verordening nr. 561/2006 en op "dit besluit". Die alternatieve strafbaarstelling zou te verklaren zijn doordat verordening nr. 561/2006 een wijziging inhoudt van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, waarvan sommige bepalingen aansluiten bij de voormelde wet van 21 juni 1985 en door de omstandigheid dat bij het ontwerp wijzigingen worden aangebracht in het koninklijk besluit van 14 juli 2005, dat inzonderheid op grondslag van die wet is uitgevaardigd ter uitvoering van verordening nr. 3821/85. Artikel 2 van het ontwerp zou eveneens verklaard worden door artikel 18, § 1, van het koninklijk besluit van 14 juli 2005, welke bepaling eveneens een alternatieve strafbaarstelling bevat [(1)].

De afdeling wetgeving herinnert er evenwel aan dat wijzigingsbepalingen, zodra ze in werking treden, uitgewerkt zijn. Op dat ogenblik worden de wijzigingen die ze bevatten onmiddellijk en definitief opgenomen in de teksten die ze wijzigen en blijven de wijzigingsbepalingen niet als zodanig bestaan. Bijgevolg kan de alternatieve strafbaarstelling die bij artikel 2 van het ontwerp wordt ingevoerd niet gerechtvaardigd

---

(1) Zie eveneens infra, de opmerking over artikel 7, 3/.

worden door de wijzigingen die bij verordening nr. 561/2006 in verordening nr. 3821/85 zijn aangebracht, noch door de wijzigingen van het koninklijk besluit van 14 juli 2005 die het ontwerp bevat.

Overigens zal artikel 18, § 1, van het koninklijk besluit van 14 juli 2005 zelf van toepassing zijn op die wijzigingen.

Afgezien daarvan heeft de afdeling wetgeving reeds opgemerkt dat een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de feiten die gestraft moeten worden op grond van artikel 2 van de voornoemde wet van 18 februari 1969 en die welke gestraft zouden moeten worden op grond van artikel 4 van de voormelde wet van 21 juni 1985. Die bepalingen voorzien immers niet in dezelfde straffen [(2)].

Ten slotte is het alternatief dat bij artikel 2 van het ontwerp wordt ingevoerd niet bestaanbaar met de doelstelling van grotere transparantie die nagestreefd wordt door richtlijn nr. 561/2006 [(3)] en voldoet het niet aan de duidelijkheidsvereisten gesteld door het beginsel van de rechtszekerheid en door artikel 7 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

Overigens zou de tekst nauwkeuriger zijn als zou worden vermeld dat tekortkomingen aan de verordening en aan dit besluit die in België worden vastgesteld of die worden gemeld door de bevoegde overheid van een andere lidstaat of van een derde land, feiten vormen die gestraft worden overeenkomstig de artikelen 2 en 2*bis* van de voormelde wet van 18 februari 1969.

Aangezien de ontworpen bepalingen overigens niets uitstaande hebben met de technische eisen waaraan voertuigen moeten voldoen, bestaat er geen grond om in de ontworpen bepaling te verwijzen naar artikel 4 van de voornoemde wet van 21 juni 1985. Naar dat artikel wordt immers reeds verwezen in artikel 18, § 1, van het voormelde koninklijk besluit van 14 juli 2005.

---

(2) Advies 38.472/2 van 22 juni 2005 over een ontwerp van koninklijk besluit houdende uitvoering van de verordening nr. 3821/85.

(3) Zie de derde en de vierde overweging van de aanhef van die verordening.

Naar de voornoemde wet van 18 februari 1969 dient in de ontworpen bepaling overigens te worden verwezen met opgave van het volledige opschrift ervan.

Artikel 4

1. Volgens de gemachtigde van de minister is het stilleggen van het voertuig een maatregel van openbare orde die tijdens een controle op de weg wordt getroffen en geen straf. Het doel zou erin bestaan te voorkomen dat een strafbaar feit zoals een gebrek aan rust, voortduurt. De personeelsleden van de diensten opgesomd in artikel 3 zouden "de bevoegde overheid" zijn.

In het licht van die uitleg geeft artikel 4 aanleiding tot twee opmerkingen.

In de eerste plaats wordt bij artikel 3 van het ontwerp alleen aan de daarin opgesomde personeelsleden de bevoegdheid opgedragen om strafbare feiten op te sporen en vast te stellen. De steller van het ontwerp dient na te gaan of zij op andere bepalingen kunnen steunen om voertuigen stil te leggen. Als zulks niet het geval is, zou artikel 4 van het ontwerp in die zin aangepast moeten worden.

Ten tweede voorziet artikel 21 van verordening nr. 561/2006 in drie maatregelen. Ten eerste het stilleggen van het betrokken voertuig tot het ogenblik waarop een einde is gemaakt aan de oorzaak van de inbreuk; ten tweede de mogelijkheid om de bestuurder te verplichten een dagelijkse rusttijd te nemen; ten derde de intrekking, schorsing of beperking van de vergunning van de onderneming.

Om rekening te houden met de beide eerstgenoemde maatregelen, zou artikel 4 van het ontwerp aangevuld moeten worden met een bepaling waarbij aan de personeelsleden genoemd in artikel 3 uitdrukkelijk de mogelijkheid wordt geboden om de bestuurder in voorkomend geval te dwingen zijn dagelijkse rusttijd in acht te nemen. De gemachtigde van de minister heeft zich niet verzet tegen deze suggestie.

2. Volgens de gemachtigde van de minister zou de mogelijkheid om de vergunning in te trekken, te schorsen of te beperken van de onderneming die verordening nr. 561/2006 [(4)] en het ontworpen besluit overtreedt, voortvloeien uit de besluiten uitgevaardigd ter uitvoering van verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Staten.

Die verordening is thans uitgevoerd bij een koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg. Binnen de korte termijn die de afdeling wetgeving van de Raad van State is toegemeten, heeft ze niet kunnen vaststellen dat dit besluit de nationale autoriteiten de mogelijkheid zou bieden de kwestieuze maatregelen te nemen ingeval verordening nr. 561/2006 of het ontworpen besluit worden overtreden.

Artikel 6

Overeenkomstig artikel 13, lid 1, van verordening nr. 561/2006 mogen de lidstaten uitzonderingen toestaan op de artikelen 5 tot 9 ervan "mits geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen van artikel 1". De steller van het ontwerp moet kunnen aantonen dat de afwijkingen die bij artikel 6 worden toegestaan geen afbreuk doen aan de doelstellingen waarvan sprake is in artikel 1 van verordening nr. 561/2006.

Artikel 7

1. In onderdeel 1/ wordt een zinsdeel ingevoegd in het tweede lid, en niet in paragraaf 2, aangezien er geen paragraaf 2 is.

---

(4) Zie eveneens artikel 21, derde zin, *in fine*, voor het geval dat de onderneming niet in België gevestigd is.

2. In verband met onderdeel 3/, herinnert de afdeling wetgeving aan de volgende opmerking die in het voormelde advies 38.472/4 gemaakt is over artikel 19 :

> "Deze formulering is niet even duidelijk als artikel 10 van het voornoemde koninklijk besluit van 13 juli 1984, dat men met dit ontwerp beoogt te vervangen. In die formulering wordt daarenboven nagelaten te vermelden dat tekortkomingen aan verordening 3821/85/EG strafbare feiten zijn waarop artikel 2 van de voornoemde wet van 18 februari 1969 of artikel 4 van de voornoemde wet van 21 juni 1985 van toepassing is, al naar gelang ze verband houden met de nadere regels voor het gebruik van het controleapparaat of met de technische kenmerken ervan."

De steller van het ontwerp zou er goed aan doen artikel 18, § 1, van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juli 2005 als model te nemen.

Slotopmerkingen

1. Artikel 1, 1/, van het voormelde koninklijk besluit van 14 juli 2005 heeft tot gevolg dat de verwijzing naar verordening nr. 3821/85 alleen betrekking heeft op deze verordening met de daarin opgesomde wijzigingen. Bijgevolg behoort die bepaling te worden aangepast door een opsomming te geven van de wijzigingen die gevolgd zijn op verordening (EEG) nr. 1360/2002 van de Commissie van 13 juni 2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en inzonderheid verordening nr. 561/2006. Een eenvoudiger werkwijze zou erin bestaan in de tekst van artikel 1, 1/, elke verwijzing naar wijzigingsverordeningen te schrappen.

2. Daarnaast dient het koninklijk besluit van 14 juli 2005 te worden aangepast aan het feit dat verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer opgeheven is bij artikel 28, eerste alinea, van verordening nr. 561/2006. Zulks evenwel zonder uit het oog te verliezen dat, krachtens artikel 28, tweede alinea, van de voornoemde verordening, artikel 5, leden 1, 2 en 4, van verordening nr. 3820/85 van

toepassing blijft tot de data vermeld in artikel 15, lid 1, van richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, van 15 juli 2003 [5].

3. Ten slotte dient het voornoemde koninklijk besluit van 13 mei 1987 houdende uitvoering van verordening nr. 3820/85 te worden aangepast aan de gedeeltelijke opheffing van die verordening.

---

[5] Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van richtlijn 76/914/EEG van de Raad.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Ph.	HANSE,	kamervoorzitter,
	P.	LIÉNARDY,	staatsraden,
	J.	JAUMOTTE,	
Mevrouw	C.	GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. GILLIAUX, eerste auditeur-afdelingshoofd.

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

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

C. GIGOT Ph. HANSE