



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 71.447/3

van 2 juni 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘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, onder meer voor de technische keuring van oldtimervoertuigen’

Op 3 mei 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘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, onder meer voor de technische keuring van oldtimervoertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 24 mei 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 juni 2022.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt 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', in hoofdzaak om de technische keuring van oldtimervoertuigen te regelen.

Er wordt in een bijkomende definitie voorzien (artikel 1 van het ontwerp) en er wordt bepaald welke artikelen van het koninklijk van 15 maart 1968 die betrekking hebben op de goedkeuring en de technische controle, van toepassing zijn op oldtimervoertuigen (artikel 2). Voorts worden de gevallen gewijzigd waarin een niet-periodieke keuring verplicht is (artikel 3), worden voertuigen met een datum van eerste inverkeerstelling van voor 1 januari 1926 vrijgesteld van de periodieke keuringen (artikel 4) en worden de bedragen bepaald die verschuldigd zijn voor het opstellen en het afleveren (lees: bezorgen) van een oldtimerverslag of voor de afgifte van een duplicaat van dat verslag (artikel 5).

In het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt een hoofdstuk *IVbis* ingevoegd waarin de technische keuring van oldtimervoertuigen wordt geregeld (artikel 6). Die technische keuring valt onder dezelfde regels als de technische controle van andere voertuigen, behoudens wanneer in dit hoofdstuk in andersluidende bepalingen wordt voorzien (ontworpen artikel *23ter decies*). Zo omvatten de periodieke keuring en de niet-periodieke keuring van oldtimervoertuigen enkel de punten vermeld in de ontworpen bijlage 42 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (ontworpen artikel *23quater decies*). Ook wordt bij elke keuring van een oldtimervoertuig gecontroleerd of het oldtimervoertuig een modificatie, wijziging of aanpassing heeft ondergaan (ontworpen artikel *23sedecies*). Dergelijke modificaties, wijzigingen of aanpassingen zijn alleen toegelaten als ze als veilig kunnen worden beschouwd (ontworpen artikel *23septies decies*). In het verlengde hiervan worden de voorwaarden vastgesteld waaronder een modificatie, wijziging of aanpassing als veilig kan worden beschouwd (ontworpen artikel *23duodevicies* en ontworpen bijlage 45) en worden de modificaties, wijzigingen of aanpassingen bepaald die in elk geval als onveilig worden beschouwd (ontworpen artikel *23undevicies* en ontworpen bijlage 43). Voorts worden de gevallen geregeld waarin de erkende keuringsinstelling een oldtimerdossier opmaakt (ontworpen artikel *23vicies*). Van dat dossier wordt het model bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie (ontworpen artikel *23vicies semel*). Als de identiteit van een oldtimervoertuig wordt gewijzigd, wordt de datum van de eerste indienstelling opnieuw bepaald, wat tot gevolg kan hebben dat het voertuig niet langer wordt aanzien als een voertuig dat al meer dan vijftwintig jaar in gebruik is genomen (ontworpen artikel *23vicies bis*). Ten slotte wordt de verwerking geregeld van de gegevens die de erkende keuringsinstelling bijhoudt (ontworpen artikelen *23vicies quater* en *23vicies quinquies*).

Aan het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden vier bijlagen toegevoegd (artikelen 7 tot 10) waarin de voorschriften worden vastgesteld betreffende de inhoud van controles en aanbevolen controlemethoden voor de oldtimerkeuring (ontworpen bijlage 42), waarin wordt bepaald welke modificaties, wijzigingen of aanpassingen als onveilig (ontworpen bijlage 43) of als veilig (ontworpen bijlage 45) kunnen worden beschouwd, en voor welke modificaties, wijzigingen of aanpassingen in elk geval een oldtimerdossier moet worden opgestart (ontworpen bijlage 44).

Het te nemen besluit treedt in werking op 1 november 2022 (artikel 11).

BEVOEGDHEID

3.1. Het ontwerp vindt in beginsel zijn bevoegdheidsrechtelijke grondslag in artikel 6, § 1, XII, 4^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, naar luid waarvan de gewesten bevoegd zijn voor “het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”.

3.2.1. Uit die bepaling vloeit evenwel voort dat het aan de federale overheid toekomt om de technische voorschriften voor voertuigen te bepalen en dat de technische keuring gebeurt met toepassing van federale normen. In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ werd dienaangaande het volgende opgemerkt:

“In de mate dat de op de voertuigen toepasselijke technische voorschriften federaal blijven, is de controle op de technische voorschriften voor voertuigen die is uitgevoerd in een gewest automatisch geldig in de andere gewesten, aangezien de technische voorschriften krachtens dewelke de voertuigen zijn gecontroleerd door een gewest noodzakelijkerwijze dezelfde zijn als deze die worden toegepast in de andere gewesten.”¹

Nog volgens die parlementaire voorbereiding worden de gewesten “bevoegd om de technische keuring van de in het verkeer gebrachte voertuigen uit te voeren *om na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn*. De specifieke technische voorschriften en eisen worden momenteel hoofdzakelijk bepaald in Europese richtlijnen”.²

3.2.2. In het licht hiervan rijzen vragen bij de ontworpen regeling in zoverre die ertoe lijkt te strekken om in *bijkomende* technische voorschriften en eisen te voorzien die niet voortvloeien uit de bestaande federale regelgeving dienaangaande. Dat geldt inzonderheid voor de regeling van modificaties, wijzigingen en aanpassingen van oldtimervoertuigen. Door bepaalde modificaties,

¹ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 143.

² *Ibidem.*

wijzigingen en aanpassingen “in elk geval” als onveilig te beschouwen,³ leidt het ontwerp ertoe dat het gebruik van bepaalde onderdelen, zoals een hydraulisch bediende handrem, spoorverbreeders, een pneumatische ophanging (tenzij door de fabrikant zo voorzien) of een carbon motorkap, in oldtimervoertuigen worden uitgesloten.⁴

3.2.3. Gevraagd hoe dit kan worden verantwoord in het licht van de bevoegdheidsverdelende regels, antwoordde de gemachtigde:

“De aan de gewesten toegewezen bevoegdheid inzake ‘*het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften van voertuigen*’ werd aan de gewesten overgedragen als een aangelegenheid op zich. Het komt aan de gewesten toe om, elk voor zich, een volledig beleid te voeren inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften en de daartoe vereiste decretale en reglementaire initiatieven te nemen (al dan niet ter omzetting van Europees recht). Volgens de algemene interpretatieregels in de bevoegdheidsverdeling moeten de [aan de] gewesten toegewezen bevoegdheden ruim uitgelegd worden en de federale uitzondering *-in casu* de federale bevoegdheid voor het vaststellen van de technische normen- beperkend.

De bevoegdheidscesuur die door artikel 6, §1, XII, 4° BWHI tot stand wordt gebracht heeft tot gevolg dat de federale overheid enkel nog bevoegd is voor het vaststellen van de technische eisen/productnormen zelf (en de regels inzake de inschrijving van voertuigen) en dat de gewesten bevoegd zijn voor de gehele aangelegenheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen.

Het ontwerp BVR behoort niet tot de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de technische eisen voor voertuigen en onderdelen van voertuigen. Het ontwerp BVR bevat immers zelf geen technische voorschriften voor voertuigen of onderdelen. Het ontwerp van besluit regelt daarentegen de technische keuring van oldtimervoertuigen, wat tot de aan de gewesten overgedragen toezichtsbevoegdheid behoort bedoeld in artikel 6, §1, XII, 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Het Vlaamse Gewest beschikt daarbij over een ruime autonomie om invulling te geven aan die bevoegdheid.

Dit geldt in het bijzonder ook voor de bijlagen 1, 2 en 4 van het ontwerp:

- Bijlage 1 bij het ontwerp BVR voegt een bijlage 42 in het KB van 15 maart 1968 en bevat de specifieke voorschriften voor de in het kader van de (periodieke en niet-periodieke) technische keuring van een oldtimervoertuig te controleren punten, de controlemethoden en de beoordeling van de gebreken. Het ontwerp wijkt hiermee af van artikel 23, §2, punt A van het KB van 15 maart 1968 en de bijlage 15 bij het KB van 15 maart 1968 zoals deze vervangen werd door artikel 13 van het BVR van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring en de bijlage 1 erbij. Dit artikel 23, §2, punt A en de bijlage 15 bij het KB van 15 maart 1968 behoren onmiskenbaar tot de gewestbevoegdheid inzake de technische keuring (zie ook adv.RvS 61.147 bij het BVR van 27 april 2018 waarbij de bijlage 15 werd vervangen en hierover geen opmerkingen gemaakt werden door de Raad van State).

- Bijlage 2 bij het ontwerp BVR voegt een bijlage 43 in het KB van 15 maart 1968 en bevat de modificaties, wijzigingen of aanpassingen die bij de controle van een verbouwd oldtimervoertuig in elk geval als onveilig beschouwd worden. De gewestbevoegdheid

³ Ontworpen artikel 23 *undevicies* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 6 van het ontwerp) en ontworpen bijlage 43 bij dat koninklijk besluit (artikel 8 van het ontwerp en bijlage 2 erbij).

⁴ Zie de punten 1.1, 4.1, 5.1 en 6.1 van de ontworpen bijlage 43 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

inzake de controle op de naleving van de technische eisen omvat volgens de toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming zowel de regels inzake de goedkeuring, als de regels inzake de technische keuring van voertuigen. Op grond hiervan zijn de gewesten ook bevoegd voor de regels inzake de verbouwingen van voertuigen. Zo bevat artikel 6, §§5-7 van het KB Technische Eisen van 15 maart 1968 regels inzake verbouwingen van voertuigen en maken deze regels deel uit van Hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van het KB Technische Eisen waarvoor de gewesten krachtens de memorie van toelichting bij de Bijzondere Wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming ‘*in elk geval*’ bevoegd zijn (*Parl.St.* Senaat 2012-13, 2232/1, 143) en bevat ook artikel 23*sexies* van het KB Technische Eisen (...) regels inzake de verbouwingen bij periodieke keuringen, wat eveneens regels zijn waarvoor de gewesten bevoegd zijn (*Parl.St.*, Senaat 2012-13, 2232/1, 143). De gewestbevoegdheid inzake de goedkeuring omvat verder inzonderheid ook de bevoegdheid om voertuigen die voorheen niet aan de goedkeuring onderworpen waren, voortaan wel aan goedkeuring te onderwerpen in het Vlaamse Gewest (zie bv. RvS 2 april 2019, 244.095, 12.5.2). De gewestbevoegdheid omvat volgens de Raad van State verder ook de bevoegdheid om te bepalen ‘*of materieel van een speciale constructie [...] aan goedkeuring onderworpen is (artikel 2, 2°) en om de voorwaarden te bepalen waaronder voertuigen en prototypes die niet aan individuele goedkeuring zijn onderworpen, mogen worden gebruikt (artikel 2, 4°)*’ (zie nr. 12.6 arrest 244.095). Vanuit het oogpunt van de bevoegdheidsverdelende regels maakt het daarbij geen verschil uit of dit beoordeeld wordt in het kader van een (individuele) goedkeuring of een periodieke of niet-periodieke keuring (waarbij in voorkomend geval een oldtimerdossier opgestart moet worden). Dit behoort immers tot de beleidsautonomie die binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest valt. De bijlage 2 valt aldus binnen de gewestbevoegdheid om de technische keuring te regelen.

- Bijlage 4 bij het ontwerp BVR voegt een bijlage 44 in het KB van 15 maart 1968 [in] en bevat de modificaties, wijzigingen of aanpassingen waarvoor in elk geval een oldtimerdossier opgestart moet worden. Om dezelfde redenen als vermeld bij de bijlage 2 behoort dit tot de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen.

Indien bepaalde voorschriften uit het ontwerp BVR of de bijlagen ervan toch als technische voorschriften voor voertuigen omschreven zouden worden, dient er verder op gewezen te worden dat de gemeenschappen en gewesten hoe dan ook bevoegd zijn om in het kader van de eigen bevoegdheid – en inherent hieraan – bijkomende technische normen op te leggen waaraan voertuigen moeten voldoen. Dat was reeds het geval voor de zesde staatshervorming en is blijvend het geval na de zesde staatshervorming. Zo oordeelde de Raad van State in het arrest nr. 249.037 van 25 november 2020 (9.2):

‘Hoewel zoals hiervóór uiteengezet de federale overheid bevoegd is om algemeen technische voorschriften voor voertuigen voor vervoer te land vast te stellen, kunnen dus ook de gewesten (bijzondere) technische voorschriften vaststellen binnen het raam van de uitoefening van hun eigen bevoegdheden.’

En verder:

‘9.4. Dat technische voorschriften erop gericht zijn om de veiligheid van het voertuig en dus van het wegverkeer te bevorderen, en dus onrechtstreeks om ongevallen en mogelijke beschadiging van de wegeninfrastructuur te voorkomen zoals de verzoekende partij aanvoert, verhindert niet dat ook de verwerende partij op grond van haar eigen bevoegdheden, bijkomende en specifieke technische voorschriften kan vaststellen die bijdragen tot de veiligheid van het wegverkeer en de bescherming van de wegeninfrastructuur.’

Zelfs indien de bepalingen (of bijlagen) van het ontwerp BVR gekwalificeerd zouden worden als technische voorschriften (wat naar het oordeel van het Vlaamse Gewest dus niet het geval is), dan nog is het Vlaamse Gewest bevoegd. Net zoals het geval is bij andere bevoegdheidsdomeinen waarvoor de gemeenschappen en gewesten bevoegd zijn zoals het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, de bevoegdheid voor de wegen en hun aanhorigheden⁵, de gemeenschapsbevoegdheid inzake het beleid inzake mindervaliden,⁶ etc. kunnen de gewesten ook in het kader van de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen en meer in het bijzonder in het kader van de uitoefening van de bevoegdheid inzake de goedkeuring en de (al dan niet periodieke) technische controle van voertuigen, specifieke bijkomende technische eisen bepalen.”

3.2.4. In zoverre de gemachtigde lijkt aan te voeren dat de bevoegdheid van de gewesten inzake de controle op de technische voorschriften voor voertuigen en de technische keuring zich ook uitstrekt tot verbouwingen, moet worden opgemerkt dat de artikelen 8,⁷ §§ 5 en 6, en 23^{sexies} van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waarvan de gemachtigde gewag maakt, beperkt zijn tot het regelen van de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder een wijziging van een goedkeuring of een niet-periodieke keuring is vereist na een verbouwing van een voertuig. Uit de bevoegdheid van de gewesten om de gevallen te bepalen waarin een (wijziging van een) goedkeuring of een niet-periodieke keuring is vereist in geval van een verbouwing, kan niet worden afgeleid dat ze ook de technische eisen mogen regelen waaraan die verbouwing moet voldoen. Integendeel, zoals hiervoor vermeld behoort het bepalen van de technische voorschriften en eisen waaraan voertuigen moeten voldoen tot de bevoegdheid van de federale overheid. In arrest nr. 244.095 van 2 april 2019, waarnaar de gemachtigde mede verwijst, beklemtoonde de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State overigens dat “[d]e bevoegdheid van de gewesten om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften, veronderstelt (...) dat de federale overheid voorafgaandelijk die voorschriften heeft bepaald, zo niet zou een goedkeuring door de bevoegde instantie van een gewest immers mogelijk neerkomen op het bepalen van de technische voorschriften waaraan moet worden voldaan, hetgeen een federale bevoegdheid is.”⁸

3.2.5. Met de gemachtigde moet worden vastgesteld dat de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, in arrest nr. 249.037 van 25 november 2020 heeft geoordeeld dat “ook de gewesten (bijzondere) technische voorschriften [kunnen] vaststellen binnen het raam van de uitoefening van hun eigen bevoegdheden”.⁹

⁵ Voetnoot in het aangehaalde antwoord van de gemachtigde: Zie bv. Adv.RvS 54.196/3 van 25 oktober 2013 omtrent het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject’.

⁶ Voetnoot in het aangehaalde antwoord van de gemachtigde: Zie bijvoorbeeld decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit. [Artikel 7](#), § 1, bepaalt: “De Vlaamse Regering kan voor de gebruikte voertuigen criteria voor de technische eisen, de veiligheid, de toegankelijkheid, het comfort en de herkenningsskenmerken bepalen.”

⁷ De gemachtigde lijkt verkeerdelijk te verwijzen naar artikel 6, §§ 5 en 6, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Dat artikel telt slechts vier paragrafen en regelt de verantwoordelijkheid van de fabrikanten, niet de wijziging van de goedkeuring.

⁸ RvS 2 april 2019, nr. 244.095, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, punt 12.3.

⁹ RvS 25 november 2020, nr. 249.034, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, punt 9.2.

Zoals uit dat arrest blijkt, moeten die technische voorschriften evenwel in verband kunnen worden gebracht met gewestelijke bevoegdheden, zoals de bevoegdheid voor de wegen en aanhorigheden,¹⁰ op grond waarvan de gewesten technische voorschriften voor voertuigen kunnen uitvaardigen voor zover deze beogen de weginfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen,¹¹ de bevoegdheid voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg,¹² en de bevoegdheid voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading.¹³ Bijgevolg zouden de bijkomende technische voorschriften en eisen waarin het ontwerp lijkt te voorzien, die niet voortvloeien uit de bestaande federale regelgeving, enkel kunnen worden aanvaard voor zover daarmee een aangelegenheid wordt geregeld die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, ziet evenwel niet in met welke gewestbevoegdheden de bijkomende technische vereisten waarin het ontwerp lijkt te voorzien, inzonderheid door te bepalen welke modificaties, wijzigingen en aanpassingen van oldtimervoertuigen “in elk geval” als onveilig worden beschouwd, in verband kunnen worden gebracht.

Daarbij volstaat het niet, zoals de gemachtigde doet, te wijzen op de bevoegdheid van de gewesten inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften en de technische keuring. Om een technisch voorschrift op grond van die bevoegdheid te verantwoorden, zou dat voorschrift verband moeten houden met de technische controle of de keuring zelf, wat manifest niet het geval is voor de ontworpen regeling. De naleving van de voorschriften waarin het ontwerp voorziet wordt weliswaar naar aanleiding van de technische keuring nagegaan, maar die voorschriften houden op zich geen verband met de technische keuring als dusdanig. Het lijkt veeleer te gaan om voorschriften die ertoe strekken de verkeersveiligheid te garanderen en te bevorderen, een aangelegenheid die in beginsel tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.¹⁴

3.2.6. Er moet worden besloten dat in zoverre de ontworpen regeling ertoe strekt om in *bijkomende* technische voorschriften en eisen te voorzien die niet voortvloeien uit de bestaande federale regelgeving, het ontwerp de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest te buiten gaat.

Bijgevolg zal voor elke vereiste die overeenkomstig de ontworpen bijlage 42 wordt gecontroleerd en voor de modificaties, wijzigingen of aanpassingen die overeenkomstig de ontworpen bijlage 43 in elk geval als onveilig worden beschouwd, moeten worden nagegaan of

¹⁰ Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

¹¹ GwH 6 december 2000, nr. 127/2000, B.10.2 en B.10.4.

¹² Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

¹³ Artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

¹⁴ In dezelfde zin i.v.m. het verbod om bepaalde kleuren te gebruiken: RvS 2 april 2019, nr. 244.095, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, punt 12.10.2.

daar een federaal technisch voorschrift tegenover staat.¹⁵ Wanneer dat niet het geval is, moeten die vereisten worden weggelaten.

Hetzelfde geldt voor de overige bijkomende technische voorschriften of eisen die uit het ontwerp zouden voortvloeien.

3.3. In de ontworpen bijlage 42 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt onder de specifieke of bijkomende criteria voor oldtimerkeuring in punt 6 onder meer vermeld dat “[d]e waarden van de MTMS en MTSM (...) niet manueel [moeten] aangebracht worden op het inschrijvingsbewijs”.

Luidens het ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 2, tweede lid, en het ontworpen artikel 23*vicies ter*, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 levert de erkende keuringsinstelling samen met het keuringsbewijs een aanvraag tot inschrijving af waarop de nieuwe datum van eerste indienststelling, respectievelijk de correcte voertuigeigenschappen, worden vermeld (artikel 6 van het ontwerp).

In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 werd evenwel herhaaldelijk beklemtoond dat de inschrijving van voertuigen tot de federale bevoegdheid is blijven behoren. Zo werd inzake de gewestbevoegdheid betreffende de technische controle onder meer het volgende gesteld:

“Het betreft de materie bedoeld in elk geval in hoofdstuk II 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, voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen. De inschrijving van voertuigen en de productnormen blijven immers tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.”¹⁶

Ook bij de bespreking van de gewestbevoegdheid voor de technische keuring werd eraan herinnerd dat “[h]et federale niveau (...) bevoegd [blijft] voor de productnormen en de inschrijving van de voertuigen”.¹⁷

In zoverre de voormelde bepalingen van het ontwerp ertoe strekken de inhoud van het inschrijvingsbewijs en van de aanvraag tot inschrijving te regelen, en bijgevolg de inschrijving

¹⁵ De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft wel aangenomen “dat de technische federale voorschriften op de naleving waarvan de gewesten toezicht houden, niet in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zelf dienen bepaald te zijn, en dat ‘de door de Minister van Verkeerswezen of zijn gemachtigde bepaalde veiligheids- en stevigheidscriteria’ hier tevens deel van uitmaken. Dit veronderstelt evenwel dat de minister of zijn gemachtigde die criteria op algemene wijze heeft bepaald”: adv.RvS 57.371/VR/3 van 15 juni 2015 over een ontwerp dat onder meer heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 ‘tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming’, opmerking 6.3.2.

¹⁶ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 143.

¹⁷ *Ibidem.*

van voertuigen zelf, gaan ze de bevoegdheid van het gewest te buiten en moeten ze worden weggelaten.¹⁸

3.4.1. Naar luid van het ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt de datum van de eerste indienstelling van een oldtimervoertuig opnieuw bepaald als de identiteit van het voertuig wordt gewijzigd en het departement dit besluit (lees: beslist) na onderzoek van het oldtimerdossier dat conform het ontworpen artikel 23*vicies*, eerste lid, 4°, is opgestart. In het tweede lid van die bepaling worden de gevallen geregeld waarin de identiteit van een voertuig wordt gewijzigd. Het keuringsbewijs vermeldt de nieuwe datum van indienstelling en de erkende keuringsinstelling levert samen met dat keuringsbewijs een aanvraag tot inschrijving af waarop de nieuwe datum van eerste indienstelling is vermeld (ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 2). De wijziging van de datum van de eerste indienstelling kan tot gevolg hebben dat het voertuig niet langer aanzien wordt als een voertuig dat al meer dan vijftientig jaar in gebruik is genomen (ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 3).

3.4.2. Gevraagd hoe kan worden verantwoord dat de ontworpen regeling tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, en of de federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen niet wordt betreden, antwoordde de gemachtigde:

“De bepalingen behoren niet tot de federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen. De inschrijving wordt overeenkomstig artikel 1, 1° van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen gedefinieerd als ‘*de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat*’.

Artikel 23*vicies bis* en artikel 23*vicies ter* brengen geen wijzingen aan het KB van 20 juli 2011 [aan]. Het heeft ook geen betrekking op de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het verkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat.

De federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen heeft betrekking op de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer, maar belet op zich niet dat het Vlaamse Gewest de artikelen 23*vicies bis* en 23*vicies ter* aanneemt op grond van de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving. De gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving is een voorafgaande stap in de procedure van inschrijving [van] een voertuig. Dit geldt in het bijzonder voor de goedkeuring (zie in die zin Adv.RvS 57.371 nr. 18.3).

Vermits de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake de controle op de naleving van de technische eisen ook de bevoegdheid omvat inzake de veranderingen aan voertuigen en de goedkeuring en periodieke en niet-periodieke technische keuring, mag aangenomen worden dat het ook het Vlaamse Gewest toekomt om de documenten die in het kader hiervan afgeleverd worden te regelen (zoals keuringsattesten, individueel of type-goedkeuringscertificaat, certificaat van overeenstemming, etc.).

Inzake de individuele goedkeuringen is er in artikel 13, §4, tweede lid van het KB Technische Eisen ook een uitdrukkelijke link opgenomen met de inschrijving van het voertuig:

¹⁸ Zie bovendien ook opmerking 3.4.4.

‘Het formaat van het individuele goedkeuringscertificaat is gebaseerd op het model van het EG-typegoedkeuringscertificaat in bijlage 28 en bevat ten minste de informatie die nodig is om de registratieaanvraag in te vullen overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.’

Vermits artikel 13 deel uitmaakt van Hoofdstuk II Goedkeuring van het KB Technische Eisen mag aangenomen worden, dat deze bepaling tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort en dat het Vlaamse Gewest dus ook bevoegd is om te bepalen welke gegevens opgenomen worden op een document dat als basis [dient] voor de inschrijving van een voertuig door de federale overheid.

Het Vlaamse Gewest is bijgevolg ook bevoegd om de datum van ingebruikname te controleren en opnieuw vast te leggen wanneer een voertuig dermate fundamentele verbouwing heeft ondergaan dat de identiteit van het voertuig is gewijzigd. Wanneer het aantal veranderde onderdelengroepen dermate groot is dat er weinig kenmerken zijn van het oorspronkelijke voertuig, is het logisch dat het voertuig een nieuwe datum van eerste ingebruikname krijgt en ook een nieuw chassisnummer krijgt. Dit kadert immers in de controle op de naleving van de technische eisen van voertuigen en de controle op veranderingen aan oldtimervoertuigen in het bijzonder.

Dit raakt niet aan de federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen en het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen in het bijzonder. Zoals hierboven aangegeven heeft deze bevoegdheid betrekking op de administratieve inschrijving (en het toekennen van een nummerplaat) en gebeurt dit ook op basis van de informatie die afgeleverd wordt door de gewesten (meer in het bijzonder de typegoedkeuring of individuele goedkeuring) (cf. het hoger geciteerde artikel 13, §4, tweede lid van het KB Technische Eisen).

Bovendien bevat het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen de verplichting voor de houder van het voertuig om in geval van wijziging van de gegevens die geleid hebben tot de oorspronkelijke inschrijving, om binnen de vijftien dagen nadat de wijziging zich heeft voorgedaan een nieuwe inschrijving aan te vragen. Artikel 15 van het KB van 20 juli 2001 luidt:

[‘Afdeling 3.](#) - Wijziging in de gegevens van de inschrijving

[Art. 15.](#) § 1. In geval van wijziging van de gegevens die hebben geleid tot de oorspronkelijke inschrijving en dezelfde houder beogen, is deze laatste verplicht binnen vijftien dagen nadat de wijziging zich heeft voorgedaan een nieuwe inschrijving aan te vragen.

De door hem ingediende aanvraag tot wijziging wordt verder beschouwd als een gewone aanvraag tot inschrijving waarop eveneens de bepalingen van afdelingen 2 en 4 worden toegepast.

§ 2. De bepalingen van de vorige paragraaf zijn niet van toepassing op de adreswijziging van een natuurlijk persoon of rechtspersoon. Ze zijn evenmin van toepassing in het geval van verandering van maatschappij die het risico van burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen verzekert.’

Tot die gegevens behoort onder meer de datum van eerste inschrijving en het chassisnummer (art. 7, 2/1° en 7° van het KB van 20 juli 2001).

Wanneer in het kader van de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen tot de conclusie gekomen wordt dat een oldtimervoertuig dermate veranderd is dat een nieuwe datum van eerste inschrijving en chassisnummer nodig is en dat ook vermeldt op het keuringsbewijs, zal de houder in toepassing van artikel 15 van het

KB van 20 juli 2001 ook een nieuwe inschrijving moeten aanvragen. Het feit dat een nieuwe inschrijving aangevraagd moet worden, volgt dus uit de bestaande federale regelgeving. Dit wordt ook vermeld in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 23*vicies ter* in de nota aan de Vlaamse Regering.”

3.4.3. De wijziging van de datum van de eerste indienststelling waarin de ontworpen regeling voorziet, kan tot gevolg hebben dat het voertuig niet langer wordt aanzien als een voertuig dat al meer dan vijftientig jaar in gebruik is genomen en dus niet langer onderworpen is aan de regeling van oldtimervoertuigen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Uit artikel 2, § 1, tweede lid, 7°, van dat koninklijk besluit vloeit immers voort dat het moet gaan om voertuigen die sedert meer dan vijftientig jaar in gebruik zijn genomen.

Vermits de gewesten vermogen te bepalen welke artikelen van dat koninklijk besluit die betrekking hebben op de goedkeuring en de technische controle, van toepassing zijn op oldtimervoertuigen, vermogen ze ook te regelen welke voertuigen van die regeling voor oldtimervoertuigen kunnen genieten. Op grond hiervan kunnen ze oordelen dat een voertuig dat fundamentele wijzigingen heeft ondergaan, niet langer als een oldtimervoertuig kan worden beschouwd.

3.4.4. Aangezien, zoals vermeld, de gewesten niet bevoegd zijn om de inschrijving van voertuigen te regelen (opmerking 3.3), vermogen ze echter niet de datum van eerste inschrijving ervan te bepalen. In de ontworpen regeling wordt evenwel gewag gemaakt van de datum van eerste *indienststelling*, niet de datum van eerste *inschrijving*.

Het voorgaande neemt niet weg dat het niet aan de gewesten, maar aan de federale overheid toekomt om de gevallen te bepalen waarin een wijziging van de inschrijving moet worden gevraagd.

Weliswaar kan het zijn dat de fundamentele wijziging die er volgens de ontworpen regeling toe leidt dat de identiteit van een voertuig wijzigt en dat een nieuwe datum van eerste indienststelling wordt bepaald, van die aard is dat de gegevens die hebben geleid tot de oorspronkelijke inschrijving van het voertuig wijzigen zodat, overeenkomstig artikel 15 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’ een wijziging van de inschrijving moet worden aangevraagd. Of dat het geval is, moet, gelet op wat voorafgaat, door de federale overheid worden geregeld.

In zoverre, daarentegen, uit de ontworpen regeling voortvloeit dat in geval van de vaststelling van een nieuwe datum van eerste indienststelling een nieuwe inschrijving moet worden aangevraagd, impliceert dit dat in het ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 2, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 niet alleen de inhoud van de aanvraag tot inschrijving wordt geregeld (zie opmerking 3.3), maar dat ook een geval wordt bepaald waarin een wijziging van de inschrijving moet worden gevraagd, hetgeen tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort.

Bijgevolg moet die bepaling worden weggelaten uit het ontwerp.

3.5. Tenslotte moet eraan worden herinnerd dat de ontworpen regeling geen afbreuk mag doen aan de in artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vermelde

mogelijkheid voor natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in het Vlaamse Gewest om hun oldtimervoertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen, overeenkomstig de in dat gewest van toepassing zijnde regelgeving en aan de in dat gewest geldende tarieven.¹⁹ Het in het kader van die keuring uitgereikte keuringsbewijs zal vervolgens ook geldig zijn in het Vlaamse Gewest.

RECHTSGROND

4.1. Onder voorbehoud van wat hierna wordt opgemerkt, vindt het ontwerp in beginsel rechtsgrond 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’.

4.2. In het ontworpen artikel 23*undecies*, § 1, 29° en 30°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 5 van het ontwerp) worden de bedragen bepaald die verschuldigd zijn voor het opstellen en het afleveren (lees: bezorgen) van een oldtimerverslag of voor de afgifte van een duplicaat van dat verslag.

Voor die bepaling kan in beginsel rechtsgrond worden gevonden in artikel 1, § 4, eerste lid, van de wet van 21 juni 1985, naar luid waarvan op voorstel van de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, de Koning (lees: de Vlaamse Regering) het tarief bepaalt van de retributies te heffen voor de gehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- en toezichtkosten nodig voor de toepassing van de in dat artikel bedoelde reglementen.

Evenwel moet in herinnering worden gebracht hetgeen de Raad van State, afdeling Wetgeving, in advies 66.339/3 heeft opgemerkt over een gelijkaardige delegatie in artikel 1, tweede lid, van de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer’, gecoördineerd op 16 maart 1968:

“De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft in het verleden evenwel reeds opgemerkt dat een bepaling die aan de regering de bevoegdheid beoogt op te dragen om te bepalen in welke gevallen retributies kunnen worden geheven, strijdig is met artikel 173 van de Grondwet, volgens hetwelk het aan de wet- of decreetgever toekomt om die gevallen te bepalen.²⁰ Artikel 1, tweede lid, van de wegverkeerswet lijkt daar niet mee bestaanbaar, zodat de ontworpen regeling, in zoverre ze rechtsgrond zoekt in die bepaling, op los zand is gebouwd. Bijgevolg zouden de gevallen waarin retributies verschuldigd zijn, en door wie

¹⁹ Zie adv.RvS 71.263/4/VR van 11 mei 2022 over een ontwerp van besluit van de Waalse Regering ‘relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l’arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques’, opmerking 3.3.

²⁰ Voetnoot 14 van het aangehaalde advies: Zie bv. adv.RvS 19.944/8 van 29 mei 1990 over een ontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 23 januari 1991 ‘tot oprichting van het Fonds voor Preventie en Sanering inzake Leefmilieu en Natuur als Gewestdienst met Afzonderlijk Beheer’, *Parl.St.* VI.Parl. 1990-91, nr. 418/1, 19. Zie ook adv.RvS 52.594/3 van 19 februari 2013 over een ontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 28 juni 2013 ‘betreffende het landbouw- en visserijbeleid’, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1978/1, 156.

deze verschuldigd zijn, in een decretale bepaling moeten worden geregeld vooraleer de ontworpen bepalingen doorgang kunnen vinden.”²¹

Hetzelfde geldt voor de thans voorliggende regeling.²²

4.3. In de ontworpen artikelen *23vicies quater* en *23vicies quinquies* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 6 van het ontwerp) wordt de verwerking geregeld van de gegevens die de erkende keuringsinstelling bijhoudt in het kader van de technische keuring van oldtimervoertuigen.

Gevraagd naar de rechtsgrond voor die bepalingen, antwoordde de gemachtigde:

“Artikel 1 van de wet technische eisen bevat een voldoende delegatiegrond voor de Vlaamse Regering om dit te bepalen, aangezien de verwerking van persoonsgegevens een intrinsiek gevolg is van de taken die de Vlaamse Regering heeft gekregen, i.c. de regelgeving met betrekking tot de keuring van oldtimer voertuigen.

Niettegenstaande voorgaande delegatiegrond wordt met het voorstel van decreet tot wijziging van artikel 23 van de wegverkeerswet, artikel 1 wet technische eisen, artikel 15 wet personenvervoer 2001 en artikel 44 decreet basisbereikbaarheid, dat bij uw Raad ter advies is gelegd, in de wet technische eisen nog een bijkomende en specifiekere delegatiegrond gegeven aan de Vlaamse Regering om de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens te bepalen.

De ontworpen artikelen *23vicies quater* en *23vicies quinquies* zijn de verdere uitwerking van de delegatie aan de Vlaamse Regering om de technische keuring van oldtimers uit te werken, waarbij intrinsiek ook de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens ten gevolge van de technische keuring moeten worden bepaald.

In haar adviezen heeft de Vlaamse Toezichtcommissie reeds meermaals aangegeven dat de verplichting om de essentiële elementen op het niveau van een decreet te bepalen wel te verkiezen is, maar niet tot gevolg heeft dat de verwerking van persoonsgegevens onwettig zou zijn indien dit op het niveau van een besluit wordt geregeld. De Vlaamse Toezichtcommissie heeft hierbij reeds over een aantal uitvoeringsbesluiten aangegeven dat deze besluiten voldoende waarborgen bieden voor de bescherming van persoonsgegevens van de burger (cfr. VTC advies nr. 2021/34, 2020/03, 2019/14).

Ook uw Raad heeft in meerdere adviezen aanvaard dat de bepaling van de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens kan worden gedelegeerd aan de Vlaamse Regering (cfr. RvS advies nr. 68.030/3, 68.145/3, 68.520/3).”

²¹ Adv.RvS 66.339/3 van 10 juli 2019 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘houdende de voorwaarden voor het rijonderricht en de erkende rijsscholen’, opmerking 9.6.

²² Zie eerder al in die zin: adv.RvS 69.563/3 van 8 juli 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021 ‘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, het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen en het koninklijk besluit van 15 mei 2009 tot vaststelling van het bedrag der vergoedingen te innen voor het toekennen, vernieuwen en uitbreiden van de erkenning als technische dienst voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, wat de goedkeuring van voertuigen betreft’, opmerking 3.2.2.

Los van de vraag of de in de voormelde bepalingen geregelde verwerking van persoonsgegevens als een intrinsiek gevolg kan worden beschouwd van de regeling van de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen waarin artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 voorziet, kan worden vastgesteld dat die bepalingen voldoende rechtsgrond vinden in het voorgestelde artikel 1, § 7, van die wet van 21 juni 1985, zoals in te voegen bij artikel 3 van het voorstel van decreet waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, op 17 mei 2022 advies 71.287/3 heeft gegeven.²³

Weliswaar wordt in het derde lid van die paragraaf bepaald dat “persoonsgegevens die verbonden zijn aan een erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing” niet langer worden bewaard dan vijf jaar na het verstrijken van de geldigheid van die erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing, terwijl in het ontworpen artikel 23*vicies quinquies*, § 4, in een bewaartermijn van tien jaar wordt voorzien. Er kan evenwel worden aangenomen dat de keuring van een oldtimervoertuig niet als een “erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing” kan worden beschouwd, zodat voor die persoonsgegevens als maximale bewaartermijn geldt dat ze voor de levensduur van het voertuig kunnen worden bewaard.²⁴ Die keuring impliceert immers enkel dat de overeenstemming met de federale technische voorschriften wordt nagegaan, maar houdt als dusdanig geen toelating in.²⁵

In zoverre voor de ontworpen artikelen 23*vicies quater* en 23*vicies quinquies* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 rechtsgrond wordt gezocht in het voorgestelde artikel 1, § 7, van die wet van 21 juni 1985, kunnen die bepalingen evenwel niet worden genomen vooraleer artikel 3 van het voorstel van decreet waarover de Raad van State advies 71.287/3 heeft gegeven, in werking is getreden.

4.4. Uit de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef blijkt dat voor het ontwerp ook rechtsgrond wordt gezocht in artikel 2, § 2, van de wet van 21 juni 1985, naar luid waarvan de Koning de regels inzake administratieve controle vaststelt waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

²³ Adv.RvS 71.287/3 van 17 mei 2022 over een voorstel van decreet ‘tot wijziging van artikel 23 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, van 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, van artikel 16 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en van artikel 44 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid’, *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1156/3.

²⁴ Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, in het voormelde advies 71.287/3 heeft beklemtoond moet de Vlaamse Regering geval per geval nagaan of voor de persoonsgegevens in kwestie een bewaartermijn gedurende de levensloop van de betrokken persoon noodzakelijk is, dan wel of niet in een kortere bewaartermijn moet worden voorzien: adv.RvS 71.287/3, opmerking 4.4. Hieraan wordt in het ontwerp tegemoet gekomen door in een bewaartermijn van tien jaar te voorzien.

²⁵ Te dezen kan op nuttige wijze de analogie worden gemaakt met het in de toelichting bij het voorstel van decreet aangehaalde voorbeeld van “gegevens die te maken hebben met de rijexamens” die “tijdens de volledige levensloop van de betrokkene [kunnen] worden bewaard” (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1156/1, 2).

In het ontwerp wordt evenwel de administratieve controle van de erkende keuringsinstellingen niet geregeld, zodat die bepaling er dan ook geen rechtsgrond voor biedt.

VORMVEREISTEN

5. Zoals vermeld bevat het ontwerp bepalingen die verband houden met de verwerking van persoonsgegevens.

Bij de adviesaanvraag is advies nr. 2022/13 gevoegd dat de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens op 15 februari 2022 over het ontwerp heeft uitgebracht.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds in tal van adviezen heeft opgemerkt, dient met betrekking tot die bepalingen niet enkel het advies te worden ingewonnen van de Vlaamse toezichtcommissie, maar ook het advies van de (federale) Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’. Het is immers die autoriteit die belast is met het toezicht op de naleving van de ‘algemene’ regels inzake de verwerking van persoonsgegevens, met inbegrip van de algemene regels die de federale overheid ter uitvoering van de algemene verordening gegevensbescherming²⁶ heeft vastgesteld. Daaronder valt ook de bevoegdheid om, wat die regels betreft, advies te geven teneinde te voldoen aan de adviesverplichting waarin artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet.²⁷

De conclusie is dan ook dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit alsnog moet worden ingewonnen vooraleer het ontworpen besluit kan worden genomen.

6. In zoverre uit het ontwerp voortvloeit dat bepaalde modificaties, wijzigingen of aanpassingen van oldtimervoertuigen, zoals de montage van een hydraulisch bediende handrem of van een stuurwiel op een vaste adapter, een afneembaar stuur, spoorverbreeders of een pneumatische ophanging, niet toegelaten zijn, bevat het ontwerp bepalingen die, voor zover daar geen federaal technisch voorschrift tegenover staat, kunnen worden beschouwd als technische voorschriften in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’.

Naar luid van artikel 1, lid 1, f), eerste alinea, van de voormelde richtlijn (EU) 2015/1535 is een technisch voorschrift “een technische specificatie of andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van de erop toepasselijke bestuursrechtelijke

²⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’.

²⁷ Adv.RvS 61.267/2/AV van 27 juni 2017 over het voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 3 december 2017, *Parl.St.* Kamer 2016-17, nr. 54-2648/001, 106-115 (opmerkingen 1 tot 6) en 117 (opmerking 3).

bepalingen die *de jure* of *de facto* moeten worden nageleefd voor de verhandeling, de dienstverrichting, de vestiging van een verrichter van diensten of het gebruik in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat, alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, behoudens die bedoeld in artikel 7, van de lidstaten waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling of het gebruik van een product dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden”. Als een oldtimervoertuig niet voldoet aan de vereisten die uit de ontworpen bijlage 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 voortvloeien, zal het in ieder geval als onveilig worden beschouwd, en wordt een rood keuringsbewijs uitgereikt.²⁸ Bijgevolg kan het oldtimervoertuig ook niet langer op de openbare weg worden gebruikt.

Er moet dan ook worden besloten dat het ontwerp, voor zover het in voorschriften of eisen voorziet waar geen federaal technisch voorschrift tegenover staat, technische specificaties bevat die moeten worden nageleefd, en dat het overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de voormelde richtlijn moet worden meegedeeld aan de Europese Commissie. Bovendien moet de aanneming ervan worden uitgesteld overeenkomstig artikel 6 van die richtlijn.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

7. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt. Zo moet de verwijzing naar artikel 2, § 2, van de wet van 21 juni 1985 worden weggelaten en moet in de wetshistoriek van artikel 1 van die wet rekening worden gehouden met het nog aan te nemen decreet waarbij een paragraaf 7 aan dat artikel wordt toegevoegd.

Artikel 3

8. Bij het ontworpen artikel 23*sexies*, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt in een uitzondering voorzien op de niet-periodieke keuring bij inschrijving op naam van een andere titularis indien deze titularis de andere echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner van de vorige titularis, de persoon met wie de vorige titularis een feitelijk gezin vormt, is of een van hun kinderen of pleegkinderen.

Hieromtrent om toelichting gevraagd stelde de gemachtigde voor “de tekst als volgt aan [te] passen om de leesbaarheid te vergroten:

1° de woorden ‘de andere echtgenoot of de andere wettelijk samenwonende van de vorige titularis is of één van hun kinderen’ worden vervangen door de zinsnede ‘de andere echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner van de vorige titularis of de persoon is met wie de vorige titularis een feitelijk gezin vormt, is of een van hun kinderen of pleegkinderen’

Zoals u zal lezen, hebben we ook de verwijzing naar ‘pleegkinderen’ geschrapt. Op die manier loopt de regeling ook volledig gelijk met de regeling voorzien voor

²⁸ Zie het ontworpen artikel 23*vicies semel*, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

motorfietsen in het besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers dat in werking treedt vanaf 1 januari 2023”.

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 6

9.1. In de definitie van het begrip “modificatie, wijziging of aanpassing van het oldtimervoertuig” in het ontworpen artikel 23*duodecies*, 4°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt gewag gemaakt van “de oorspronkelijke staat” van een voertuig of een onderdeel ervan. Gevraagd wat hiermee wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Met oorspronkelijke staat wordt de initiële staat bedoeld. We zullen de tekst verduidelijken en het woord oorspronkelijke vervangen door initiële.”

Hiermee kan worden ingestemd.

9.2. In het ontworpen artikel 23*duodecies*, 6°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt het begrip “tuningrapport” gedefinieerd als het “goedkeuringsrapport vermeld in artikel 23*undecies*, 7° [lees: § 1, 7°],” van hetzelfde besluit.

In die bepaling wordt weliswaar het goedkeuringsverslag vermeld, maar enkel om te bepalen dat voor het opstellen en bezorgen van een uittreksel eruit een retributie van 7 euro wordt vastgesteld. Aan de hand hiervan kan niet worden afgeleid wat met een tuningrapport wordt bedoeld.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Het tuningrapport is een goedkeuringsverslag maar om de duidelijkheid te bevorderen, zal het tuningrapport worden gedefinieerd in de plaats van te verwijzen naar artikel 23*undecies*, 7°.”

9.3. In het ontworpen artikel 23*duodevicies*, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt bepaald dat om als veilig te kunnen worden beschouwd, de modificatie, wijziging of aanpassing geen modificatie, wijziging of aanpassing als vermeld in de ontworpen bijlage 43 mag zijn.

Uit het ontworpen artikel 23*undevicies* vloeit evenwel al voort dat de modificaties, wijzigingen of aanpassingen vermeld in bijlage 43 in elk geval als onveilig worden beschouwd. Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Om tegemoet te komen aan de opmerking zou de formulering van artikel 23*duodevicies*, §1, 1° als volgt kunnen worden aangepast :

‘1° de modificatie, wijziging of aanpassing is geen modificatie, wijziging of aanpassing als vermeld in artikel 23undevicies;’.”

Hiermee kan worden ingestemd.

9.4. Luidens het ontworpen artikel 23*duodevicies*, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 kan de modificatie, wijziging of aanpassing van een vervangend onderdeel als veilig worden beschouwd indien een origineel attest van de voertuigfabrikant wordt voorgelegd.

Gevraagd welke voertuigfabrikant wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Overeenkomstig artikel 23*duodevicies*, §2 kan een origineel attest van ‘*de voertuigfabrikant*’ worden voorgelegd. Het attest dient dus te worden afgeleverd door de initiële fabrikant van het voertuig (de oldtimer). Het is niet de bedoeling dat de ombouwer van het voertuig dit attest kan afleveren.”

9.5. Luidens het ontworpen artikel 23*duodevicies*, § 3, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 kan naast de documenten vermeld in het eerste lid van die paragraaf, voor een vervangend onderdeel zonder primaire veiligheidsfunctie ook een van de aldaar vermelde documenten worden voorgelegd.

Gevraagd of niet veeleer wordt bedoeld dat de modificatie, wijziging of aanpassing als veilig worden beschouwd als een van de in die bepaling vermelde documenten wordt voorgelegd, antwoordde de gemachtigde:

“Dit is inderdaad de bedoeling. Het tweede lid vermeldt een aantal extra documenten die kunnen worden voorgelegd naast de documenten opgenomen in het eerste lid van artikel 23*duodevicies*, §3. Desgewenst kunnen we artikel 23*duodevicies*, §3, tweede lid verduidelijken met een volgende toevoeging:

‘Naast de documenten, vermeld in het eerste lid, kan voor een vervangend onderdeel zonder primaire veiligheidsfunctie ook een van de volgende documenten worden voorgelegd om de modificatie, wijziging of aanpassing als veilig te beschouwen als vermeld in artikel 23septies decies:’.”

Hiermee kan worden ingestemd.

9.6. In het ontworpen artikel 23*duodevicies*, § 4, tweede lid, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt gewag gemaakt van “de uitvoerder”.

Gevraagd wie daarmee wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Met de uitvoerder wordt de natuurlijke persoon of rechtspersoon bedoeld die de motorwijziging heeft uitgevoerd. Desgewenst kunnen we dit verduidelijken in artikel 23*duodevicies*, §4, tweede lid, 1°.”

Dit zou inderdaad in de tekst van het ontwerp moeten worden verduidelijkt.

9.7. Luidens het ontworpen artikel 23*vicies*, vierde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 levert de erkende keuringsinstelling, als het voertuig geen grote of gevaarlijke gebreken vertoont na de opmaak van het oldtimerdossier, een keuringsbewijs met een geldigheidsduur van drie maanden af dat, als het departement geen beslissing genomen heeft voordat die termijn is verstreken, de erkende keuringsinstelling in opdracht van het departement met drie maanden *kan* verlengen.

Gevraagd of in het geval dat het departement geen tijdige beslissing heeft genomen, het keuringsbewijs niet *moet* worden verlengd, in plaats van te *kunnen* worden verlengd, verklaarde de gemachtigde:

“Inderdaad. De tekst van het artikel zal worden aangepast in die zin en de woorden ‘kan verlengen’ zullen worden vervangen door het woord ‘verlengt’.”

Hiermee kan worden ingestemd.

9.8. Luidens het ontworpen artikel 23*vicies semel*, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 levert de erkende keuringsinstelling als de vastgestelde modificaties, wijzigingen of aanpassingen onveilig worden beschouwd, een rood keuringsbewijs af, ‘onder voorbehoud van eventuele andere tekortkomingen die tijdens de oldtimerkeuring worden vastgesteld”.

Gevraagd wat met dit voorbehoud wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“De zinsnede ‘*onder voorbehoud van eventuele andere tekortkomingen die tijdens de oldtimerkeuring worden vastgesteld*’ is opgenomen om aan te geven dat indien een onveilige modificatie wordt verwijderd, dit niet automatisch betekent dat het rood keuringsbewijs groen wordt omdat er nog andere gebreken kunnen zijn aan het voertuig waarvoor een rood keuringsbewijs gerechtvaardigd is. Ter illustratie: een oldtimer wordt door de eigenaar uitgerust met de onveilige modificatie spoorverbreding en de dimlichten zijn slecht afgesteld. Het voertuig krijgt een rood keuringsbewijs. Na het verwijderen van de spoorverbreding blijft het keuringsbewijs nog altijd rood.”

In de ontworpen bepaling wordt evenwel enkel in het uitreiken van een rood keuringsbewijs voorzien indien de modificatie, wijziging of aanpassing als onveilig worden beschouwd. De verwijdering van die onveilige modificatie, wijziging of aanpassing, en de gevolgen die daaraan worden verbonden, worden niet geregeld.

Gelet hierop kan de zinsnede “onder voorbehoud van eventuele andere tekortkomingen die tijdens de oldtimerkeuring worden vastgesteld” beter worden weggelaten, aangezien ze tot verwarring aanleiding kan geven.

9.9. Luidens het ontworpen artikel 23*vicies bis*, § 1, vijfde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt bij twijfel over de documenten of in geval van vaststelling van onjuistheden de nieuwe datum van de eerste indienststelling bepaald op basis van de datum van fabricage of het voertuigidentificatienummer.

Gevraagd welke datum van fabricage wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“De datum van fabricage slaat terug op de datum dat het voertuig effectief geproduceerd werd. De tekst zou als volgt kunnen worden aangepast: ‘... op basis van de datum van fabricage van het voertuig of aan de hand van het voertuigidentificatienummer.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Bijlage 1

10.1. In punt 1.1.12, b), van de ontworpen bijlage 42 wordt tweemaal gewag gemaakt van slangen die zijn beschadigd of gescheurd, waarbij het in het eerste geval om een klein en in het tweede geval om een groot gebrek gaat.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Dit lijkt inderdaad een overlapping, maar dat is niet de bedoeling. De omschrijving van de reden van afkeuring voor een groot gebrek kan eventueel worden verduidelijkt met volgende toevoeging: ‘slangen zijn ernstig beschadigd of gescheurd’.”

Hiermee kan worden ingestemd.

10.2. In voetnoot 1 bij punt 1.2.2 van de ontworpen bijlage 42 wordt bepaald dat de voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen, als richtsnoer worden vermeld.

Gevraagd welke richtlijn wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Voor de inhoud van de bijlage werd voortgegaan op de inhoud van richtlijn 2014/45/EU. Deze voetnoot werd per vergissing overgenomen en zal uit het ontwerp worden geschrapt.”

10.3.1. Nog in punt 1.2.2 van de ontworpen bijlage 2 wordt verwezen naar de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden.

Volgens de gemachtigde gaat het om een overname van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’.

10.3.2. In het verleden heeft de Raad van State al herhaaldelijk gewezen op het probleem dat technische normen waarnaar wordt verwezen in wet- en regelgeving, niet in het Belgisch Staatsblad worden bekendgemaakt, dat ze niet in het Nederlands zijn gesteld of vertaald en dat ze in de regel enkel beschikbaar zouden zijn tegen een bepaalde vergoeding.²⁹

Het knelpunt van de ontbrekende bekendmaking van technische normen waarnaar in Belgische rechtsregels wordt verwezen, zou op een horizontale manier moeten worden onderzocht en opgelost. Mochten er voor het oplossen hiervan bijzondere redenen zijn om bij (bijzondere) wet af te wijken van de gebruikelijke bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, dan zal erop moeten worden toegezien dat deze bekendmaking beantwoordt aan de essentiële randvoorwaarden op het gebied van toegankelijkheid en kenbaarheid van een officiële bekendmaking. Essentieel hierbij is de beschikbaarheid van een Nederlandse versie van de betrokken normen. Daarnaast mag, indien voor het consulteren van de voornoemde normen een vergoeding wordt gevraagd, het bedrag ervan de toegankelijkheid van die normen niet op onevenredige wijze belemmeren.

²⁹ Zie ook C. JENART, *Outsourcing rulemaking powers. Constitutional limits and national safeguards*, Oxford University Press, 2022, 291 p.

Zolang er geen dergelijke wettelijke regeling is tot stand gekomen, wordt in de ontworpen regeling verwezen naar een norm die niet overeenkomstig artikel 190 van de Grondwet is bekendgemaakt en die bijgevolg niet tegenwerpbaar is.

Overigens moet worden opgemerkt dat het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat het rechtszekerheidsbeginsel vereist dat een Unieregeling de belanghebbenden in staat stelt de omvang van de verplichtingen die hen worden opgelegd, nauwkeurig te kennen.³⁰ De justitiabelen moeten immers ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kunnen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen.³¹ Op grond hiervan heeft het Hof geoordeeld dat een bijlage bij een verordening welke niet is bekendgemaakt in het Publicatieblad geen bindende kracht heeft, voor zover deze bijlage beoogt verplichtingen op te leggen aan particulieren.³² Het Hof heeft zich er ook tegen verzet dat verplichtingen die zijn opgenomen in een gemeenschapsregeling die niet werd bekendgemaakt in de taal van een lidstaat, hoewel deze taal een officiële taal van de Europese Unie is, kunnen worden opgelegd aan particulieren in deze staat, ook al hadden deze personen via andere wegen van deze regeling kennis kunnen nemen.³³ Bijgevolg lijkt het probleem van de verwijzingen naar niet bekendgemaakte technische normen die niet beschikbaar zijn in het Nederlands, zich in het recht van de Europese Unie in gelijkaardige termen te stellen als in de interne rechtsorde.

10.3.3. Bijkomend moet overigens worden opgemerkt dat geen melding wordt gemaakt van een bepaalde versie, hetgeen tot rechtsonzekerheid kan leiden. Indien een dynamische verwijzing wordt beoogd, met andere woorden een verwijzing naar eventuele toekomstige versies, gaat het om een ongeoorloofde delegatie van regelgevende bevoegdheid aan een private normeringsinstantie, aangezien de toekomstige inhoud van die technische normen door die instantie wordt bepaald.

10.4. In punt 4.3.1 van de ontworpen bijlage 42 wordt ten aanzien van het gebrek “Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3” niet gepreciseerd of het om een klein of een groot gebrek gaat.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“Inderdaad, het kruisje voor groot gebrek ontbreekt. De tabel in bijlage 1 zal worden aangepast.”

10.5. In punt 6.2 van de ontworpen bijlage 42 wordt ten aanzien van de specifieke of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring bepaald dat “[d]e praktische richtlijnen (...) van toepassing [zijn]” en dat “[d]e overeenstemmende instructie voor de periodieke keuring (...) van toepassing [is]”.

³⁰ Zie o.m.: HvJ 20 mei 2003, C-469/00, *Ravil SARL, Bellon import SARL en Biraghi SpA*, ECLI:EU:C:2003:295, punt 93; HvJ 11 december 2007, C-161/06, *Skoma-Lux sro t. Celní ředitelství Olomouc*, ECLI:EU:C:2007:773, punt 38.

³¹ HvJ 21 juni 2007, C-58/06, *Stichting ROM-projecten t. Staatssecretaris van Economische Zaken*, ECLI:EU:C:2007:370, punt 25.

³² HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Gottfried Heinrich*, ECLI:EU:C:2009:140, punt 63.

³³ HvJ 11 december 2007, C-161/06, *Skoma-Lux sro t. Celní ředitelství Olomouc*, ECLI:EU:C:2007:773, punt 51. Zie ook HvJ 22 februari 2022, C-160/20, *Stichting Rookpreventie Jeugd*, ECLI:EU:C:2022:101, punten 40-52.

Gevraagd welke richtlijnen en welke instructie worden bedoeld, verklaarde de gemachtigde dat “[d]e verwijzing naar de praktische richtlijnen (...) onnodig [is] en (...) geschrapt [zal] worden” en dat de zin aangaande de overeenstemmende instructie zal worden weggelaten.

10.6. In punt 8.2.1.2 van de ontworpen bijlage 42 wordt gewag gemaakt van de uitlezing of het gebruik van de ODB.

Gevraagd wat daarmee wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“‘OBD-systeem’ staat voor On Board Diagnostic System. Dit begrip wordt op diverse plaatsen in richtlijn 2014/45/EU vermeld.”

Dit moet in de tekst van het ontwerp worden verduidelijkt.

10.7. In de punten 8.2.1.2 en 8.2.2.2 van de ontworpen bijlage 42 moeten, volgens de gemachtigde, de verwijzingen naar de lidstaten worden weggelaten om misverstanden te vermijden.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Wilfried VAN VAERENBERGH