



# RAAD VAN STATE

## afdeling Wetgeving

advies 76.221/3  
van 21 mei 2024

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 en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen’

Op 22 april 2024 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 en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 14 mei 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Bruno PEETERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 mei 2024.

\*

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 vooreerst 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’ (artikelen 1 tot 4 van het ontwerp). Zo wordt bepaald dat technische keuringen op vraag van een bevoegde persoon betrekking kunnen hebben op één of meer specifieke onderdelen of controlepunten (artikel 1) en wordt de periodiciteit van de technische keuringen gewijzigd (artikel 2). Ook wordt een deeltjesuitstoot van meer dan een miljoen deeltjes per cm<sup>3</sup> bij de eerste twee opeenvolgende keuringen als een klein gebrek beschouwd; bij de derde opeenvolgende keuring, daarentegen, wordt in dat geval een verbod tot het verkeer afgeleverd (artikelen 3 en 4).

Daarnaast strekt het ontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994 ‘tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’ (artikelen 5 tot 11), waarbij in hoofdzaak de regeling van de keuring op verplaatsing wordt gewijzigd (artikelen 5 tot 8, 10 en 11 en de bijlagen bij het ontwerp). Voorts wordt bepaald dat drie waarschuwingen in een periode van een jaar, in plaats van twee jaar, kunnen leiden tot een schorsing van de erkenning als keuringslijn en wordt in de mogelijkheid voorzien om een lijn stop te zetten wanneer een personeelslid een tekortkoming vaststelt, en dit tot de tekortkoming is weggewerkt (artikel 9).

Ten slotte wordt de inwerkingtreding van het te nemen besluit geregeld (artikel 12) en wordt bepaald op welke voertuigen de ontworpen bepalingen van toepassing zijn (artikel 13).

### RECHTSGROND

3. Het ontwerp vindt rechtsgrond in de in de rubriek ‘Rechtsgronden’ van de aanhef vermelde artikelen 1, § 1, en 2, § 2, 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’.

## ONDERZOEK VAN DE TEKST

### Aanhef

4. In de rubriek 'Vormvereisten' schrijve men "De Vlaamse minister bevoegd voor begroting" (in plaats van "voor het budgettair beleid").

### Artikel 2

5. In het ontworpen artikel 23ter, § 1, eerste lid, 3°, a) en b), van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt gewag gemaakt van "het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden".

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde dat in die bepalingen ter verduidelijking na het woord "voertuig" de woorden "op het moment van de periodieke keuring" zouden worden ingevoegd. In artikel 2, 3°, van het ontwerp zou tevens worden verduidelijkt dat de leeftijdsgrens van vier jaar moet worden gerekend "vanaf de eerste inverkeerstelling".

Hiermee kan worden ingestemd.

### Artikelen 3 en 4

6.1. De artikelen 3 en 4 van het ontwerp strekken ertoe in de bijlagen 15 en 41 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 de rij die betrekking heeft op de deeltjestellertest bij periodieke en niet-periodieke keuringen te vervangen.

Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt een deeltjesuitstoot van meer dan een miljoen deeltjes per cm<sup>3</sup> voortaan gekwalificeerd als een klein gebrek in plaats van een groot gebrek. Nog volgens die nota wordt daardoor de termijn waarbinnen het gebrek moet worden opgelost, verlengd van vijftien dagen naar drie maanden.

Te dien aanzien moet het volgende worden opgemerkt.

6.2. In zoverre de ontworpen regeling, net zoals de bestaande regeling, van toepassing is op voertuigen van de categorieën M1 (personenwagens) en N1 (lichte vracht) voor Euro 5a en hoger, moet in herinnering worden gebracht dat de Raad van State, afdeling Wetgeving, in advies 70.507/3 het volgende heeft opgemerkt:

"Door evenwel de deeltjestellertest in eerste instantie enkel toe te passen op dieselloertuigen van de categorieën M1 en N1 voor de Euro 5a-norm en hoger, en niet op dieselloertuigen van andere categorieën, of op benzinevoertuigen, doet de ontworpen regeling een verschil in behandeling ontstaan tussen de houders van deze categorieën van voertuigen. De stellers van het ontwerp zullen dit verschil moeten kunnen verantwoorden

in het licht van het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dit verschil alvast niet verantwoord.”<sup>1</sup>

Ook thans bevat de nota aan de Vlaamse Regering geen verantwoording voor het voormelde verschil in behandeling.

6.3.1. Zoals vermeld wordt volgens de nota aan de Vlaamse Regering door de ontworpen regeling de termijn waarbinnen het gebrek moet worden opgelost, verlengd van vijftien dagen naar drie maanden.

Gevraagd in welke bepaling van het ontwerp dit wordt gepreciseerd, antwoordde de gemachtigde:

“Dit is op heden nog niet bepaald. Na de definitieve goedkeuring van het ontwerpbesluit zal dit worden bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie en worden bekendgemaakt.”

6.3.2. Uit artikel 23*decies*, § 1, 2<sup>o</sup>, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 vloeit voort dat als bij een keuring wordt vastgesteld dat een voertuig kleine gebreken vertoont, de geldigheidsduur van het keuringsbewijs gelijk is aan de periode tussen het tijdstip van de keuring en de voorziene datum voor de eerstvolgende periodieke keuring. Evenwel bedraagt luidens paragraaf 2 van dat artikel de geldigheidsduur van het keuringsbewijs drie maanden als, ongeacht eventuele tekortkomingen als vermeld in paragraaf 1 van dat artikel, bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving, bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie, vastgesteld worden.

Uit het antwoord van de gemachtigde lijkt te kunnen worden opgemaakt dat de bevoegde Vlaamse instantie, zijnde de Vlaamse minister bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid of zijn gemachtigde,<sup>2</sup> met toepassing van die paragraaf 2 ingeval van een deeltjesuitstoot van meer dan een miljoen deeltjes per cm<sup>3</sup> de geldigheidsduur van het keuringsbewijs op drie maanden zal bepalen.

Nog los van de vraag of een dergelijk gebrek als een “vorm van niet-naleving” kan worden beschouwd in de zin van het voormelde artikel 23*decies*, § 2,<sup>3</sup> valt niet goed in te zien waarom, vermits het voornemen om te voorzien in een geldigheidsduur van drie maanden reeds vaststaat, die niet in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zelf wordt vermeld. Een dergelijke bepaling zou kunnen worden opgenomen als een tweede lid in artikel 23*decies*, § 1, in afwijking van hetgeen in punt 2<sup>o</sup> van dat artikel wordt bepaald.

---

<sup>1</sup> Adv.RvS 70.507/3 van 21 december 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 ‘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 en van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, onder meer ter invoering van de deeltjesteller bij de technische controle van motorvoertuigen’, opmerking 4.

<sup>2</sup> Zie artikel 1, § 2, 4*ter*, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

<sup>3</sup> Het gaat alleszins niet om een administratieve tekortkoming.

Het is dan ook raadzaam het ontwerp aan te vullen met een bepaling in die zin. Voor zover die aanvulling daartoe beperkt blijft, moet het ontwerp niet opnieuw voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State.

#### Artikel 5

7. In het ontworpen artikel 33/4, derde lid, van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt het departement Mobiliteit en Openbare Werken gemachtigd om het model en het formaat te bepalen van de in het tweede lid van dat artikel vermelde documenten.

Volgens de gemachtigde wordt met de machtiging beoogt “om modelformulieren en het digitaal formaat te bepalen.”

Voor zover die modelformulieren en formaten enkel gegevens bevatten die uit de bestaande regelgeving voortvloeien, en bijgevolg geen bijkomende informatie wordt gevraagd, kan die machtiging worden aanvaard.

#### Bijlage 2

8. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde dat in punt 25 van de ontworpen bijlage 8 een kruisje moet worden toegevoegd in de kolom “onderneming”.

Hiermee kan worden ingestemd.

#### Slotopmerking

9. Aan het begin van het ontwerp moet een bepaling worden ingevoegd waarin wordt vermeld dat het ontwerp voorziet in de gedeeltelijke omzetting 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’.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE