

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 229.683 van 23 december 2014
in de zaak A. 207.454/IX-7905**

In zake : de BVBA ORACLE CARS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Godfried De Smedt
 kantoor houdend te 9160 Lokeren
 Roomstraat 40
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Van Hyfte
kantoor houdend te 1060 Brussel
Gulden Vlieslaan 77
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 26 december 2012, strekt tot de
nietigverklaring van “de beslissing van de FOD Mobiliteit en Vervoer van
[5 december 2012] houdende weigering van [een] goedkeuringscertificaat voor
individuele voertuigen m.b.t. het voertuig Westfield WS1W, met
voertuigidentificatienummer SA9WS1W219X039152”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord
ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord
ingediend.

Eerste auditeur Ann Eylenbosch heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 24 november 2014.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Stephanie Cappaert, die *loco* advocaat Godfried De Smedt verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Ann Eylenbosch heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De verzoekende partij is invoerder en verdeler van *component cars* of *kitcars* vanuit het Verenigd Koninkrijk.

3.2. Op 26 oktober 2011 dient de verzoekende partij via het keuringsstation AIBV te Londerzeel een aanvraag tot individuele goedkeuring in van het voertuig Westfield Sport, met voertuigidentificatienummer SA9WS1W219X039152.

3.3. Deze aanvraag tot individuele goedkeuring wordt door het keuringsstation toegestuurd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer,

directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid, dienst Homologatie voertuigen.

3.4. Via de volgende e-mails van de dienst Homologatie wordt het door de verzoekende partij gekozen keuringsstation op de hoogte gebracht van het volgende:

- e-mail van 21 december 2011:

“Geachte,
Een emissieattest ontbreekt.”

- e-mail van 22 december 2011:

“Geachte,
Naast het gisteren gevraagde document ivm de uitstoot, hebben wij ook nog nodig:
Het Engelse testrapport/goedkeuring waaruit blijkt dat het voertuig voldoet aan de EU goedkeuringsnormen.”

- e-mail van 30 mei 2012:

“Geachte,
Naast het gisteren gevraagde document ivm de uitstoot, hebben wij ook nog nodig:
Het Engelse testrapport/goedkeuring waaruit blijkt dat het voertuig voldoet aan de EU goedkeuringsnormen.”

3.5. Met een brief van 15 maart 2012 gericht aan de dienst Homologatie zet de verzoekende partij bij monde van haar raadsman uiteen waarom zij van oordeel is dat, middels een eenvoudige technische controle, het bij de aanvraag gevoegde “UK registration certificate” volstaat voor de registratie in een andere lidstaat.

3.6. Op een vergadering van 18 september 2012 zetten de verzoekende partij en de verwerende partij nogmaals hun standpunten uiteen.

3.7. Met een e-mail van 24 september 2012 deelt de verwerende partij aan de verzoekende partij het volgende mee:

“Wij zullen een antwoord voorbereiden voor de 31/10/2012.”

3.8. Op 5 december 2012 weigert de verwerende partij het goedkeuringscertificaat voor individuele voertuigen met betrekking tot het voertuig Westfield Sport met voertuigidentificatienummer SA9WS1W219X039152. Deze weigeringsbeslissing luidt als volgt:

“De aanvraag is onvolledig. De buitenlandse individuele goedkeuring met bijhorende testrapporten, -certificaten ontbreekt.”

Dat is de bestreden beslissing.

3.9. Op 31 januari 2013 richt de dienst Homologatie een schrijven aan de verzoekende partij waarin zij de door deze laatste op de vergadering van 18 september 2012 aangevoerde argumentatie beantwoordt.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

4.1. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van artikel 16*bis* 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’.

Volgens de verzoekende partij is de bestreden beslissing “formalistisch” niet correct in die zin dat noch de correspondentiegegevens, noch de te volgen procedure en de termijnen waarbinnen het beroep tot nietigverklaring bij de Raad van State moet worden ingediend, worden vermeld in de bestreden beslissing.

4.2. In de memorie van wederantwoord voert de verzoekende partij bij de bespreking van het eerste middel voor het eerst aan dat de bestreden beslissing niet rechtstreeks werd meegedeeld aan de verzoekende partij maar enkel bij e-mail werd toegestuurd aan het keuringscentrum.

Beoordeling

5.1. Artikel 16*bis* van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 luidt als volgt:

“Elk besluit dat op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk wordt genomen en elk besluit tot weigering of intrekking van een EG-typegoedkeuring, tot weigering van registratie of tot verbod van de verkoop wordt uitvoerig met redenen omkleed. Het besluit wordt ter kennis gebracht van de belanghebbende onder vermelding van de rechtsmiddelen waarover hij beschikt en van de termijnen waarbinnen hij deze kan aanwenden.”

In de bestreden beslissing wordt in dat verband het volgende vermeld:

“Indien u van mening bent dat wij de regelgeving verkeerd interpreteerden betwist u door een procedure aanhangig te maken bij de Raad van State.”

5.2. De verzoekende partij voert, in de eerste plaats, aan dat de verwerende partij tekortgeschoten is aan de verplichting die haar wordt opgelegd door artikel 16*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De in die bepaling vervatte verplichting om de rechtsmiddelen te vermelden waarover de belanghebbende beschikt en de termijnen waarbinnen hij deze kan aanwenden, is evenwel te situeren nadat de beslissing is genomen. Een eventuele tekortkoming bij die kennisgeving tast de regelmatigheid van de beslissing zelf niet aan en kan bijgevolg niet dienstig worden aangevoerd als annulatiemiddel tegen die beslissing zelf.

6. In de memorie van wederantwoord wordt door de verzoekende partij aan het middel een bijkomende grondslag toebedeeld. Zij voert aan dat de bestreden beslissing niet rechtstreeks werd meegedeeld aan haar.

Deze nieuwe argumentatie komt neer op een nieuw middel. De verzoekende partij had deze grief reeds in haar verzoekschrift kunnen aanvoeren. Het middel zoals bijkomend geconcipieerd in de memorie van wederantwoord is niet ontvankelijk.

7. Het eerste middel is niet ontvankelijk.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

8.1. Het tweede middel is afgeleid uit de schending van de materiële motiveringsplicht en de formele motiveringsplicht zoals vervat in de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’.

Volgens de verzoekende partij is de motivering van de bestreden beslissing niet alleen niet afdoende, maar bovendien feitelijk onjuist. Zij stelt dat zij aan de verwerende partij alle mogelijke relevante informatie heeft bezorgd. De verwerende partij beschikt aldus over het bewijs van registratie van het voertuig in het Verenigd Koninkrijk, het zogenaamde “UK Registration Certificate”. Aan de vraag van de verwerende partij naar de individuele goedkeuring met bijbehorende testcertificaten kan de verzoekende partij feitelijk niet voldoen, omdat het individuele goedkeuringsattest wordt ingehouden bij de inschrijving in het Verenigd Koninkrijk. Dat is aan de verwerende partij meermaals meegedeeld.

Daarenboven wijst de verzoekende partij erop dat een goedkeuring voor hetzelfde voertuig slechts éénmaal en in één lidstaat mag worden

aangevraagd. Indien het voertuig wordt goedgekeurd, kan het geregistreerd worden, zoals gebeurd is in het Verenigd Koninkrijk. Bij die registratie wordt een geüniformiseerd Europees registratiedocument of kentekenbewijs afgeleverd. Dat document moet in elke lidstaat worden aanvaard en bewijst dat het voertuig de goedkeuringsprocedure heeft doorstaan. Wanneer een voertuig opnieuw in een andere lidstaat wordt aangeboden ter registratie, kan het goedkeuringscertificaat of delen ervan niet worden geëist door de nieuwe lidstaat. Zulks wordt volgens de verzoekende partij bevestigd door het Hof van Justitie in zijn arrest van 6 september 2012 in de zaak C-150/11, Commissie/België.

8.2. In de memorie van wederantwoord laat de verzoekende partij nog gelden dat het aan de verwerende partij staat, wil zij de goedkeuring weigeren, om aan te tonen dat het voertuig een reëel risico voor de volksgezondheid meebrengt. De verwerende partij kan deze bewijslast niet afwimpelen op de verzoekende partij, noch kan zij eisen dat de verzoekende partij bepaalde documenten zou bijvoegen of bepaalde onderzoeken zou laten uitvoeren.

Daarnaast herhaalt de verzoekende partij dat indien de individuele goedkeuring in een andere lidstaat is gevolgd door een registratie in diezelfde lidstaat, de verwerende partij de inschrijving steeds moet toestaan, tenzij deze laatste redelijke gronden naar voren brengt om aan te nemen dat de technische voorschriften in het Verenigd Koninkrijk niet gelijkwaardig zijn aan deze in België.

Verder stelt de verzoekende partij dat zij helemaal geen individuele goedkeuringsaanvraag heeft ingediend, maar dat de verwerende partij haar vraag tot inschrijving als dusdanig heeft behandeld. Er kan dan ook niet worden geoordeeld dat zij heeft nagelaten een volledig dossier in te dienen.

Volgens de verzoekende partij is de eis van de verwerende partij om voor elk voertuig een testrapport of testcertificaat inzake de emissie voor te leggen onredelijk en onevenredig.

De verzoekende partij is dan ook van oordeel dat de verwerende partij het bewijs moet leveren van de afwijkingen inzake technische keuringen met gevaren voor de volksgezondheid als potentieel gevolg. De verwerende partij kan zich niet verstoppen achter het gegeven dat zij onvoldoende informatie zou hebben verkregen van de verzoekende partij.

Tot slot benadrukt de verzoekende partij dat de verwerende partij in de bestreden beslissing louter poneert dat de aanvraag niet volledig zou zijn. De verwerende partij argumenteert en motiveert niet waarom haar stelling dat zij geen bijkomende documenten naar voren dient te brengen, niet correct zou zijn. Gelet op de voorafgaande briefwisseling en vergaderingen tussen partijen mag zulks nochtans van de verwerende partij worden verwacht. De verzoekende partij blijft aldus in het duister tasten nopens de beweegredenen van de verwerende partij.

8.3. In het auditoraatsverslag wordt erop gewezen dat als er geen EG-typegoedkeuring voorligt, het de verwerende partij is toegestaan om het bewijs te vragen dat het voertuig in kwestie inzake emissies zou beantwoorden aan de norm van richtlijn 70/220/EG van de Raad van 20 maart 1970 ‘inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen’ en dat dit bewijs van de beantwoording niet zou voorliggen.

In antwoord hierop stelt de verzoekende partij in haar laatste memorie dat die stelling faalt. Het komt volgens haar aan de verwerende partij toe om aan te tonen dat er gevaren zouden bestaan voor de volksgezondheid. Deze gevaren kunnen niet worden aangenomen op basis van de vaststelling dat er geen testresultaten zouden voorliggen, hetgeen volgens de verzoekende partij duidelijk wordt uiteengezet in de interpretatieve mededeling over de procedures voor de registratie van uit een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen (bedoeld wordt: Interpretatieve mededeling 2007/C 68/04 van de Europese Commissie van

14 februari 2007 ‘over de procedures voor de registratie van uit een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen’) waarin wordt vermeld dat een lidstaat niet tot een ernstig gevaar voor de volksgezondheid kan concluderen louter op basis van de vaststelling dat de goedkeuring in een andere lidstaat andere technische eigenschappen en verschillen zou vertonen. Volgens de verzoekende partij wordt dat in het auditorsverslag volledig genegeerd.

Verder benadrukt de verzoekende partij in haar laatste memorie dat er wel degelijk een “validatiecertificaat” voorligt voor een identieke wagen Westfield WS1W. Beide wagens zijn volgens haar identiek. Als de verwerende partij erkent dat het ene voertuig inzake emissies beantwoordt aan “de richtlijn”, dan dient dit uiteraard ook te gelden voor het andere voertuig.

Wat het kwestieuze voertuig betreft, wijst de verzoekende partij er tevens op dat er een “groen keuringsbewijs” voorligt, wat impliceert dat het voertuig in overeenstemming is met de voornoemde richtlijn 70/220/EG.

Ten slotte voert de verzoekende partij nog aan dat, in tegenstelling met wat in het auditorsverslag wordt gesuggereerd, van haar moeilijk kan worden verwacht dat zij zelf, op eigen initiatief en op eigen kosten, nogmaals een emissietest zou laten uitvoeren. Niet alleen is dergelijke verplichting in strijd met het voornoemde arrest van 6 september 2012 van het Hof van Justitie naar luid waarvan het een lidstaat verboden is om een nieuw goedkeuringscertificaat te vragen wanneer zulks reeds is afgeleverd door een andere lidstaat, maar is ook de kostprijs hiervoor onredelijk hoog, hetgeen dan weer in strijd is met de voornoemde interpretatieve mededeling waarin wordt vermeld dat individuele goedkeuringen geen onevenredige kosten met zich mogen meebrengen.

Beoordeling

9.1. De artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ verplichten de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een “afdoende” wijze.

Om “afdoende” te zijn, moet de gegeven motivering draagkrachtig zijn, dit wil zeggen dat de motieven de beslissing moeten kunnen dragen. De beslissing dient duidelijk de redenen te vermelden waarop de overheid haar beslissing steunt.

9.2. In de bestreden beslissing wordt de aanvraag van de verzoekende partij tot afgifte van een individueel goedkeuringscertificaat geweigerd omdat haar aanvraag onvolledig is. Deze onvolledigheid wordt verder gemotiveerd door te verwijzen naar de ontbrekende stukken, zijnde de buitenlandse individuele goedkeuring met bijbehorende testrapporten en certificaten.

De formelemotiveringsplicht houdt te dezen in dat aan de verzoekende partij de nodige informatie moet worden gegeven over de redenen waarom haar verzoek tot goedkeuring als enig voertuig is geweigerd, zodat zij met kennis van zaken zou kunnen oordelen of het zin heeft zich tegen de afwijzing te weren en in rechte voor haar belangen op te komen.

Het feit dat de bestreden beslissing het ontbreken van het emissieattest of andere testcertificaten die ervan blijken zouden geven dat het voertuig voldoet aan de EU-goedkeuringsnormen niet uitdrukkelijk in zijn motivering betreft, neemt niet weg dat de verzoekende partij vóór het indienen van haar beroep kennis heeft kunnen nemen van bedoelde motieven. Zulks blijkt uit de e-mailberichten van 21 december 2011, 22 december 2011 en 30 mei 2012 van de verwerende partij aan het door de verzoekende partij gekozen keuringsstation en

haar eigen schrijven van 15 maart 2012 waar zij bedoelde motieven op omstandige wijze bekritiseert. Aldus kan de verzoekende partij niet worden gevolgd waar zij stelt dat zij in het duister tast nopens de beweegredenen van de verwerende partij. Het doel van de formelemotiveringsplicht blijkt aldus in ieder geval te zijn bereikt.

10.1. Het beginsel van de materiëlemotiveringsplicht houdt in dat iedere administratieve rechtshandeling moet steunen op motieven waarvan het feitelijk bestaan naar behoren bewezen is en die in rechte ter verantwoording van die handeling in aanmerking kunnen worden genomen.

10.2.1. In zoverre de verzoekende partij aanvoert dat de motivering van de bestreden beslissing niet juist is en zij de regelmatigheid van de goedkeuringsprocedure betwist, past het het onderscheid tussen de typegoedkeuring en de individuele goedkeuring in herinnering te brengen. De eerste kan daarbij de vorm aannemen van een EG-typegoedkeuring of een nationale typegoedkeuring, die respectievelijk gepaard gaat met de afgifte door de constructeur of zijn vertegenwoordiger van een Europees dan wel Belgisch gelijkvormigheidsattest of certificaat van overeenstemming. De voertuigen die niet zijn gedekt door een Europees of Belgisch gelijkvormigheidsattest kunnen het voorwerp zijn van een individuele goedkeuring.

10.2.2. De goedkeuring van voertuigen is in de Europese Unie geharmoniseerd bij richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 ‘tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd’. Die richtlijn is in het interne recht geïmplementeerd door het koninklijk besluit van 14 april 2009 ‘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’.

Volledigheidshalve kan hieraan nog worden toegevoegd dat pas na afgifte van een passende goedkeuring, de registratie van een voertuig kan gebeuren. Die registratie behelst de administratieve toestemming om het motorvoertuig in het verkeer te brengen, wat de identificatie ervan en de afgifte van een kenteken impliceert. In de Europese Unie is de inschrijving van voertuigen en kentekenbewijzen, eveneens geharmoniseerd bij richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 ‘inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen’. Die richtlijn is in het interne recht geïmplementeerd door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’.

10.3.1. In haar memorie van wederantwoord stelt de verzoekende partij dat zij helemaal geen individuele goedkeuringsaanvraag heeft ingediend, maar dat de verwerende partij haar vraag tot inschrijving als dusdanig heeft behandeld. Er zou dan ook niet kunnen worden geoordeeld dat de verzoekende partij heeft nagelaten een volledig dossier in te dienen.

Hiermede kan niet worden ingestemd. Het dossier bevat immers een “attest ten behoeve van het bekomen van proces-verbaal van goedkeuring als enig voertuig (PVG nummer)” ondertekend door de zaakvoerder van de verzoekende partij op 26 oktober 2011. Een aanvraag tot individuele goedkeuring van de verzoekende partij ligt dus voor.

10.3.2. Volgens de verzoekende partij kan de goedkeuring voor eenzelfde voertuig slechts éénmaal en in één lidstaat worden aangevraagd.

Dat middelonderdeel kan niet worden bijgevalen.

Luidens artikel 7, § 1, 6, tweede zin, van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 mag er voor een bepaald type voertuig slechts één enkele aanvraag worden ingediend en kan ze niet worden ingediend indien ze al in een andere Lidstaat werd ingediend. Die bepaling, die de omzetting

vormt van artikel 6, lid 6, van richtlijn 2007/46/EG, geldt evenwel enkel voor een typegoedkeuring en niet voor een individuele goedkeuring zoals *in casu*.

10.3.3.1. De bestreden beslissing betreft de weigering om voor het betrokken voertuig een individuele goedkeuring te verlenen.

Artikel 13 van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968 regelt de individuele goedkeuring. Dat artikel luidt als volgt:

§ 1. De goedkeuringsinstantie kan een specifiek, al dan niet uniek voertuig vrijstellen van de toepassing van een of meerdere bepalingen van dit hoofdstuk of van een of meerdere in bijlage 26 of in bijlage 33 vermelde regelgevingen en alternatieve voorschriften opleggen.

Elke beslissing van vrijstelling met betrekking tot de toepassing van de in de eerste alinea bedoelde voorschriften moet behoorlijk worden gemotiveerd.

Met ‘alternatieve voorschriften’ worden administratieve bepalingen en technische voorschriften bedoeld waarmee een verkeersveiligheids- en milieubeschermingsniveau wordt gewaarborgd dat, voor zover praktisch haalbaar, even hoog is als het niveau waarin de bepalingen van bijlage 26 of bijlage 33, volgens het geval, voorzien.

Bijlage 26 bepaalt de minimumvoorwaarden waaraan de voertuigen waarvoor een individuele goedkeuring wordt verleend moeten voldoen. De goedkeuringsinstantie mag beslissen, binnen de in lid 1 bepaalde beperkingen en op basis van een behoorlijk gemotiveerde beslissing, om bepaalde vereisten van bijlage 26, deel IV toe te voegen of te schrappen.

§ 2. De goedkeuringsinstantie aanvaardt elke EG-typegoedkeuring van systemen, onderdelen of technische eenheden in plaats van de alternatieve voorschriften.

§ 3. De aanvraag voor individuele goedkeuring wordt ingediend door de fabrikant, de eigenaar van het voertuig of door een persoon die namens hen optreedt, op voorwaarde dat deze persoon in de Gemeenschap is gevestigd.

§ 4. De goedkeuringsinstantie verleent individuele goedkeuring wanneer het voertuig in overeenstemming is met de bij de aanvraag gevoegde beschrijving en voldoet aan de toepasselijke technische voorschriften en reikt een individueel goedkeuringscertificaat af.

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.

Het individuele goedkeuringscertificaat draagt niet de aanhef ‘EG-goedkeuring van voertuig’.

Het individuele goedkeuringscertificaat vermeldt het identificatienummer van het betrokken voertuig.

§ 5. De geldigheid van de individuele goedkeuring is beperkt tot het grondgebied van de Lidstaat die ze heeft verleend.

Wanneer een aanvrager in een andere Lidstaat een voertuig wenst te verkopen, te registreren of in het verkeer te brengen waarvoor een individuele goedkeuring werd verleend, bezorgt de goedkeuringsinstantie hem, op zijn verzoek, een verklaring met de technische voorschriften op grond waarvan het desbetreffende voertuig werd goedgekeurd.

Met betrekking tot een voertuig waarvoor een individuele goedkeuring werd verleend door een andere Lidstaat, staat de goedkeuringsinstantie de verkoop, de registratie of het in het verkeer brengen ervan toe, tenzij de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn met de in België toepasselijke technische voorschriften.

§ 6. Op verzoek van de fabrikant of van de eigenaar van het voertuig, verleent de goedkeuringsinstantie een individuele goedkeuring voor elk voertuig dat beantwoordt aan de bepalingen van dit hoofdstuk en aan de in bijlage 26 of bijlage 33 vermelde regelgevingen, volgens het geval.

§ 7. De bepalingen van dit artikel mogen worden toegepast op de voertuigen waarvoor een typegoedkeuring overeenkomstig dit hoofdstuk werd verleend en die voor hun eerste registratie of voor het voor het eerst in het verkeer brengen werden gewijzigd.

§ 8. De procedure voorzien in dit artikel kan op een specifiek voertuig worden toegepast tijdens de opeenvolgende voltooiingsfasen ervan in het kader van een procedure van meerfasentypegoedkeuring.

§ 9. De in dit artikel voorziene procedure mag geen tussenliggende fase in het normale verloop van een procedure van meerfasentypegoedkeuring vervangen en mag niet worden toegepast om de eerstefasegoedkeuring van een voertuig te verkrijgen.”

Artikel 13 vormt de omzetting in het interne recht van artikel 24 van richtlijn 2007/46/EG.

In de voornoemde Interpretatieve mededeling nr. 2007/C68/04 van de Europese Commissie van 14 februari 2007 ‘over de procedures voor de registratie van uit een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen’ wordt in verband met de individuele nationale goedkeuring het volgende vermeld:

“Een nieuw motorvoertuig waarvoor geen EG-typegoedkeuring is verleend, kan aan een nationale goedkeuring in de ontvangende lidstaat worden onderworpen voordat het wordt geregistreerd. De nationale goedkeuring zal resulteren in een nationaal certificaat van overeenstemming dat onder meer zal dienen om het motorvoertuig te laten registreren.

De nationale goedkeuring kan een nationale typegoedkeuring of een nationale individuele goedkeuring zijn:

- de nationale typegoedkeuring en de nationale typegoedkeuring van in

kleine series gebouwde voertuigen zijn bedoeld om te waarborgen dat het voertuigtype aan de relevante technische voorschriften voldoet. Zij resulteren in een door de fabrikant afgegeven nationaal certificaat van overeenstemming, waarin hij verklaart dat het voertuig in kwestie is gebouwd in overeenstemming met het goedgekeurde voertuigtype;

- de nationale individuele goedkeuring betreft het certificeren van de overeenstemming van een specifiek (al dan niet uniek) voertuig met de relevante nationale voorschriften. Deze procedure geldt met name voor voertuigen die individueel uit derde landen worden ingevoerd en die niet aan de Europese typegoedkeuringsvoorschriften voldoen, alsmede voor unieke voertuigen.

Nationale typegoedkeurings- en individuele goedkeuringsprocedures voor motorvoertuigen die voor het eerst in de EU worden gebruikt of geregistreerd, vallen doorgaans buiten het toepassingsgebied van de Gemeenschapswetgeving.

Nationale goedkeuringsprocedures voor motorvoertuigen waarvoor in een andere lidstaat al nationale goedkeuring is verleend of die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, moeten echter in overeenstemming zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag [lees: de artikelen 34 en 36 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna het VWEU]. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie is het bestaan van dergelijke nationale procedures niet noodzakelijk in strijd met deze artikelen.

Om in overeenstemming te zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag [lees: de artikelen 34 en 36 van het VWEU] moeten deze goedkeuringen echter ten minste de volgende procedurele voorwaarden vervullen [voetnoot 17: Arrest van het Hof van Justitie van 22 januari 2002, Canal Satélite Digital SL tegen Administración General del Estado, in tegenwoordigheid van Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), zaak C-390/99, Jurispr. 2002, blz. I-00607]:

- a) De nationale goedkeuringsprocedures moeten in ieder geval gebaseerd zijn op objectieve, niet-discriminerende en vooraf gekende criteria, zodat een grens wordt gesteld aan de beoordelingsvrijheid van de nationale autoriteiten en willekeur wordt voorkomen.
- b) Deze procedures mogen geen controles behelzen die in het kader van andere procedures in dezelfde of een andere lidstaat al zijn uitgevoerd. Bijgevolg hebben de nationale autoriteiten niet het recht om technische testen te eisen die al in een andere lidstaat zijn uitgevoerd en waarvan de resultaten voor hen beschikbaar zijn of hun op verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld. Dit vergt een actieve benadering door de nationale instantie die een aanvraag ontvangt om een motorvoertuig goed te keuren of, in dezelfde context, de gelijkwaardigheid te erkennen van een goedkeuringscertificaat dat door een goedkeuringsinstantie van een andere lidstaat is afgegeven. Een actieve benadering is trouwens ook vereist van laatstgenoemde instantie en in dit opzicht is het aan de lidstaten om ervoor te zorgen dat de bevoegde goedkeuringsinstanties met elkaar samenwerken om de procedures voor toegang tot de nationale markt van de importerende lidstaat te vergemakkelijken [voetnoot 18: Arrest van het Hof van Justitie van 10 november 2005, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de

Portugese Republiek, zaak C-432/03, Jurispr. 2005, blz. I-09665].

- c) De procedure moet makkelijk toegankelijk zijn en vrij snel kunnen worden voltooid en als zij op een weigering uitloopt, moet deze voor de rechtbank kunnen worden betwist. De procedure moet uitdrukkelijk bij een voor de nationale autoriteiten bindende handeling met algemene strekking zijn vastgesteld. Bovendien is een nationale goedkeuringsprocedure niet in overeenstemming met de fundamentele beginselen van het vrije verkeer van goederen, als de duur van de procedure en de onevenredige kosten die zij met zich brengt, de eigenaar van het motorvoertuig ervan doet afzien de goedkeuringsaanvraag in te dienen.

De technische voorschriften van de ontvangende lidstaat mogen nietodeloos eisen dat het motorvoertuig wordt gewijzigd. Het feit dat het motorvoertuig eerder in een andere lidstaat was geregistreerd, betekent dat de bevoegde instanties van die lidstaat van oordeel waren dat het motorvoertuig aan alle relevante technische voorschriften voldeed. De goedkeuring van een motorvoertuig dat al in een andere lidstaat was goedgekeurd, ongeacht of het eerder was geregistreerd of niet, mag derhalve door de bevoegde nationale instanties alleen worden geweigerd als het motorvoertuig een reëel risico voor de volksgezondheid meebrengt. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie moeten de lidstaten bij de uitoefening van hun discretionaire bevoegdheid het evenredigheidsbeginsel in acht nemen. De middelen die zij kiezen, mogen niet verder gaan dan hetgeen werkelijk noodzakelijk is om de bescherming van de volksgezondheid te waarborgen of om aan de dwingende vereisten op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheid te voldoen; verder moeten die middelen in verhouding staan tot het nagestreefde doel, in die zin dat dit doel niet kon worden bereikt met middelen die het intracommunautaire handelsverkeer minder beperken [voetnoot 19: Arrest van het Hof van Justitie van 5 februari 2004, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Franse Republiek, zaak C- 24/00, Jurispr. 2004, blz. I-01277]. Aangezien artikel 30 van het EG-Verdrag [lees: artikel 36 van het VWEU] een restrictief uit te leggen uitzondering op de regel van het vrije goederenverkeer binnen de Gemeenschap is [voetnoot 20: Arrest van het Hof van Justitie van 5 februari 2004, strafzaak tegen John Greenham en Léonard Abel, zaak C-95/01, Jurispr. 2004, blz. I-01333], moeten de nationale autoriteiten die zich daarop beroepen, in elk concreet geval aantonen dat hun regeling noodzakelijk is voor een doeltreffende bescherming van de in artikel 30 van het EG-Verdrag [lees: artikel 36 van het VWEU] bedoelde belangen, en met name dat de goedkeuring van het motorvoertuig in kwestie een reëel risico voor de volksgezondheid of de verkeersveiligheid meebrengt.

In dit geval zou het niet redelijk zijn te beweren dat alleen al het feit dat een voertuig volgens de voorschriften van een andere lidstaat is goedgekeurd en eventueel, maar niet noodzakelijk, bepaalde technische eigenschappen vertoont die verschillen van die welke bij de wetgeving van de lidstaat van bestemming zijn voorgeschreven of verschillen van die van het corresponderende, in deze lidstaat goedgekeurde type, een ernstig gevaar voor de gezondheid en het leven van personen of voor het milieu oplevert.

In de praktijk dienen de bevoegde instanties van de ontvangende lidstaat de volgende maatregelen te nemen:

- a) de technische eigenschappen van een motorvoertuig dat eerder in een andere lidstaat is goedgekeurd en geregistreerd, moeten in de ontvangende lidstaat eerst worden getoetst aan de toepasselijke technische voorschriften, dat wil zeggen niet aan de thans geldende voorschriften, maar aan de voorschriften die in de ontvangende lidstaat van toepassing waren op het ogenblik dat in de lidstaat van oorsprong goedkeuring is verleend;
- b) de bevoegde instanties moeten rekening houden met de testcertificaten die door de bevoegde instanties van andere lidstaten en door de fabrikant zijn afgegeven [voetnoot 21: Arrest van het Hof van Justitie van 16 oktober 2003, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Italiaanse Republiek, zaak C-455/01, Jurispr. 2003, blz. I-12023]. Aanvullende testen mogen alleen worden opgelegd als zij noodzakelijk zijn om de bevoegde instanties informatie te verstrekken die op de certificaten niet kan worden gevonden;
- c) op basis daarvan moeten de bevoegde instanties bepalen op welke punten het motorvoertuig niet voldoet aan de technische voorschriften die in de ontvangende lidstaat van toepassing waren op het ogenblik dat het voertuig voor het eerst in de EU werd goedgekeurd;
- d) de bevoegde instanties mogen dan alleen nationale technische voorschriften toepassen die evenredig zijn in het licht van een van de redenen die door het Hof van Justitie als dwingende vereisten worden erkend of die in artikel 30 van het EG-Verdrag [lees: artikel 36 VWEU] worden genoemd. Er zij op gewezen dat de toepassing van onevenredige nationale technische voorschriften op het motorvoertuig in kwestie een schending zou inhouden van het Gemeenschapsrecht, dat in ieder geval prevaleert op nationaal recht.”

10.3.3.2. Partijen zijn het er over eens dat het betrokken voertuig het voorwerp heeft uitgemaakt van een individuele goedkeuring in het Verenigd Koninkrijk en aldaar ook is geregistreerd.

Zoals hiervóór is vermeld, valt de invoer van het betrokken voertuig, bij gebreke van een totale harmonisatie, onder de toepassing van het beginsel van het vrije verkeer van goederen van de artikelen 34 tot en met 36 van het VWEU. Deze artikelen luiden als volgt:

“VERBOD OP KWANTITATIEVE BEPERKINGEN TUSSEN DE LIDSTATEN

Artikel 34 (oud artikel 28 EG-Verdrag)

Kwantitatieve invoerbepkeringen en alle maatregelen van gelijke werking zijn tussen de lidstaten verboden.

Artikel 35 (oud artikel 29 EG-Verdrag)

Kwantitatieve uitvoerbepkeringen en alle maatregelen van gelijke werking zijn tussen de lidstaten verboden.

Artikel 36 (oud artikel 30 EG-Verdrag)

De bepalingen van de artikelen 34 en 35 vormen geen beletsel voor verboden of beperkingen van invoer, uitvoer of doorvoer, welke gerechtvaardigd zijn uit hoofde van bescherming van de openbare zedelijkheid, de openbare orde, de openbare veiligheid, de gezondheid en het leven van personen, dieren of planten, het nationaal artistiek historisch en archeologisch bezit of uit hoofde van bescherming van de industriële en commerciële eigendom. Deze verboden of beperkingen mogen echter geen middel tot willekeurige discriminatie noch een verkapte beperking van de handel tussen de lidstaten vormen.”

De weigering om *kitcars* – zoals het betrokken voertuig – die eerder in het Verenigd Koninkrijk zijn geregistreerd in België goed te keuren (en in te schrijven), dient dus in het licht hiervan te worden beoordeeld.

In bijlage 26 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden de minimumvoorwaarden bepaald waaraan de voertuigen waarvoor een individuele goedkeuring wordt verleend, moeten voldoen. Daarin wordt onder meer bepaald dat het voertuig inzake emissies moet voldoen aan de norm van de voornoemde richtlijn 70/220/EG van de Raad van 20 maart 1970. Deze vereiste vindt haar rechtvaardiging in een van de in artikel 36 VWEU omschreven gronden van algemeen belang of in dwingende vereisten. Meer bepaald dient die vereiste de verwezenlijking van de doelstelling van de bescherming van het leven van personen, dieren of planten (zijnde milieubescherming, namelijk de vrijwaring tegen schadelijke invloeden die zich voordoen in het leefmilieu ten gevolge van de door de mens veroorzaakte milieuverontreiniging en milieuaantasting).

Omdat individuele goedkeuringsprocedures geen controles mogen behelzen die in het kader van andere procedures in de andere lidstaat, te dezen het Verenigd Koninkrijk, al zijn uitgevoerd, is het voor de ontvangende lidstaat, te dezen België, van essentieel belang te kunnen beschikken over de testcertificaten die door de bevoegde instanties van de andere lidstaat en door de fabrikant zijn afgegeven, onder meer betreffende de emissies.

Uit het dossier blijkt dat de verwerende partij enkel kon beschikken over het kentekenbewijs afgegeven door het Verenigd Koninkrijk en een gedigitaliseerde handleiding bevattende de voorwaarden waaronder in het Verenigd Koninkrijk aan *kitcars* een individueel goedkeuringscertificaat wordt afgegeven.

Gelet op het bepaalde in bijlage 26 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 is met de bewering van de verzoekende partij dat een emissieattest in het Verenigd Koninkrijk niet is vereist voor *kitcars*, niet aangetoond dat het betrokken voertuig inzake emissies beantwoordt aan de norm van richtlijn 70/220/EG.

De voorlegging van het kentekenbewijs dat het betrokken voertuig in het Verenigd Koninkrijk is geregistreerd, toont zulks evenmin aan, omdat de technische kenmerken van het betrokken voertuig aan de hand ervan niet kunnen worden vastgesteld.

Ten slotte toont de verzoekende partij niet op overtuigende wijze aan dat zij in de onmogelijkheid verkeerde het betrokken voertuig zelf aan een emissietest te laten onderwerpen, noch dat de verwerende partij onredelijk zou zijn in haar verwachting dat de indiener van de aanvraag alle nodige informatie ter beschikking dient te stellen.

10.3.4. Uit wat voorafgaat volgt dat de bestreden beslissing steunt op motieven waarvan het feitelijk bestaan naar behoren bewezen is en die in rechte ter verantwoording van die beslissing in aanmerking kunnen worden genomen.

11. Het tweede middel is in al zijn onderdelen niet gegrond.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

12.1. Het derde middel is afgeleid uit de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partij voert aan dat in het licht van haar omstandig verweerschrift van 15 maart 2012 en de vergadering van 18 september 2012 de verwerende partij niet kon volstaan met een afwijzing van haar verzoek in algemene bewoordingen. Een zorgvuldige beoordeling impliceerde volgens haar alleszins een antwoord op haar stelling dat zij de gevraagde documenten niet kon afleveren en dat de verwerende partij zelfs het recht niet had deze documenten op te vragen.

12.2. In antwoord op het auditoraatsverslag, naar luid waarvan het gegeven dat er in het dossier van de verwerende partij geen schriftelijke neerslag te vinden is van het onderzoek van de verwerende partij naar de stelling van de verzoekende partij en dit niet bewijst dat de verwerende partij deze stelling niet zou hebben onderzocht, repliceert de verzoekende partij in haar laatste memorie dat dit slechts kan worden aangenomen als de verwerende partij op enigerlei wijze zou aantonen dat zij de stelling van de verzoekende partij wel degelijk heeft onderzocht.

Volgens de verzoekende partij blijkt dat echter uit geen enkel element, wel integendeel. De verwerende partij heeft immers met een e-mail van 24 september 2012 aangekondigd dat zij “een schriftelijke repliek zou maken op het standpunt” van de verzoekende partij. Zij heeft dit echter niet gedaan. Omdat de verwerende partij zulks niet heeft gedaan, mocht de verzoekende partij er redelijkerwijs van uitgaan dat de verwerende partij geen opmerkingen had en dat het dossier volledig was. Wanneer de verwerende partij dan achteraf de aanvraag zonder meer afwijst, stellende dat het dossier niet volledig was, dan kan niet anders

geoordeeld worden dan dat de verwerende partij niet heeft gehandeld als een zorgvuldig bestuur.

Beoordeling

13. De zorgvuldigheidsplicht vereist dat het bestuur bij de feitenvinding slechts na een behoorlijk onderzoek van de zaak en met kennis van alle relevante gegevens een beslissing mag nemen.

De verzoekende partij heeft ruimschoots de gelegenheid gekregen om haar standpunt te verdedigen. Het gegeven dat het dossier geen schriftelijke neerslag bevat van het antwoord van de verwerende partij op de stellingen van de verzoekende partij omtrent de feitelijke onmogelijkheid de individuele goedkeuring voor te leggen en de geldigheid van een nationale goedkeuring in de ontvangende lidstaat, houdt als zodanig niet in dat de verwerende partij deze stellingen niet naar behoren zou hebben onderzocht en betrokken in haar besluitvorming.

Evenmin is vereist dat in de bestreden beslissing een antwoord wordt gegeven op alle voorstellen en opmerkingen die door de verzoekende partij in de loop van de procedure zijn naar voor gebracht. Het volstaat dat melding wordt gemaakt van de doorslaggevende elementen die de verwerende partij ertoe hebben gebracht om de bestreden beslissing te nemen.

Voor het overige wordt verwezen naar de bespreking onder het tweede middel.

14. Het derde middel is niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 23 december 2014, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Bruno Seutin,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,

bijgestaan door

Vera Wauters,	griffier.
---------------	-----------

De griffier

De voorzitter

Vera Wauters

Geert Van Haegendoren