

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

XIVe KAMER

A R R E S T

**nr. 233.914 van 24 februari 2016
in de zaak A. 210.797/XIV-36.115**

In zake : de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door
 1. de minister van Binnenlandse Zaken
 2. de staatsecretaris voor Mobiliteit
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Bart Van Hyfte en Laurent Delmotte
 kantoor houdend te 1060 Brussel
 Gulden Vlieslaan 77
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

 het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Bart Martel en Kristof Caluwaert
 kantoor houdend te 1050 Brussel
 Louizalaan 99
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 20 november 2013, strekt tot de nietigverklaring van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 september 2013 ‘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 besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 226.741 van 13 maart 2014 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verzoekende partij heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

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

Eerste auditeur-afdelingshoofd Walter Van Noten heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 30 september 2015.

Staatsraad Kaat Leus heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verzoekende partij, en advocaat Bart Martel, die eveneens *loco* advocaat Kristof Caluwaert verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Alexander Van Steenberge 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. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 september 2013 ‘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 besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM’ (hierna: het besluit van 20 september 2013) werd bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 2 oktober 2013.

Luidens de nota aan de Vlaamse Regering VR 2013 1907 DOC.0784/1 heeft het besluit van 20 september 2013 onder meer tot doel “reclame op de bussen van De Lijn opnieuw mogelijk te maken om op die manier De Lijn toe te laten extra inkomsten uit reclame te genereren”.

3.2. Daartoe wordt bij artikel 1 van het besluit van 20 september 2013 artikel 38, derde lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 ‘betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM’, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007, opgeheven. Die bepaling luidde:

“Om de reizigers een uitstekend uitzicht te bieden, is het verboden om reclame of berichten op de voor- en de zijruiten van de voertuigen van de VVM aan te brengen.”

3.3. Het beroep tot nietigverklaring is gericht tegen artikel 3 van het besluit van 20 september 2013 waarbij artikel 75 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, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 14 januari 1971 en 12 december 1975', wordt opgeheven. Het betreft de bestreden bepaling.

3.4. Het aldus voor het Vlaamse Gewest opgeheven artikel 75 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' (hierna: het KB Technische Eisen), luidt:

“Publiciteit.

Geen publiciteit mag worden gevoerd op de buitenste ruiten van de voor het bezoldigd vervoer van personen of voor hiermede gelijkgesteld gratis vervoer gebezigde auto's. Deze bepaling geldt niet voor de dakvensters of de rondingen ervan.

De dienstaankondigingen die op de buitenste ruiten van die voertuigen voorkomen mogen het uitzicht naar buiten van de reizigers niet belemmeren.”

3.5. De bevoegdheid van de Vlaamse Regering om over te gaan tot de opheffing van artikel 75 van het KB Technische Eisen, wordt in de voormelde nota aan de Vlaamse Regering VR 2013 1907 DOC.0784/1 als volgt verantwoord:

“Het behoort tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om de bepaling van artikel 75 van het KB technische eisen op te heffen aangezien ze inhoudelijk geen technische eis betreft, maar wel een bepaling die is ingegeven vanuit het comfort voor de reizigers en dus onlosmakelijk verbonden is met de dienstverlening door De Lijn”.

3.6. De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit werd bij arrest nr. 226.741 van 13 maart 2014 verworpen.

IV. Onderzoek van het enige middel

Uiteenzetting van het middel

4. Het enige middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 35, 39 en 134 van de Grondwet en van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' (hierna: BWHI).

De verzoekende partij zet in haar inleidend verzoekschrift uiteen dat zij op grond van die bepalingen de exclusieve bevoegdheid heeft tot het uitvaardigen van de technische voorschriften van de verkeers- en vervoermiddelen. Het KB Technische Eisen vindt zijn wettelijke basis in 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’. Artikel 75 van het KB Technische Eisen dat ertoe strekt de verkeersveiligheid te garanderen en te bevorderen, is een technisch voorschrift dat derhalve onder de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid valt. De verwerende partij is bijgevolg niet bevoegd om artikel 75 van het KB Technische Eisen op te heffen.

De verzoekende partij stelt voorts nog dat het enkel haar toekomt “om deze reglementaire bevoegdheid uit te oefenen en dit in overeenstemming met Verordening nr. 661/2009”; dit is de Verordening nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 ‘betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden’. Zij wijst op artikel 5.2.c) van die Verordening dat als algemeen voorschrift stelt dat “de fabrikanten bij de conceptie en de bouw van voertuigen ervoor zorgen dat voldaan is aan de relevante voorschriften van de Verordening en zijn uitvoeringsmaatregelen onder meer wat betreft ‘c) systemen om de bestuurder een groter gezichtsveld te bieden en hem informatie over de staat van het voertuig en de omgeving te verstrekken, daaronder begrepen ruiten, spiegels en informatiesystemen voor de bestuurder’”. Zij voert aan dat de eenvoudige opheffing van het verbod op publiciteit op ruiten van artikel 75 van het KB Technische Eisen hiermee in strijd is en dat de in het middel geciteerde grondwettelijke en wettelijke bepalingen derhalve manifest zijn geschonden. De omstandigheid dat de verwerende partij bevoegd is voor het bezoldigd vervoer van personen doet daaraan geen afbreuk.

In haar memorie van wederantwoord stelt de verzoekende partij dat de Raad van State in het kader van de vordering tot schorsing “manifest de

Europeesrechtelijke context waarbinnen artikel 75 van het KB Technische Eisen zich situeert, over het hoofd heeft gezien”. De verzoekende partij zet uiteen dat Verordening nr. 661/2009 die in het verzoekschrift werd aangehaald, de technische voorschriften vastlegt voor veiligheidsruiten en alle materialen voor ruiten, alsook voor noodramen van voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van passagiers met meer dan acht zitplaatsen. Zij preciseert in haar memorie van wederantwoord dat door deze Verordening de VN/ECE-Reglementen nrs. 43 en 107 van toepassing zijn verklaard en zet vervolgens omstandig uiteen dat de ruiten volgens de aldus toepasselijke voorschriften uit veiligheidsglas moeten bestaan. Noodramen moeten bestaan uit veiligheidsglas dat gemakkelijk breekbaar is. Er bestaan verschillende types veiligheidsruiten die van zodanige kwaliteit moeten zijn dat het gevaar voor lichamelijk letsel bij glasbreuk zoveel mogelijk beperkt wordt. Volgens de verzoekende partij rijst de vraag of de beperking van het risico op verwonding bij glasbreuk nog gewaarborgd is wanneer publiciteit op de ruiten werd aangebracht. Ook kan de werking van een noodraam, en daarmee de veiligheid van de inzittenden, in het gedrang komen wanneer de breekbaarheid van het veiligheidsglas niet meer gegarandeerd is omdat de ruiten met folie zijn bekleed. De verzoekende partij meent dat ramen die bekleed zijn met stickers of folie bestemd voor publiciteit niet voldoen aan de Europese veiligheidsnormen. Bovendien rijst de vraag of het aanbrengen van publiciteit op de ruiten tot gevolg heeft dat het EG-typegoedkeuringsmerk niet meer duidelijk leesbaar is, wat niet in overeenstemming is met artikel 19 van Richtlijn 2007/46/EG en de voorschriften van het VN/ECE-Reglement nr. 43. De verzoekende partij besluit dat het door het bestreden besluit opgeheven artikel 75 van het KB Technische Eisen manifest een technisch voorschrift is dat ertoe strekt de verkeersveiligheid te bevorderen. Daartoe verwijst zij nog naar het verslag aan de Koning bij het KB Technische Eisen (BS, 28 maart 1968, p. 3265) dat vermeldt dat de voorschriften werden herwerkt “met het oog op het verwerven van een grotere veiligheid en meer comfort van de reizigers”. De voorschriften in hoofdstuk 7 van het KB Technische Eisen waartoe artikel 75 behoort, “werden dus ook en in de eerste plaats aangenomen ter vrijwaring van de veiligheid van de passagiers”. De omstandigheid dat dit verbod op publiciteit op ruiten desgevallend eveneens van

aard was om het comfort van de reiziger te verhogen doet hieraan niet de minste afbreuk.

Vervolgens merkt de verzoekende partij op, wat de door de verwerende partij opgeworpen exceptie van niet-ontvankelijkheid van het enige middel betreft, dat zij in haar verzoekschrift duidelijk heeft aangevoerd dat de verwerende partij met de opheffing van het KB Technische Eisen haar bevoegdheid overschreden heeft. Zij argumenteert vervolgens dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het bezoldigd vervoer van personen niet zover reikt dat zij voorschriften betreffende de technische eisen van voertuigen zouden mogen opheffen. Ook na de zesde staatshervorming is de federale overheid exclusief bevoegd gebleven voor het vaststellen van de technische voorschriften inzake voertuigen. Bovendien is de verwerende partij ten onrechte van mening dat zelfs als artikel 75 van het KB Technische Eisen als een technisch voorschrift zou beschouwd worden, zij ter zake toch bevoegd zou zijn omdat de federale bevoegdheid enkel betrekking zou hebben op algemene technische voorschriften en niet op technische voorschriften met een bijzonder toepassingsgebied. De verzoekende partij herhaalt dat artikel 75 van het KB Technische Eisen een technisch voorschrift bevat met het oog op de verkeersveiligheid. De omstandigheid dat het comfort van de reizigers kan beïnvloed worden door de aanwezigheid van publiciteit op de ruiten is niet relevant, aangezien er volgens de bevoegde federale overheid technische redenen bestaan om deze regeling te handhaven omwille van de verkeersveiligheid. Tot slot oordeelt de verzoekende partij dat haar uiteenzetting betreffende het Europeesrechtelijk kader geen nieuw middel uitmaakt, maar enkel illustreert dat artikel 75 van het KB Technische Eisen een technisch voorschrift is. De verzoekende partij betwist dat een onderscheid zou moeten gemaakt worden tussen de bouw, de assemblage, de erkenning, de goedkeuring en het onderhoud van een voertuig enerzijds en het later aanbrengen van publicitaire of dienstmededelingen op voertuigen anderzijds. Het verbod op het aanbrengen van publiciteit is een technische eis die de verkeersveiligheid aanbelangt, aangezien dergelijke publiciteit het zicht van de bestuurder en van de reizigers belemmert. Zoals de verzoekende partij in haar verzoek tot voortzetting

van de rechtspleging heeft toegelicht, tast dergelijke publiciteit bovendien de breekbaarheid van de ruiten aan.

Tot slot vraagt de verzoekende partij om indien er twijfel zou bestaan over het feit dat het aanbrengen van publiciteit door middel van folie op de ramen van voertuigen bestemd voor bezoldigd vervoer de lichtdoorlaatbaarheid of de breekbaarheid van het veiligheidsglas en de functie van noodraam als nooduitgang, in het gedrang brengt, hierover een deskundig onderzoek te bevelen. De verzoekende partij besluit dat de vraag om een deskundige aan te stellen pertinent is, aangezien deze zich niet dient uit te spreken over de bevoegdheidskwestie maar wel over het al dan niet technisch karakter van artikel 75 van het KB Technische Eisen.

In haar laatste memorie herhaalt de verzoekende partij haar eerdere argumenten. Zij benadrukt nogmaals dat het verbod vervat in artikel 75 van het KB Technische Eisen wel degelijk een technische eis is, ingevoerd omwille van het “verwerven van een grotere veiligheid” en benadrukt dat de uitzondering op dat verbod enkel geldt voor dienst aankondigingen. Tot slot stelt ze nog dat het verbod evenmin geldt voor de dakvensters en de rondingen ervan omdat “het evident [is] dat publiciteit hierop geen enkele weerslag op de verkeersveiligheid heeft” zodat uit die (toegelaten) uitzonderingen niet mag worden afgeleid dat het verbod enkel het comfort van de reizigers beoogt.

Beoordeling

Wat de ontvankelijkheid van het enige middel betreft

5. Het auditoraat besluit in zijn verslag tot de niet-ontvankelijkheid van het enige middel in de mate de verzoekende partij niet duidelijk maakt in welk opzicht artikel 3 van het bestreden besluit, waarbij artikel 75 van het KB Technische Eisen wordt opgeheven, de artikelen 35, 39 en 134 van de Grondwet schendt.

De verzoekende partij betwist deze conclusie niet. Na kennisneming van het verslag van het auditoraat, heeft zij immers niet de gelegenheid benut die een laatste memorie biedt om nog een andere visie op de beoordeling door het auditoraat weer te geven. Zij verzuimt immers om op de bespreking van het enige middel in het auditoraatsverslag op dat punt nog inhoudelijk te reageren.

De Raad van State ziet geen reden om het anders te zien dan het auditoraat en bevindt aldus, de redenering van het auditoraatsverslag bijvallend, het enige middel niet ontvankelijk in zoverre de schending van die Grondwetsartikelen wordt aangevoerd.

Het enige middel wordt hierna nog slechts onderzocht in de mate daarin een schending wordt aangevoerd van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ door artikel 3 van het bestreden besluit.

Wat de gegrondheid van het enige middel betreft

6. Het verzoek tot voortzetting van de rechtspleging en de memorie van wederantwoord bevatten een “replik op het arrest houdende verwerping van de vordering tot schorsing”. Daarin zet de verzoekende partij uiteen dat het verbod om publiciteit aan te brengen op de ruiten van voertuigen die bestemd zijn voor het bezoldigd vervoer van personen of hiermee gelijkgesteld gratis vervoer moet beletten dat de lichtdoorlaatbaarheid of de breekbaarheid van het veiligheidsglas van de ruiten en de functie van noodraam of nooduitgang van de ruiten, zoals opgelegd door de Europese voorschriften, in het gedrang worden gebracht. De verzoekende partij leidt hieruit af dat in het arrest nr. 226.741 van 13 maart 2014 ten onrechte werd geoordeeld dat artikel 75 van het KB Technische Eisen niet kan beschouwd worden als een technisch voorschrift dat betrekking heeft op de verkeersveiligheid. De verzoekende partij voert aldus geen nieuw middel aan, maar ontwikkelt wel (omstandig) een bijkomend argument, om het enige middel

dat zij in het verzoekschrift heeft aangevoerd, te staven aangezien zij er zich in haar inleidend verzoekschrift toe beperkt heeft, wat de genoemde Europese voorschriften betreft, te stellen dat zij exclusief bevoegd is voor het aannemen (en opheffen) van technische voorschriften van voertuigen “en dit in overeenstemming met Verordening nr. 661/2009” die “overigens in zijn artikel 5.2.c) als algemeen voorschrift [stelt] dat de fabrikanten bij de conceptie en, de bouw van voertuigen ervoor zorgen dat voldaan is aan de relevante voorschriften van de Verordening en zijn uitvoeringsmaatregelen onder meer wat betreft c) systemen om de bestuurder een groter gezichtsveld te bieden en hem informatie over de staat van het voertuig en de omgeving te verstrekken, daaronder begrepen ruiten, spiegels, en informatiesystemen voor de bestuurder”.

7. Bij artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, BWHI, wordt, wat de openbare werken en het vervoer betreft, de bevoegdheid inzake “het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto’s met chauffeur” aan de gewesten toegewezen. In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wat later de bijzondere wet van 8 augustus 1988 ‘tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen’ is geworden, worden de bevoegdheden die inzake openbare werken en vervoer aan de gewesten zijn toegewezen, omschreven als “een beheersbevoegdheid in de ruime zin” die “kadert in de filosofie van [het] ontwerp om de bevoegdheden van de Gewesten uit te breiden en hen homogene bevoegdheidspakketten toe te kennen” (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 561/1, p. 13).

De bevoegdheden van de gewesten inzake openbare werken en vervoer worden door het Grondwettelijk Hof ruim geïnterpreteerd. Het Grondwettelijk Hof oordeelt in zijn arrest nr. 48/2013 van 28 maart 2013 en in zijn arrest nr. 158/2013 van 21 november 2013, daarin bijgevallen door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, voor zover zij er niet anders over beschikt hebben, dat de grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben

toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen. In artikel 6, § 1, X, eerste lid 8°, BWHI vindt het Vlaamse Gewest dan ook de bevoegdheid om regelend op te treden inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur. Het gewest mag evenwel in de uitoefening van zijn bevoegdheid geen maatregelen nemen die behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

8. Volgens het Grondwettelijk Hof heeft de uit artikel 6, § 4, 3°, BWHI zoals het van toepassing is ten tijde van de bestreden bepaling, blijkende federale bevoegdheid betreffende het vaststellen van “de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen” betrekking op de technische voorschriften die worden vastgesteld “ter behartiging van een federale aangelegenheid, namelijk de veiligheid van het wegverkeer” (Arbitragehof, nr. 127/2000, 6 december 2000).

Tot de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen behoren de technische eisen voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren, zoals de eisen betreffende hun bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud, die door de Koning worden bepaald op grond van artikel 1, § 1, van de wet van 27 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

De in het KB Technische Eisen opgenomen regelingen vallen aldus in beginsel binnen de federale bevoegdheid inzake “de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Voor zover de voorschriften van het KB Technische Eisen er echter niet toe strekken de veiligheid van het wegverkeer te bevorderen, doch betrekking hebben op de exploitatie van het

openbaar vervoer, gaat het om een aangelegenheid die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. Het loutere feit dat dergelijk voorschrift naar de vorm in het KB Technische Eisen is opgenomen vermag dit niet tegen te spreken. De verzoekende partij betwist dit trouwens niet, en erkent dat “enkel de inhoud van dit artikel [75] in acht dient genomen te worden om uit te maken of het een technisch voorschrift bevat”.

9. In het in punt 6.4. genoemde arrest nr. 226.741 van 13 maart 2014 heeft de Raad van State geoordeeld dat het door artikel 3 van het bestreden besluit opgeheven artikel 75 van het KB Technische Eisen op het eerste gezicht niet als een technisch voorschrift met betrekking tot de verkeersveiligheid kan worden beschouwd:

“6.4. Het door artikel 3 van het bestreden besluit opgeheven artikel 75 van het KB Technische Eisen maakt deel uit van hoofdstuk VII ‘Inrichting’ van dit koninklijk besluit.

Het verslag aan de Koning bij het KB Technische Eisen (BS 28 maart 1968, p. 3265) vermeldt dat in hoofdstuk VII ‘de voorschriften [voorkomen] betreffende de ombouw en de uitrusting van de voertuigen en meer bepaald van de voertuigen die worden aangewend voor het bezoldigd personenvervoer (autobussen, autocars...). De vroegere voorschriften werden herwerkt met het oog op het verwerven van een grotere veiligheid en meer comfort van de reizigers’.

Artikel 75 van het KB Technische Eisen bevat evenwel op het eerste gezicht geen bepalingen die ertoe strekken de verkeersveiligheid te bevorderen. Veeleer wordt beoogd, zo lijkt, het comfort van de reizigers te verhogen door het aanbrengen van publiciteit op de buitenste ruiten van de voertuigen te verbieden en dienstaankondigingen op de ruiten slechts toe te laten wanneer die het uitzicht van de reizigers niet belemmeren.

In de nota aan de Vlaamse Regering VR 2013 1907 DOC.0784/1 wordt aldus op het eerste gezicht terecht vastgesteld dat het ‘tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest [behoort] de bepaling van het KB technische eisen op te heffen aangezien ze inhoudelijk geen technische eis betreft, maar wel een bepaling die is ingegeven vanuit het comfort voor de reizigers en dus onlosmakelijk verbonden is met de dienstverlening door De Lijn’.

In de huidige stand van de rechtspleging overtuigt de verzoekende partij de Raad van State er niet van de opgeheven bepaling toch als een technisch voorschrift met betrekking tot de verkeersveiligheid op te vatten.”

10. De verzoekende partij brengt hiertegen in dat artikel 75 van het KB Technische Eisen als een technisch voorschrift moet worden beschouwd, omdat het aanbrengen van publiciteit op de ruiten van de betrokken voertuigen afbreuk zou doen aan de veiligheidseisen die door Verordening (EG)

nr. 661/2009 in verband met het glas van de ruiten en hun functie als noodraam of nooduitgang worden voorgeschreven. Zij verwijst daartoe naar Verordening (EG) nr. 661/2009, in het bijzonder naar overweging 13 ervan. In die overweging wordt gesteld dat “het wenselijk [is] dat voertuigen zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat de inzittenden en andere weggebruikers zo min mogelijk risico’s op verwondingen lopen. Daartoe moeten de fabrikanten ervoor zorgen dat hun voertuigen voldoen aan de desbetreffende voorschriften van deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan. Deze bepalingen moeten onder meer voorschriften omvatten met betrekking tot de integriteit van de voertuigstructuur, systemen om de bestuurder de controle over zijn voertuig te helpen behouden, systemen om de bestuurder een groter gezichtsveld te bieden en hem informatie over de staat van het voertuig en de omgeving te verstrekken, verlichtingssystemen, beschermingssystemen voor inzittenden, de buitenkant en de accessoires van het voertuig, de massa en de afmetingen van het voertuig, banden en geavanceerde voertuigsystemen en tal van andere zaken. Bovendien moeten voertuigen al naargelang het geval voldoen aan specifieke bepalingen, zoals die voor voertuigen voor het vervoer van bepaalde goederen en de aanhangwagens daarvan of voor bussen gelden. Artikel 5.1 van de genoemde verordening bepaalt dat de fabrikanten erop toe zien dat de voertuigen zodanig worden ontworpen, gebouwd en geassembleerd dat de inzittenden en andere weggebruikers zo min mogelijk risico’s op verwondingen lopen. Artikel 5.2.c) stelt dat de fabrikanten ervoor zorgen dat de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden voldoen aan de relevante voorschriften van deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan, waaronder die met betrekking tot systemen om de bestuurder een groter gezichtsveld te bieden en hem informatie over de staat van het voertuig en de omgeving te verstrekken, daaronder begrepen ruiten, spiegels en informatiesystemen voor de bestuurder.

Zoals in het auditoraatsverslag wordt opgemerkt gaat de verzoekende partij uitgebreid in op die Europese voorschriften, maar besteedt ze minder aandacht aan de inhoud van het door de bestreden bepaling opgeheven artikel 75 van het KB Technische Eisen dat zich immers lijkt te richten op het

uitzicht naar buiten van de reizigers. Volgens artikel 75, eerste lid, van het KB Technische Eisen mag “[g]een publiciteit [...] worden gevoerd op de buitenste ruiten van de voor het bezoldigd vervoer van personen of voor hiermede gelijkgesteld gratis vervoer gebezigde auto’s” doch dat verbod geldt niet voor de dakvensters of de rondingen ervan. Bovendien laat artikel 75, tweede lid, van het KB Technische Eisen aanplakking van dienstaankondigingen op de buitenste ruiten van de voertuigen toe wanneer zij “het uitzicht naar buiten van de reizigers niet belemmeren”. Uit artikel 75 mag dan ook worden afgeleid dat het ertoe strekt het uitzicht naar buiten van de reizigers niet te belemmeren en, zodoende, om het comfort van de reizigers te verhogen hetgeen, zoals blijkt uit het verslag aan de Koning bij het KB Technische Eisen, eveneens een finaliteit van dat koninklijk besluit (“meer comfort van de reizigers”) is hetgeen betrekking heeft op de kwaliteit van de dienst van het openbaar vervoer.

De opmerking van de verzoekende partij in haar laatste memorie dat ook artikel 75 in de eerste plaats werd aangenomen ter vrijwaring van de veiligheid van de passagiers wordt door de tekst van artikel 75 niet ondersteund. In die zin is de argumentatie van de verzoekende partij dat dienstaankondigingen wel toegelaten zijn omdat zij van nature kleiner zijn en meestal naar de binnenkant van het voertuig gericht, niet dienend. Artikel 75 gewaagt niet van beperkingen in afmeting. Het is evenmin relevant dat die aankondigingen “meestal” naar de binnenkant zijn gericht aangezien zij hoe dan ook op de buitenruiten worden aangebracht. Wat daarentegen wel relevant is, is dat die aankondigingen wel degelijk mogen worden aangebracht, zonder beperking in afmeting, op de buitenruiten zolang zij, omwille van diens comfort, het zicht naar buiten van de reiziger niet belemmeren.

Tot slot toont de verzoekende partij niet aan, laat staan op overtuigende wijze, welke concrete bepalingen van het Reglement nr. 43 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) dat uniforme bepalingen bevat voor de goedkeuring (die door de fabrikant of door zijn daartoe in het land van de aanvraag gemachtigde vertegenwoordiger wordt

ingediend) van veiligheidsruiten en de montage ervan in voertuigen, een verbod tot aanplakking inhouden. Zij slaagt daarin evenmin wat het Reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) betreft dat, zijnerzijds, uniforme bepalingen bevat voor de goedkeuring (die eveneens door de fabrikant of door zijn daartoe gemachtigde vertegenwoordiger wordt ingediend) van voertuigen van categorie M2 of M3 wat hun algemene constructie betreft. De verwerende partij kan dan ook worden gevolgd waar zij stelt dat die reglementen geen regels of een verbod bevatten betreffende het al dan niet aanbrengen van lichtdoorlaatbare publiciteit op ruiten van (goedgekeurde) voertuigen door middel van folie of stickers. Evenmin maakt de verzoekende partij redelijkerwijs aannemelijk dat het aanbrengen van de voornoemde publiciteit de breekbaarheid van de ruiten aantast waardoor de technische voorschriften van die ruiten gewijzigd worden.

Er is dan ook geen aanleiding tot het bevelen van een deskundig onderzoek.

11. Het enige middel is ongegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij worden verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vierentwintig februari tweeduizend zestien, door de Raad van State, XIVE kamer, samengesteld uit:

Geert Debersaques,	kamervoorzitter,
Carlo Adams,	staatsraad,
Kaat Leus,	staatsraad,
bijgestaan door	
Joris Casneuf,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Joris Casneuf

Geert Debersaques