

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 246.413 van 17 december 2019
in de zaak A. 222.178/IX-9067**

In zake : Geert BORGERS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Reinilde Hendrix
 kantoor houdend te 3111 Wezemaal
 Aarschotsesteenweg 158
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

 het VLAAMSE GEWEST
 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 11 mei 2017, strekt tot de nietigverklaring van “de beslissing tot weigering van [een] goedkeuringscertificaat voor individuele voertuigen dd.13.03.2017 – referte BEVASYS:201702926”.

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 Inge Vos heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij en de verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 2 december 2019.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Reinilde Hendrix, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Séverine Vincke, die *loco* advocaat Bart Van Hyfte verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Inge Vos 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. Verzoeker koopt op 14 augustus 2014 een voertuig Daf Leyland 15 tonnen 8x6 aan met als voertuigidentificatienummer XLRT3D55ZOL002387. Het betreft een voertuig afkomstig van het Britse leger.

3.2. Alvorens tot de aankoop van dit voertuig over te gaan, vraagt hij op 10 juli 2014 aan de dienst Homologatie van het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest naar de mogelijkheid tot ombouw van de vrachtauto als traag voertuig met snelheidsbeperking tot 40 km/u.

3.3. Op 25 juli 2014 antwoordt de dienst Homologatie als volgt:

“Een voertuig wordt enkel als traag beschouwd indien het van ‘bouw en

oorsprong' een maximale snelheid van 40km/u niet kan overschrijden. Met andere woorden, slechts in het geval dat een 'nieuw' voertuig de fabriek verlaat met als maximale snelheid van 40 km/u wordt dit als traag voertuig beschouwd.

Elke verbouwing/ingreep uitgevoerd om de maximale snelheid van het voertuig te beperken na het verlaten van de fabriek wordt niet aanvaard om het voertuig als traag te beschouwen.”

3.4. Op 1 december 2016 stelt het keuringsstation te Rotselaar, waar verzoeker zich heeft aangeboden, de vraag of het mogelijk is om het ex-legervoertuig Daf Leyland te laten homologeren als trage vrachtwagen.

Bij deze vraagstelling zijn de volgende documenten gevoegd:

- “1. ‘Certificate of Origin’, afgeleverd door het Ministerie van Defensie van het Verenigd Koninkrijk.
- 2. Attest Daf Trucks België met toelating tot ombouw.
- 3. Attest Snelheidsbegrenzing tot 40 km/u.”

3.5 Op 6 december 2016 antwoordt de dienst Homologatie als volgt:

“ De definitie van een voertuig =
75. ‘voertuig voor traag vervoer’ :

elk motorvoertuig dat, wegens zijn constructie en oorsprong, een nominale maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/u kan bereiken. Elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden, ontnemt aan dergelijk voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer, en elke aanhangwagen die uitsluitend door de in punt 1 bedoelde voertuigen wordt getrokken;

Het voertuig dat onderwerp uitmaakt van uw vraag is geen traag voertuig ‘wegens zijn constructie en oorsprong’ maar door verbouwing en/of aanpassing. Dit voertuig kan dus niet als traag voertuig worden goedgekeurd.”

3.6 Op 21 december 2016 doet verzoeker een aanvraag tot inschrijving van het voertuig, waarbij de volgende documenten worden gevoegd.

- “1. Attest Daf Trucks België met toelating tot ombouw d.d. 11 april 2014;
- 2. Attest Daf Trucks België d.d. 25 januari 2017 dat vermeldt ‘Is een voertuig voor traag vervoer daar het motorvoertuig wegens zijn constructie en oorsprong een nominale maximumsnelheid van 40km/h kan bereiken’;
- 3. Attest Snelheidsbegrenzing tot 40 km/u Tacho Service d.d. 9 augustus 2016;
- 4. ‘Certificate of Origin’, afgeleverd door het Ministerie van Defensie van

het Verenigd Koninkrijk;

5. Technische fiche van het voertuig Leyland DAF 15 tonnen 8x6 (D.R.O.P.S.), dewelke onder meer vermeldt : 'Performance : Geared speed, with/without 20 tonnes trailer : 75 km/h'.

6. Foto's van het voertuig."

3.7. Op 16 februari 2017 dient verzoeker via het keuringsstation een aanvraag tot individuele goedkeuring in van het voertuig Daf Leyland.

3.8. Op 13 maart 2017 beslist de verwerende partij het goedkeuringscertificaat voor individuele voertuigen te weigeren op grond van de volgende motivering:

"Voertuig is geen traag voertuig van bouw en oorsprong. Max snelheid = 75 km/u."

Dat is de bestreden beslissing.

3.9. Op 22 maart 2017 stelt het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (hierna: het NSZ) namens verzoeker een vraag om verduidelijking die bij e-mail van 31 maart 2017 door de dienst Homologatie als volgt wordt beantwoord:

"Een voertuig voor traag vervoer is een voertuig dat, wegens zijn bouw en oorsprong, een nominale maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/u kan bereiken. Het bijgevoegde attest werd in rekening gebracht. Echter, het voertuig heeft pas zijn begrenzing tot een maximale snelheid van 40 km/u gekregen na verbouwing. Hierdoor is het niet van bouw en oorsprong een traag voertuig. Vandaar de weigering."

3.10 Met een e-mail van 4 april 2017 betwist het NSZ het argument dat het voertuig pas na verbouwing een traag voertuig werd en dus geen traag voertuig was bij zijn bouw en oorsprong, en dit op grond van het attest van Daf van 25 januari 2017 dat werd bijgevoegd.

3.11. Met een e-mail van 5 april 2017 antwoordt de dienst Homologatie als volgt :

“Bij de aanvraag werd een attest (zie bijlage p. 2) gevoegd waarin uitdrukkelijk vermeld wordt dat de snelheid van het voertuig beperkt moet worden tot 40 km/u alsook het Certificate of Origin (zie bijlage p. 5 en 6) gevoegd waarin duidelijk wordt vermeld dat het voertuig bij het vormen van een sleep met een 20 ton aanhangwagen een maximumsnelheid haalt van 75 km/u. Er zijn dus achteraf wel degelijk ingrepen noodzakelijk geweest om de snelheid te beperken.

=> het voertuig is niet van bouw en oorsprong een traag voertuig.”

3.12. Met een e-mail van 10 april 2017 stelt de dienst Homologatie de vraag aan de mandataris van Daf in België naar de correctheid van de technische specificaties opgenomen in de technische fiche van het voertuig met voertuigidentificatienummer XLRTD55ZOL002387, waarop de aanvraag betrekking heeft.

3.13. Met een e-mail van 10 april 2017 bevestigt de mandataris van Daf dat de vraag werd doorgestuurd naar de fabrikant van het voertuig Leyland in het Verenigd Koninkrijk.

3.14. Met een e-mail van 14 april 2017 bezorgt de mandataris van Daf aan de dienst Homologatie het volgende antwoord van de fabrikant van het voertuig in het Verenigd Koninkrijk:

“Antwoord vanuit Leyland

De reactie uit Engeland was:

‘After speaking with our Military department there was no speed limiter on this vehicle and so max road speed as listed 75km/h.’”

3.15. Met een e-mail van 14 april 2017 deelt de dienst Homologatie aan verzoeker mee dat zijn aanvraag geweigerd blijft:

“De bij de aanvraag gevoegde technische fiche vermeld[t] wel degelijk een maximale snelheid van 75 km/u. Wat ons ook bevestigd werd van de fabrikant in Engeland. Zie hieronder hun antwoord (bekomen via de Belgische officiële mandataris van Daf-Leyland).

=> After speaking with our Military department there was no speed limiter on this vehicle and so max road speed as listed 75km/h

Uw aanvraag blijft geweigerd.”

3.16. Met een e-mail van 2 mei 2017 vraagt de raadsman van verzoeker een herziening van de weigeringsbeslissing.

3.17. Met een e-mail van 8 mei 2017 antwoordt de dienst Homologatie aan de raadsman van verzoeker en aan het NSZ als volgt:

“De weigering door ons afgeleverd betreft het niet voldoen van het voertuig aan de definitie ‘voertuig voor traag vervoer’ (artikel 1, §2, punt 75) :

1) elk motorvoertuig dat, wegens zijn constructie en oorsprong, een nominale maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/u kan bereiken. Elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden, ontnemt aan dergelijk voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer.

2) elke aanhangwagen die uitsluitend door de in punt 1 bedoelde voertuigen wordt getrokken.

Waarbij, wegens zijn constructie en oorsprong, gelijk staat aan, af fabriek of, zoals het voertuig de fabriek verlaten heeft.

Het artikel 16bis van het K.B. van 15-03-1968 betreft, elk besluit tot weigering of intrekking van een EG-typegoedkeuring, tot weigering van inschrijving of het verbod van de verkoop. Voor dit voertuig is geen enkele van de in dit artikel genoemde punten van toepassing voor het betreffende voertuig.

Het voertuig maakt onderwerp uit van een individuele goedkeuring. De klant wenst dit voertuig goed te laten keuren als voertuig voor traag vervoer. Zoals hierboven aangehaald voldoet het niet aan de definitie. Dit ongeacht het attest van de installateur, dat bevestig[t] dat het voertuig achteraf uitgerust werd met een snelheidsbegrenzer. Wat ook bevestigd wordt aan de hand van de technische fiche van dit type voertuig en op onze vraag ook geverifieerd werd door de fabrikant via de Belgische mandataris [...].

Het attest van de installateur en de technische fiche vindt u als bijlage. Het mail verkeer met de Belgische mandataris vindt u hieronder.”

3.18. Met een e-mail van 9 mei 2017 formuleert de raadsman van verzoeker bijkomende opmerkingen, die door de verwerende partij als volgt worden beantwoord:

“Het attest van de fabrikant werd afgeleverd door de Belgische mandataris, [...]. Omdat wij twijfels hadden hebben wij hem gevraagd of dit correct was. Hierop heeft hij contact opgenomen met de fabrikant (Leyland in Engeland) en die bevestigde dat de maximum snelheid van het voertuig, zoals het de fabriek verlaten heeft, 75 km/u is alsook dat er geen snelheidsbegrenzer aanwezig was (zie mail van [...]) (waarvan hieronder een extract) waarin hij het door hem verkregen antwoord van de fabrikant (Leyland in Engeland) meedeelt).

‘After speaking with our Military department there was no speed limiter on this vehicle and so max road speed as listed 75 km/h.’

Bijkomend is het zo dat het attest dat stelt dat het voertuig een maximale snelheid heeft van 40 km/u afgeleverd is door een installateur van snelheidsbegrenzers. Een installateur mag wel de snelheidsbegrenzer plaatsen, herstellen en ijken maar is niet erkend om een testrapport/attest af te leveren volgens Richtlijn 92/24/EEG of VN/ECE-Reglement nr. 89. Dit dient te gebeuren door een hiervoor erkende technische dienst (zie erkende technische diensten).

=> gezien het voertuig oorspronkelijk niet uitgerust werd met een snelheidsbegrenzer en bij het verlaten van de fabriek een maximale snelheid had van 75 km/u, kunnen wij geen goedkeuring afleveren voor dit voertuig als traag voertuig.

(het al of niet aanwezig zijn van een testrapport/attest afgeleverd door een hiervoor erkende technische dienst doet niets ter zake)

Indien men toch een goedkeuring wenst voor het voertuig dan kan men de aanvraag indienen als vrachtwagen, behorend tot de categorie N3, met een maximale snelheid van 75 km/u en die voldoet aan alle wettelijke vereisten die gelden voor een voertuig van deze categorie.”

IV. Onderzoek van het enige middel

Uiteenzetting van het middel

4. In zijn enige middel voert verzoeker de schending aan van artikel 1, § 2, 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 koninklijk besluit van 15 maart 1968). Hij licht dit toe als volgt:

“Dit goedkeuringscertificaat werd geweigerd om reden dat ‘het voertuig geen traag voertuig is van bouw en oorsprong. Max. snelheid = 75 km. uur.’

Het KB van 15.03.1968 artikel 1, par. 2, 75 definieert een traag voertuig als zijnde elk motorvoertuig dat door zijn constructie en oorsprong, een maximale snelheid kan halen van 40 km. per uur.

Constructie betekent dat het voertuig als een traag voertuig moet afgeleverd zijn door de fabrikant.

Verzoeker brengt een attest bij van de fabrikant – constructeur dd. 25.01.2017 waarin uitdrukkelijk geattesteerd wordt: Leyland DAF 15 tonnen 8x6 Logistic Truck – chassisnummer [XLRT3D55ZOL002378] is een voertuig voor traag vervoer daar het motorvoertuig wegens zijn constructie en oorsprong een nominale maximumsnelheid kan bereiken van 40 Km. / uur (stuk 5)

‘Constructie’ betekent zoals het door de constructeur werd afgeleverd.

In casu wordt het voertuig afgeleverd met een snelheidbegrenzing tot 40 km./uur. Dit is een constructie van het voertuig.

In casu bevestigt de constructeur dat het voertuig een traag voertuig van constructie en oorsprong is.

Verzoeker brengt tevens een attest bij van Tacho Services, zijnde een erkend keuringsstation, dat officieel attesteert dat na een controle van het voertuig wordt vastgesteld dat de maximum snelheid van 40 km/u niet wordt overschreden. (stuk 6)

Het huidig voertuig van verzoeker is ook gehomologeerd als een traag voertuig. [...]

Verzoeker wenst zijn huidige voertuig ook gehomologeerd te zien als een traag voertuig, en dit ook zo in te schrijven.

Het is duidelijk dat artikel 1, par. 2, 75 van het KB van 15.03.1968 door de Vlaamse overheid verkeerd wordt toegepast en dat de beslissing dd. 13.03.2017 nietig dient te worden verklaard.”

5.1. In zijn memorie van wederantwoord stelt verzoeker nog aanvullend dat het aangekochte voertuig DAF Leyland dient om zijn oude voertuig op termijn te vervangen, waarvoor hij wel een proces-verbaal van goedkeuring, uitsluitend geldig in België heeft gekregen en waarbij op het PV uitdrukkelijk staat vermeld:

“Max. snelheid door constructie: in overeenstemming met de richtlijn 74/152/EEG gewijzigd door de richtlijn 82/890/EEG:
De grootste versnelling is geblokkeerd.”

Verzoeker benadrukt daarbij dat op dit oude voertuig dus ook een snelheidsbegrenzer werd geplaatst.

5.2. Met betrekking tot de in artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 vermelde termen ‘constructie’ en ‘oorsprong’, wijst verzoeker op het volgende.

‘Constructie’ betekent volgens verzoeker “zoals het door de constructeur / fabrikant werd afgeleverd”.

Hij wijst erop dat overeenkomstig het koninklijk besluit van 15 maart 1968 de ‘fabrikant’ de persoon of instantie is die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de goedkeurings-

en vergunningsprocedure en die instaat voor de overeenstemming van de productie. Het is niet noodzakelijk dat deze persoon of instantie rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de constructie van het voertuig, het systeem, het onderdeel of de technische eenheid dat/die aan de goedkeuringsprocedure wordt onderworpen.

In casu bevestigt de fabrikant Daf in zijn verklaring van 25 januari 2017 volgens verzoeker, dat het betrokken voertuig een voertuig voor traag vervoer is wegens zijn constructie en oorsprong. Vanaf die datum is het voertuig, “ontdaan van zijn hoogste versnelling, ‘af fabriek’ een voertuig voor traag vervoer en kan dit voertuig door zijn constructie en oorsprong niet meer dan 40 km/uur halen”.

5.3. Voorts voegt verzoeker daar nog aan toe dat artikel 1, § 2, 75, 1, tweede zin, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bepaalt:

“Elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden ontnemt aan dergelijk voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer.”

Volgens verzoeker is *in casu* het voertuig technisch zo uitgerust dat het de maximumsnelheid niet kan overschrijden. Het voertuig werd ontnomen van zijn grootste versnelling. De snelheid mechanisch beperken door het blokkeren of ontnemen van de hoogste versnelling is een werkwijze die aanvaard wordt door de dienst Homologatie. Ook het voorgaande (buitenlands) voertuig van verzoeker heeft op die basis een proces-verbaal van goedkeuring gekregen. Derhalve voldoet het voertuig volgens verzoeker niet aan de voorwaarde van verbouwing, die als gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden. Integendeel is *in casu* volgens verzoeker juist het omgekeerde het geval zodat wel degelijk voldaan is aan de eisen vermeld in artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

6.1. In zijn laatste memorie wijst verzoeker er nog op dat, hoewel het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zelf geen definitie geeft van de termen ‘constructie’ of ‘oorsprong’, het wel zo is dat artikel 1 van het koninklijk besluit

van 15 maart 1968 werd aangepast om in overeenstemming gebracht te worden met 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 (Kaderrichtlijn)’.

Dat impliceert dat de definities van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dienen te worden geïnterpreteerd in het licht van de doelstellingen van voormelde richtlijn. Welnu, overeenkomstig considerans 14 van richtlijn 2007/46/EG dient het hoofddoel van de wetgeving inzake goedkeuring van voertuigen erin te bestaan dat ervoor wordt gezorgd dat nieuwe voertuigen, onderdelen en technische eenheden die op de markt worden gebracht, een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming bieden. Volgens verzoeker hoeft het geen betoog dat het definitief en onherroepelijk verlagen van de maximumsnelheid van een voertuig zowel een hoog niveau van veiligheid als milieubescherming met zich meebrengt.

Bij gebreke van een reglementaire definitie van de begrippen ‘constructie’ en ‘oorsprong’ dienen deze begrippen volgens verzoeker in hun spreekwoordelijke betekenis te worden opgevat, mede rekening houdend met de Europeesrechtelijke doelstellingen. Verzoeker wijst erop dat volgens het Van Dale Woordenboek onder constructie moet worden verstaan “het construeren” of “de manier van construeren, de bouw”. Het ontnemen van de grootste versnelling van een voertuig, met als gevolg dat dit voertuig een (veel) lagere maximumsnelheid kan behalen, dient te worden opgevat als een daad van constructie. De eis inzake constructie op zichzelf impliceert niet dat dit de originele constructie dient te zijn, dus niet “fabriek af” zoals de verwerende partij ten onrechte beweert. Uit niets blijkt dat ‘constructie’ dient te worden gelijkgesteld met initiële constructie.

Wat de term ‘oorsprong’ betreft, wijst verzoeker erop dat volgens het Van Dale Woordenboek hieronder dient te worden verstaan “aanvang”, “aanleiding” of “herkomst”. Ook aan deze eis is volgens verzoeker

voldaan, aangezien hij een attest kan voorleggen van de fabrikant DAF van 25 januari 2017 waarin bevestigd wordt dat het voertuig een voertuig voor traag vervoer is wegens zijn constructie en oorsprong. Niemand is uiteraard beter geplaatst dan de fabrikant zelf, aldus verzoeker, om een uitspraak te doen over (de oorsprong van) het betrokken voertuig. Niemand is daarenboven meer gerechtigd dan de fabrikant om te oordelen dat één van zijn voertuigen wel degelijk een voertuig voor traag verkeer is. *In casu* dient de term oorsprong dan ook opgevat te worden als “uitgaande van de fabrikant”, zodanig dat, wanneer de fabrikant attesteert dat de snelheid van het voertuig beperkt is tot 40 km/u, het voertuig “vanuit zijn oorsprong” (lees: vanuit de fabriek) een voertuig van traag vervoer betreft. Nergens in de regelgeving blijkt dat de term ‘oorsprong’ enkel kan of mag worden geïnterpreteerd als een temporeel begrip.

Het attest van de fabrikant van 25 januari 2017 – waarbij bevestigd wordt dat het voertuig thans naar constructie en oorsprong een voertuig voor traag vervoer betreft – kan volgens verzoeker dan ook niet zonder meer buiten beschouwing worden gelaten omdat het een bijzondere bewijswaarde in zich draagt. Immers, toen het voertuig werd gebouwd, werd er een attest bij het voertuig gevoegd dat de snelheid van het voertuig was beperkt tot 75 km/u. Die attestatie werd nooit in twijfel getrokken aangezien ze uitging van de fabrikant zelf. Wanneer de fabrikant dan nu attesteert dat de snelheid van het voertuig is beperkt tot 40 km/u, kan dat evenmin in twijfel worden getrokken. Verzoeker wijst er daarbij op dat die attestatie evenveel waarde heeft als de initiële attestatie, omdat deze rechtstreeks van de fabrikant komt, waardoor het voertuig op grond daarvan naar constructie én oorsprong (te begrijpen als “volgens de fabrikant”) voldoet aan de definitie van een voertuig voor traag verkeer.

6.2. De verwijzing in dat verband naar artikel 1, § 2, 76, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, op grond waarvan bij een ‘voertuig van speciale constructie’ wel “definitieve verbouwingen” worden toegelaten en dat de regelgever enkel bij dat soort voertuig verbouwingen had willen toelaten, gaat volgens verzoeker niet op.

In de eerste plaats is voornoemd artikel 1, § 2, 76, niet eens van toepassing op het voertuig van verzoeker, aangezien voormelde bepaling enkel betrekking heeft op voertuigen die bestemd zijn om als werktuig te worden gebruikt, met een laadvermogen dat bijna nul bedraagt ten opzichte van het tarragewicht.

Daarenboven strookt dat niet met de vaststelling dat ook in artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 rekening wordt gehouden met de mogelijkheid tot het doorvoeren van verbouwingen, waarbij enkel die verbouwingen worden uitgesloten die tot gevolg hebben dat de maximumsnelheid kan worden overschreden. Dat laatste is pertinent niet het geval, wel integendeel.

Dat artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 niet al te restrictief mag worden opgevat en wel degelijk betrekking kan hebben op een verbouwing, blijkt volgens verzoeker trouwens uit artikel 78, § 1, 3°, van dit koninklijk besluit, op grond waarvan de minister of zijn afgevaardigde kan toelaten dat voertuigen of toebehoren, die een verbetering inzake constructie zijn of die goedgekeurd werden volgens regels, welke gelijkwaardig zijn aan of een beter resultaat opleveren dan de in deze reglementering vervatte regels, in het verkeer worden gebracht.

6.3. Dat een voertuig naar constructie ook een voertuig voor traag vervoer kan zijn, blijkt volgens verzoeker ook uit de Europese regelgeving, aangezien bij landbouw- of bosbouwtrekkers – hetgeen het doel is waarvoor hij zijn Ural-voertuig gebruikt en ook het DAF-voertuig wenst te gebruiken – wordt aanvaard dat de maximumsnelheid door de constructie wordt bepaald. Verzoeker ziet niet in waarom één van zijn voertuigen met snelheidsbegrenzer wordt goedgekeurd als voertuig voor traag vervoer, terwijl een ander, compleet gelijkaardig voertuig met snelheidsbegrenzer niet wordt goedgekeurd. Er is volgens hem dus wel degelijk sprake van een vergelijkbare situatie, waarbij beide

voertuigen werden ontnomen van hun grootste versnelling, maar waarvan slechts één voertuig wordt goedgekeurd als een voertuig voor traag vervoer.

Beoordeling

7.1. In artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt het begrip ‘voertuig voor traag vervoer’ gedefinieerd als volgt:

“1. elk motorvoertuig dat, wegens zijn constructie en oorsprong, een nominale maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/h kan bereiken. Elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden, ontnemt aan dergelijk voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer,

2. elke aanhangwagen die uitsluitend door de in punt 1 bedoelde voertuigen wordt getrokken.”

Overeenkomstig artikel 13, § 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dient de aanvraag voor individuele goedkeuring te worden 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 (thans: de Europese Unie) is gevestigd. Luidens artikel 13, § 4, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 verleent de goedkeuringsinstantie individuele goedkeuring wanneer het voertuig in overeenstemming is met de bij de aanvraag gevoegde beschrijving en voldoet aan de toepasselijke technische voorschriften en reikt het een individueel goedkeuringscertificaat af.

7.2. In de bestreden beslissing wordt de aanvraag van verzoeker tot uitreiking van een individueel goedkeuringscertificaat geweigerd, omdat het voertuig geen traag voertuig is van bouw en oorsprong. Daarbij wordt verwezen naar de technische specificaties van het voertuig die een maximale snelheid van 75 km/u vermelden.

Uit de technische gegevens gevoegd bij de aanvraag blijkt dat de maximale snelheid van het voertuig bij de constructie en oorsprong ervan 75 km/u bedroeg.

Met de verwerende partij mag worden aangenomen dat het voertuig aldus niet voldoet aan de definitie van een voertuig voor traag vervoer en ook niet het voorwerp kon uitmaken van een individuele goedkeuring als dergelijk voertuig.

Zoals duidelijk blijkt uit de tekst van artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 kan daarbij immers enkel rekening gehouden worden met de toestand bij constructie en oorsprong en niet, met de toestand ingevolge een eventuele definitieve verbouwing.

7.3. De interpretatie van verzoeker vindt ook geen steun in de wetshistoriek van deze bepaling.

Artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 werd integraal vervangen bij artikel 2 van 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’. Dat artikel 2 heeft luidens het verslag aan de koning, tot doel de definities uit artikel 1 van het bestaande besluit aan te passen overeenkomstig de ‘Europese definities’ uit de voornoemde richtlijn 2007/46/EG en er de nieuwe definities verbonden aan de nieuwe goedkeuringsprocedure aan toe te voegen. Een vergelijkbare definitie van het begrip ‘voertuig voor traag vervoer’ was voorheen echter reeds opgenomen in artikel 1, § 2, 15, van dit besluit en gaat zelfs terug tot de oorspronkelijke versie van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 waarin een ‘voertuig voor traag vervoer’ werd omschreven als “a) elk motorvoertuig dat, wegens zijn bouw en oorsprong, op horizontale wegen een snelheid van ten hoogste 25 km/u kan bereiken; elke verbouwing die voor gevolg heeft dat deze maximumsnelheid kan worden overschreden ontnemt aan het voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer.

Wel werd de vermelde snelheid in de loop der jaren verhoogd van 25 naar 30 km/u en bij koninklijk besluit van 10 april 1995 ‘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’ naar de huidige 40 km/u. Daarbij werd in de aanhef van het koninklijk besluit gewezen op “de noodzaak om zonder verder verwijl de Belgische reglementering aan te passen aan de evolutie van de door constructie bepaalde nominale maximumsnelheden van de auto’s voor traag vervoer”. Ook hier wordt louter verwezen naar de constructie. Nergens is sprake van verbouwing.

7.4. De interpretatie van verzoeker vindt evenmin steun in de context van het besluit.

Anders dan het geval is in de definitie van het begrip ‘voertuig van speciale constructie’ zoals vervat in artikel 1, § 2, 76, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en dat wordt omschreven als “elk voertuig dat tot categorie N, O, T, C, R, S behoort en wegens zijn constructie of definitieve verbouwing voornamelijk bestemd is om als werktuig te worden gebruikt, met een laadvermogen dat bijna nul bedraagt t.o.v. zijn tarragewicht”, wordt in de definitie in voornoemd artikel 1, § 2, 75, enkel verwezen naar “constructie en oorsprong”. Indien het de bedoeling van de regelgever zou zijn geweest om bij de voertuigen voor traag vervoer ook een definitieve verbouwing in aanmerking te nemen, moet worden aangenomen dat dit dan aldus uitdrukkelijk in de definitie zou zijn vermeld, zoals in de daaropvolgende definitie het geval is.

Volgens de tekst van artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zelf kan en moet wel rekening worden gehouden met elke verbouwing die voor gevolg heeft dat de vermelde maximumsnelheid kan worden overschreden. Dergelijke verbouwing ontnemt aan dergelijk voertuig aldus zijn hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer. Een verbouwing is met andere woorden uitsluitend van aard om een voertuig zijn hoedanigheid van voertuig voor

traag vervoer te ontnemen. Anders dan verzoeker dit ziet, blijkt nergens uit de tekst van de toepasselijke bepaling dat een definitieve verbouwing ook van aard zou zijn om de hoedanigheid van voertuig voor traag vervoer te kunnen verwerven.

In de mate dat verzoeker nog beweert dat het voertuig, ontdaan van zijn hoogste versnelling vanaf die datum “af fabriek” een voertuig voor traag vervoer zou zijn, verliest hij uit het oog dat in de toepasselijke bepaling wordt verwezen naar “constructie en oorsprong”.

7.5. Ook het attest van DAF Trucks België van 25 januari 2017 waarin vermeld wordt, “[i]s een voertuig voor traag vervoer daar het motorvoertuig wegens zijn constructie en oorsprong een nominale maximumsnelheid van 40km/h kan bereiken”, is niet van aard om het voorgaande te ontcrachten, omdat het wordt tegengesproken door de bijgevoegde technische specificaties en blijkt te berusten op een verkeerde lezing van artikel 1, § 2, 75, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Uit de stukken van het administratief dossier blijkt overigens dat verzoeker zich, alvorens over te gaan tot de aankoop van het bewuste voertuig, bij de verwerende partij heeft bevraagd en dat hij dus ook reeds vóór de aankoop op de hoogte was van de interpretatie die door de verwerende partij bij de beoordeling van een eventuele aanvraag zou worden gevolgd.

Bovendien blijkt dat de verwerende partij, ingevolge het door verzoeker ingediende verzoek tot herziening, nog bijkomend navraag heeft gedaan via de Belgische mandataris van de constructeur Daf aan de constructeur van het voertuig in het Verenigd Koninkrijk. Uit het antwoord van de constructeur Daf/Leyland blijkt eens te meer dat het voertuig bij de constructie niet uitgerust was met een snelheidsbegrenzer en dat de maximale snelheid 75 km/u bedroeg, zoals dit is vermeld op de technische fiche van het voertuig.

Gelet op het voorgaande is de argumentatie van verzoeker dat het desbetreffende voertuig slechts een maximumsnelheid van 40km/h kan bereiken omdat het voertuig werd ontnomen van zijn grootste versnelling en de voorgelegde attesten dit ondersteunen, niet relevant. Met de verwerende partij dient overigens te worden vastgesteld dat het attest van Tacho Service van 9 augustus 2016 werd verleend door een installateur van snelheidsbegrenzers.

Nergens blijkt dat het voertuig reeds van bij de oorsprong en constructie met een snelheidsbegrenzer werd uitgerust. Dit blijkt overigens ook bij verdere navraag van de verwerende partij uitdrukkelijk te zijn ontkracht door de constructeur van het voertuig in het Verenigd Koninkrijk.

7.6. Ten slotte kan verzoeker zich niet beroepen op een proces-verbaal van goedkeuring van een ander voertuig als traag voertuig – overigens uitgaande van de vroeger bevoegde overheid – om zijn huidige aanvraag te staven.

Overeenkomstig artikel 13, § 4, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 verleent de goedkeuringsinstantie individuele goedkeuring wanneer het voertuig in overeenstemming is met de bij de aanvraag gevoegde beschrijving en voldoet aan de toepasselijke technische voorschriften, en reikt het vervolgens een individueel goedkeuringscertificaat uit. De aanvraag voor een individuele goedkeuring dient aldus te gebeuren op basis van de bij de aanvraag gevoegde beschrijving van het betrokken voertuig.

Bovendien worden de bij de aanvraag voor het vorige voertuig gevoegde stukken niet neergelegd door verzoeker zodat hoe dan ook niet kan worden nagegaan of er sprake is van een vergelijkbare situatie.

Een ooit verleende goedkeuring verleent niet, in naam van de rechtszekerheid, een automatisch recht op een latere gelijkaardige goedkeuring;

elke goedkeuringsaanvraag moet op zijn eigen verdienste worden beoordeeld op grond van de bij de aanvraag gevoegde beschrijving van het betrokken voertuig.

Overigens kan verzoeker bezwaarlijk beweren dat hij in zijn vertrouwen zou zijn geschaad – hetgeen hij overigens ook niet pretendeert in zijn verzoekschrift – aangezien zoals gezegd uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat hij zich, alvorens over te gaan tot aankoop van het bewuste voertuig, bij de verwerende partij heeft bevraagd en dat hij dus ook reeds vóór de aankoop op de hoogte was van de interpretatie die door de verwerende partij bij de beoordeling van een eventuele aanvraag zou worden gevolgd.

8. Uit wat voorafgaat volgt dat het middel niet gegrond is.

V. Verzoek tot het geven van een injunctie aan de verwerende partij

Uiteenzetting van verzoeker

9. *In fine* van zijn memorie van wederantwoord vraagt verzoeker – een vraag die verzoeker herhaalt in zijn laatste memorie – om ook “het oorspronkelijk verzoek tot individuele goedkeuring/ homologatie van het voertuig van verzoeker, nl. het voertuig Leyland DAF 15 tonnen 8x 6 Logistic Truck – chassisnummer XLRT3D55Z0L002378, gegrond te verklaren en het Vlaamse gewest te veroordelen tot de afgifte van het door oorspronkelijk aangevraagde PV van goedkeuring betreffende voormeld voertuig”.

Beoordeling

10. De vraag van verzoeker dient te worden begrepen als een verzoek om met toepassing van artikel 36, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State te bevelen dat de verwerende partij het bij haar door verzoeker ingediende verzoek tot uitreiking van een individueel goedkeuringscertificaat zou inwilligen.

De verwerping van het enige middel heeft echter tot gevolg dat ook de vraag van verzoeker om met toepassing van voornoemd artikel 36 § 1, eerste lid, de verwerende partij een bevel op te leggen, dient te worden afgewezen.

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 een rolrecht van 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeventien december tweeduizend negentien, 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