

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 253.378 van 29 maart 2022
in de zaak A. 229.430/IX-9639**

In zake : het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Jürgen Vanpraet en Bram Van den Berghe
 kantoor houdend te 8820 Torhout,
 Oostendestraat 306,
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bart Van Hyfte en Laurent Delmotte,
kantoor houdend te 1160 Brussel,
Herrmann-Debrouxlaan 40
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij:

het BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Manuela von Kuegelgen en Nicolas De Backer
kantoor houdend te 1050 Brussel,
Louizalaan 250, bus 10
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 29 oktober 2019, strekt tot de
nietigverklaring van de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019
‘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’.

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.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 6 januari 2020. De tussenkomende partij heeft een memorie 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 6 december 2021.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Bram Van den Berghe, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Nicolas De Backer, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd 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. De artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 ‘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’ (hierna: het koninklijk besluit van 29 juli 2019) wijzigen het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ (hierna: het koninklijk besluit van 15 maart 1968) met betrekking tot de restantvoorradenregeling.

Luidens artikel 1, § 2, 29, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, is een voertuig uit restantvoorraad, elk voertuig dat deel uitmaakt van een voorraad en dat niet kan worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht omdat nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden waarvoor het niet is goedgekeurd.

De restantvoorradenregeling laat echter fabrikanten toe om voorraden van voertuigen waarvan de (type)goedkeuring niet meer geldig is doordat nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden waaraan deze voertuigen niet meer voldoen, toch nog van de hand te doen en dit binnen de grenzen bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De bestreden artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 luiden als volgt:

“Artikel 1. In paragraaf 2 van artikel 14 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, vervangen door het koninklijk besluit van 14 april 2009, worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2 wordt vervangen, luidende als volgt:

‘2°. Er mag alleen binnen de volgende termijnen een beroep worden gedaan op de mogelijkheid voorzien in punt 1:

a) wat de voertuigen van de categorieën M, N en O betreft, voor complete voertuigen, gedurende een periode van twaalf maanden vanaf de datum waarop de geldigheid van de EG-typegoedkeuring is vervallen en, voor voltooide voertuigen, gedurende een periode van achttien maanden vanaf diezelfde datum;

b) wat de voertuigen van de categorieën T, C, R en S betreft, voor complete voertuigen, gedurende een periode van vierentwintig maanden vanaf de datum waarop de geldigheid van de EG-typegoedkeuring is vervallen en, voor voltooide voertuigen, gedurende een periode van dertig maanden vanaf diezelfde datum’.

2° punt 3 wordt vervangen, luidende als volgt:

‘3. De fabrikant die van de bepalingen in punt 1 gebruik wil maken, moet bij de Directie Inschrijvingen Voertuigen van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een aanvraag indienen. In de aanvraag moeten de technische of economische redenen worden vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

De Directie Inschrijvingen Voertuigen van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer besluit binnen drie maanden na ontvangst van de aanvraag of en, zo ja, voor hoeveel exemplaren zij de registratie van deze voertuigen op haar grondgebied toestaat.

Wat de complete of voltooide voertuigen van de categorieën M, N, O betreft, die overeenkomstig de ‘restantvoorraad’-procedure in het verkeer worden gebracht, worden deze voertuigen van een bepaald type beperkt tot die waarvoor op of na de fabricagedatum een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven dat na de datum van afgifte ten minste drie maanden geldig is geweest, maar vervolgens door het van kracht worden van een regelgevingshandeling zijn geldigheid heeft verloren.

[W]at de complete of voltooide voertuigen van de categorieën T, C, R en S betreft, mag het aantal voertuigen uit een restantvoorraad niet meer bedragen dan 10 % van het aantal voertuigen dat tijdens de twee voorafgaande jaren is geregistreerd, of niet meer dan 20, als dat meer is’.

[...]

Art. 4. In bijlage 34 met als titel ‘beperkingen voor kleine series en restantvoorraden’, ingevoegd door het koninklijk besluit van 14 april 2009, wordt het punt B met als titel ‘beperkingen van toepassing op de eindreeksen van de categorieën M, N, O’ opgeheven.”

IV. Ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst

4. De verzoekende partij werpt in haar memorie van wederantwoord de onontvankelijkheid op van de tussenkomst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Volgens de verzoekende partij kan een ander gewest in beginsel tussenkomen in een procedure tussen een gewest en de federale overheid waarbij aangevoerd wordt dat de federale regelgeving de bevoegdheidverdelende regels schendt. De uitkomst van de bevoegdheidsdiscussie in een procedure tussen een gewest en de federale overheid heeft immers een weerslag op de bevoegdheden

van de andere gewesten – uiteraard op voorwaarde dat het om een bevoegdheid gaat die op dezelfde wijze aan de drie gewesten toegewezen is.

De verzoekende partij is echter van oordeel dat een ander gewest enkel kan tussenkomen in een dergelijke procedure om het standpunt van het ander gewest te ondersteunen en niet om dit standpunt te betwisten. Net zoals een verzoekende partij enkel op ontvankelijke wijze de schending van rechtsregels kan aanvoeren die haar beogen te beschermen – het zogenaamd belang bij het middel – dient aangenomen te worden dat een partij enkel kan tussenkomen om de naleving van de bepalingen na te streven die haar eigen belangen beschermen. Dit veronderstelt dat de tussenkomende partij in onderhavige procedure geen belang heeft om de onbevoegdheid van de gewesten – en dus haar eigen onbevoegdheid – te bepleiten.

De tussenkomende partij zou enkel op ontvankelijke wijze kunnen tussenkomen in onderhavige procedure om haar eigen bevoegdheden te verdedigen, niet om deze te ontkennen. Dit laatste is immers in strijd met haar eigen autonomie en belangen.

Om die redenen – die eigen zijn aan deze zaak – dient de vordering tot tussenkomst onontvankelijk verklaard te worden.

Beoordeling

5.1. Artikel 21*bis* van de gecoördineerde wetten op de Raad van State luidt als volgt:

“Degenen die belang hebben bij de oplossing van de zaak, kunnen erin tussenkomen. De kamer kan ambtshalve of op verzoek van het aangewezen lid van het auditoraat of van een partij, degenen van wie de aanwezigheid vereist is voor de zaak, oproepen als tussenkomende partij.

De tussenkomende partij kan ter ondersteuning van het verzoek geen andere middelen aanvoeren dan die welke in het inleidende verzoekschrift zijn uiteengezet.”

Luidens deze bepaling dient een tussenkomende partij belang te hebben bij de oplossing van de zaak. Dat belang dient, ook in hoofde van publiekrechtelijke overheden noodzakelijkerwijze een afdoend, persoonlijk en rechtstreeks karakter te vertonen.

5.2. De tussenkomende partij vraagt om in het debat te mogen tussenkomen omdat de bestreden artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 een rechtstreekse invloed hebben op haar eigen bevoegdheden.

De belangen van de tussenkomende partij zijn bij de zaak betrokken, zodat er reden is om op haar verzoek in te gaan. Dit blijkt des te meer uit het feit dat de tussenkomende partij bij de totstandkoming van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 werd betrokken.

Dat de tussenkomst gebeurt ter ondersteuning van de verwerende partij, waarbij het voortbestaan van de bestreden artikelen 1 en 4 wordt beoogd, is niet van aard om de tussenkomende partij belang bij haar tussenkomst te ontzeggen. Haar tussenkomst is kennelijk bedoeld om tussen te komen in het debat over de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en de gewesten aangaande de zogenaamde restantvoorradenregeling. Als gewest heeft de tussenkomende partij een afdoend belang om dit bevoegdheidsconflict in rechte geregeld te zien.

Het zou afbreuk doen aan de autonomie van de gewesten indien hen enkel zou worden toegestaan tussen te komen in een geding ter ondersteuning van een beroep ingediend door een ander gewest, ook indien zij de aangevoerde wettigheidsbezwaren niet delen.

Het kan niet worden betwist dat ook de tussenkomende partij bij de uitoefening van haar bevoegdheden rechtstreeks zal worden geraakt door de oplossing van deze zaak.

5.3. Uit wat voorafgaat volgt dat de tussenkommende partij belang heeft bij haar tussenkomst.

6. De exceptie wordt verworpen.

V. Onderzoek van het eerste middel

Standpunt van de partijen

7.1. In het eerste middel voert de verzoekende partij de schending aan van de bevoegdheidverdelende regels, in het bijzonder artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna: BWHI). Op grond van die bepaling zijn de gewesten bevoegd inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden met toepassing van de federale normen.

Volgens de verzoekende partij schenden de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI, doordat ze wijzigingen aanbrengen aan de restantvoorradenregeling bedoeld in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en de bijlage 34 ervan die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

7.2. De verzoekende partij wijst er vooreerst op dat de Raad van State in arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 – met verwijzing naar de toelichting bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ (hierna: de bijzondere wet Zesde Staatshervorming) – de draagwijdte van de gewestelijke bevoegdheid bedoeld in artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI heeft toegelicht bij het eerste onderdeel van het eerste middel.

Ook wijst zij erop dat de Raad in datzelfde arrest bij de bespreking van het derde onderdeel van het eerste middel inging op de

bevoegdheid met betrekking tot artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dat eveneens deel uitmaakt van hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van dit besluit en krachtens het opschrift ervan betrekking heeft op “de registratie, verkoop en in het verkeer brengen”.

In de lijn van de aldaar reeds gemaakte analyse van de bevoegdheidsverdeling dient volgens de verzoekende partij aangenomen te worden dat hetgeen in de bestreden artikelen 1 en 4 wordt geregeld, eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

7.3. Artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, dat in deze zaak in het geding is, maakt volgens haar evenzeer deel uit van hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van dit koninklijk besluit. Volgens voormeld arrest dient in beginsel aangenomen te worden dat artikel 14, § 2, valt onder de bevoegdheid die aan de gewesten werd overgedragen, tenzij de verwerende partij aannemelijk maakt dat het bepaalde in artikel 14, § 2, betrekking heeft op de federaal gebleven bevoegdheden inzake de inschrijving van voertuigen of inzake de productnormen.

De door de bestreden artikelen 1 en 4 aangebrachte wijzigingen bevatten regels die betrekking hebben op de voertuigen waarvan de typegoedkeuring is verlopen. Ze bevatten regels omtrent de periode waarin gebruik gemaakt kan worden van de restantvoorradenregeling, het maximaal aantal voertuigen dat onder de restantvoorradenregeling kan worden goedgekeurd en de instantie die bevoegd is om een beslissing te nemen om toepassing te maken van de restantvoorradenregeling.

De beslissing om de restantvoorradenregeling toe te passen ten aanzien van die voertuigen, houdt in dat die voertuigen alsnog goedgekeurd kunnen worden en dit binnen de grenzen – beperking in de tijd en hoeveelheid – van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Het gaat volgens de verzoekende partij om een specifieke vorm van goedkeuring van voertuigen die deel uitmaken van een voorraad en niet kunnen worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht, omdat de EG-typegoedkeuring niet meer geldig is en nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden waarvoor het voertuig niet is goedgekeurd. Zij verwijst daarbij naar de definitie van het begrip ‘voertuig uit restantvoorraad’ in de artikelen 1, § 2, 29, en 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Deze vorm van goedkeuring behoort volgens de verzoekende partij dan ook, net als de bevoegdheid met betrekking tot de typegoedkeuringen en individuele goedkeuringen, tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI). Het bepalen van de hoeveelheid, periode en procedure volgens dewelke deze voertuigen op de restantvoorradenlijst geplaatst kunnen worden, is het bepalen van nadere voorwaarden die verband houden met de goedkeuring en de toepassing van de restantvoorradenregeling zelf.

7.4. Dat de restantvoorradenregeling tot de gewestbevoegdheid inzake controle op de naleving van de technische eisen – en de goedkeuring in het bijzonder – behoort, blijkt volgens de verzoekende partij ook uit het feit dat in de Franse tekst van artikel 14, § 2, punt 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 in de versie voorafgaand aan de wijzigingen bij het bestreden artikel 1 reeds wordt gesproken over “autorité compétente en matière de réception”.

7.5. De bepalingen van de bestreden artikelen 1 en 4 behoren volgens de verzoekende partij niet tot de federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen. De inschrijving wordt overeenkomstig artikel 1, 1°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’ gedefinieerd als “de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat”. Op grond hiervan is de

federale overheid bevoegd om te bepalen welke voertuigen ingeschreven moeten worden en hoe de inschrijvingsprocedure verloopt, alsook om het repertorium van de voertuigen bij te houden en om de regels inzake de nummerplaten vast te stellen. De federale overheid is evenwel niet bevoegd om te bepalen welke voertuigen waarvan de goedkeuring door de inwerkingtreding van nieuwe technische voorschriften, ongeldig is geworden op een restantvoorradenlijst kunnen worden geplaatst en dus toch nog aanvaard kunnen worden met het oog op hun inverterstelling.

7.6. Het is volgens de verzoekende partij inherent aan de keuze van de bijzondere wetgever om de bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen toe te wijzen aan de gewesten, dat de federale overheid bij de inschrijving van voertuigen rekening zal moeten houden met het gewestelijke beleid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen (en de technische keuring). Zo zal de federale overheid bijvoorbeeld niet kunnen beslissen dat een voertuig(type) dat door de gewesten niet werd goedgekeurd, toch in verkeer mag worden gesteld. Zij mag evenmin beslissen dat een tijdens een technische keuring definitief afgekeurd voertuig, alsnog in verkeer mag worden gesteld.

In lijn hiermee zal de federale overheid dan ook rekening moeten houden met de door de gewesten gemaakte beoordeling of voor een voertuig al dan niet van de restantvoorradenregeling gebruik kan worden gemaakt. Enkel de voertuigen uit restantvoorradenlijsten zullen mogen worden aanvaard door de Dienst Inschrijvingen.

7.7. Ook uit het opschrift van artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘Registratie, verkoop en in het verkeer brengen’, blijkt volgens de verzoekende partij niet dat het handelt over “inschrijving van voertuigen”.

7.8. Voorts behoren de bestreden artikelen 1 en 4 volgens haar niet tot de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de technische eisen voor

voertuigen en onderdelen van voertuigen. De artikelen 1 en 4 bevatten – anders dan de artikelen 2 en 3 die niet worden bestreden – geen technische voorschriften voor voertuigen of onderdelen ervan. De restantvoorradenregeling is overigens van toepassing op voertuigen waarvoor op het ogenblik van hun productie een geldige EG-typegoedkeuring was verleend (artikel 14, § 2, punt 1, koninklijk besluit van 15 maart 1968). Het gaat dus per definitie om voertuigen die geproduceerd werden in overeenstemming met de op het ogenblik van de productie geldende technische voorschriften, maar waarvan de typegoedkeuring niet meer geldig is omdat naderhand nieuwe technische voorschriften werden vastgesteld.

Volgens de verzoekende partij wordt niet geraakt aan de federale bevoegdheid inzake de technische voorschriften zelf.

8.1. In haar memorie van antwoord stelt de verwerende partij dat de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling in beginsel de materie bedoeld in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreft, doch slechts voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op het vaststellen van technische voorschriften voor verkeers- en vervoersmiddelen of op de productnormen.

8.2. De loutere omstandigheid dat artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 deel uitmaakt van hoofdstuk 2 van dit koninklijk besluit volstaat volgens haar niet om te besluiten dat deze bepalingen tot de gewestbevoegdheid zijn gaan behoren.

In arrest nr. 233.914 van 24 februari 2016 oordeelde de Raad van State reeds dat het loutere feit dat een voorschrift naar de vorm in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 is opgenomen, niet van aard is om uit te maken of het behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid, dan wel van de gewesten. In het koninklijk besluit van 15 maart 1968, dat ten tijde van zijn vaststelling paste in een nationale regelgevende context, werden immers in de loop der jaren vele

wijzigingen aangebracht, waarbij niet steeds de structuur van dit besluit, noch de samenhang met andere regelgeving, op coherente wijze werd gerespecteerd.

Evenmin kan volgens de verwerende partij uit de bespreking van de Raad in arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 van het derde onderdeel van het eerste middel worden afgeleid dat artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 in zijn geheel tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling zou behoren, gelet op het feit dat deze bespreking betrekking had op artikel 14, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en niet op artikel 14, § 2, van hetzelfde besluit dat het voorwerp vormt van onderhavig beroep.

Er dient bijgevolg *in concreto* te worden nagegaan of artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 een aangelegenheid betreft die betrekking heeft op de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling, dan wel op de bevoegdheden van de federale overheid inzake het vaststellen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen of van productnormen, of nog deze inzake de inschrijving van voertuigen.

8.3. De beslissing om bepaalde voertuigen met toepassing van de restantvoorradenregeling van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 in te schrijven, is volgens de verwerende partij geen beslissing met betrekking tot de goedkeuring van het voertuig en is evenmin een nadere regel van deze goedkeuring.

Het betreft volgens haar in de eerste plaats een beslissing die betrekking heeft op de al dan niet inschrijving van een voertuig.

Dat blijkt volgens haar vooreerst uit 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' (hierna: Kaderrichtlijn 2007/46/EG) waarvan artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 de omzetting in het Belgische recht is. Artikel 27, lid 3, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG vermeldt in duidelijke bewoordingen dat de beslissing om toepassing te maken van de restantvoorradenregeling geen toetsing aan de technische voorschriften betreft, doch wel een beslissing om het voertuig al dan niet in te schrijven en tot het verkeer toe te laten, nu hierin verwezen wordt naar de registratie van voertuigen ("l'immatriculation"). Dit blijkt volgens haar evenzeer uit artikel 39, lid 2, van verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen (hierna: verordening nr. 167/2013/EU)

Ook uit het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State bij het ontwerp dat later het koninklijk besluit van 29 juli 2019 is geworden, blijkt volgens de verwerende partij dat deze de bevoegdheid van de federale overheid ter zake niet betwist en, meer nog, uitdrukkelijk aangeeft dat de bepalingen van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betrekking hebben op de inschrijving en de inverkeerstelling van voertuigen.

De inschrijving van het voertuig is, zoals de verzoekende partij zelf aangeeft door verwijzing naar de definitie van 'Inschrijven of inschrijving' in artikel 1, 1°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 'betreffende de inschrijving van voertuigen' (in het Frans: 'relatif à l'immatriculation de véhicules') (hierna: het koninklijk besluit van 20 juli 2001): "de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat".

De inschrijving heeft derhalve betrekking op het vervullen van de formaliteiten om het voertuig op een geldige wijze in het verkeer (te) brengen.

Dit stemt volgens de verwerende partij ook overeen met het opschrift van artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, namelijk ‘Registratie, verkoop en in het verkeer brengen’, of in het Frans ‘Immatriculation, vente et mise en service’.

De beslissing om voertuigen al dan niet op de restantvoorradenlijst te plaatsen, heeft dan ook betrekking op de inschrijving van de voertuigen. Zij laat toe om voertuigen die niet langer beschikken over een geldig certificaat van overeenstemming wegens verval van de typegoedkeuring, toch in te schrijven in het repertorium van de voertuigen in toepassing van het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Zonder inschrijving van het voertuig op de restantvoorradenlijst kan het voertuig niet worden ingeschreven en kan het niet in het verkeer worden gebracht.

Bij het nemen van de beslissing om een voertuig in te schrijven op de restantvoorradenlijst wordt volgens de verwerende partij ook enkel nagegaan of het certificaat van overeenstemming van het voertuig wel degelijk vervallen is omwille van de inwerkingtreding van nieuwe Europese normen, en dus in aanmerking komt voor de restantvoorradenregeling, waarna het al dan niet op de restantvoorradenlijst wordt geplaatst. Daarbij vindt volgens haar geen enkele toetsing aan de technische voorschriften plaats, doch enkel een nazicht of het certificaat van overeenstemming al dan niet is vervallen en dus voldoet aan de voorwaarde om te worden ingeschreven op de restantvoorradenlijst, zodat het alsnog kan worden ingeschreven in het repertorium van de voertuigen.

De voertuigen die op de restantvoorradenlijst worden geplaatst, zijn dus reeds goedgekeurd. Zij beschikken reeds over een goedkeuringscertificaat ingevolge de typegoedkeuring (artikel 1, § 2, 9, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968) en een certificaat van overeenstemming (artikel 1, § 2, 19, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968).

Uit de bepalingen van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 blijkt volgens de verwerende partij dan ook dat deze beslissing

geen enkele toetsing inhoudt van de voertuigen aan de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen, geen deel uitmaakt van het goedkeuringsproces en dus niet dient te worden genomen door de overheid bevoegd voor de goedkeuring van de voertuigen.

Ten overvloede wordt dit volgens haar bevestigd door de omschrijving van de bevoegdheden van de goedkeuringsinstantie zoals gewijzigd door het Vlaamse Gewest.

Ook wijst zij erop dat de controle op de naleving van het maximaal aantal voertuigen dat volgens de restantvoorradenregeling kan worden ingeschreven, geschiedt aan de hand van de gegevens van de in de twee voorafgaande jaren ingeschreven voertuigen en dus aan de hand van de inschrijving in het repertorium van de voertuigen bijgehouden door de directie Inschrijving van Voertuigen (hierna: DIV) van het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (hierna: de FOD Mobiliteit) op grond van artikel 6, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Ook hieruit blijkt dat de inschrijving op de restantvoorradenlijst rechtstreeks verband houdt met de inschrijving van voertuigen en dus een federale bevoegdheid is.

Uit de oude, Franstalige versie van artikel 14, § 2, 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, die dateert van vóór de zesde staatshervorming, kan volgens haar bezwaarlijk enig argument worden afgeleid omtrent de bevoegde instantie bij wie sinds de zesde staatshervorming de fabrikant die de restantvoorradenregeling wenst te genieten, zijn aanvraag moet indienen, temeer daar de toenmalige Nederlandstalige versie wel reeds verwees naar “de bevoegde instantie van elke Lidstaat”.

Dat de verzoekende partij zich zelf niet bevoegd achtte inzake de restantvoorradenregeling, wordt volgens haar bevestigd door de vaststelling dat zij middels het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 ‘tot wijziging van

regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming’, naliet deze bewoordingen ‘bevoegde instantie van elke Lidstaat’ in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 te vervangen door de bewoordingen ‘de goedkeuringsinstantie’, zoals zij dit overigens wel deed in punt 11 van artikel 14, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

8.4. De restantvoorradenregeling in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 kadert volgens de verwerende partij eveneens in de federale bevoegdheid inzake het bepalen van technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen, die vervat ligt in artikel 6, § 4, 3°, BWHI.

De federale overheid is bevoegd voor het bepalen van de technische voorschriften waaraan voertuigen moeten voldoen om in het verkeer te worden gesteld. Het koninklijk besluit van 29 juli 2019 bevat manifest beleidskeuzes omtrent de voorwaarden waaronder voertuigen op de markt kunnen worden gebracht onder de restantvoorradenregeling. Zo bevat artikel 1, 2°, van dit besluit de keuze die België als lidstaat van de Europese Unie met toepassing van artikel 27 en bijlage XII, B, bij Kaderrichtlijn 2007/46/EG moet maken omtrent het maximaal aantal complete en voltooide voertuigen dat in een lidstaat overeenkomstig de restantvoorradenregeling in het verkeer mag worden gebracht. Het vaststellen van dergelijke voorwaarden, zoals het maximaal aantal, waaronder voertuigen alsnog onder de restantvoorradenregeling in het verkeer kunnen worden gebracht, ook al voldoen zij niet meer aan alle, nieuwe geldende technische voorschriften, is het vaststellen van de voorwaarden waaronder deze voertuigen alsnog in het verkeer kunnen worden gebracht.

8.5. Ten derde betoogt de verwerende partij dat de restantvoorradenregeling van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ook betrekking heeft op productnormen waarvoor de federale overheid eveneens bevoegd is gebleven.

Voornoemd artikel 14, § 2, vormt volgens haar een uitzondering op het voorschrift van artikel 14, § 1, van hetzelfde koninklijk besluit en laat toe om voertuigen, waarvan de typegoedkeuring is vervallen, alsnog op de markt te brengen. Het betreft dus de voorwaarden waaronder voertuigen die niet meer beschikken over een geldig certificaat van overeenstemming of een goedkeuringscertificaat, toch op de markt kunnen worden gebracht. Het zijn derhalve limitatieve en dwingende voorwaarden voor het op de markt brengen van voertuigen en dus productnormen, aangelegenheid waarvoor de federale overheid bevoegd is gebleven.

De verwerende partij betoogt in dat verband ook dat het beginsel van de Belgische economische en monetaire Unie, dat een algemeen principe vormt en geldt als criterium voor de verdeling, afbakening en interpretatie van de bevoegdheden van de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten, vereist dat dergelijke voorwaarden voor toegang tot de markt van voertuigen (oftewel productnormen) op uniforme wijze worden bepaald voor het hele grondgebied van het koninkrijk. Hetzelfde beginsel vereist volgens haar eveneens dat de beleidskeuze omtrent het maximaal aantal complete en voltooide voertuigen die in een lidstaat overeenkomstig de restantvoorradenregeling in het verkeer mogen worden gebracht met toepassing van artikel 27 en bijlage XII, B, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, één enkele keer en op uniforme wijze wordt gemaakt voor het hele koninkrijk en dat bijgevolg de federale overheid hiervoor bevoegd is. Indien de gewesten bevoegd zouden zijn voor het bepalen onder welke voorwaarden voertuigen onder de restantvoorradenregeling alsnog op de markt kunnen worden gebracht en elk een eigen maximaal aantal voertuigen zou kunnen bepalen dat deze regeling kan genieten, zou dit in strijd zijn met de Belgische economische en monetaire unie. Dit zou immers toelaten dat de gewesten verschillende voorwaarden en ook verschillende maxima zouden kunnen bepalen waaronder fabrikanten van voertuigen hun restantvoorraden op de markt zouden kunnen brengen. Aldus zouden bijvoorbeeld voertuigen die in het ene gewest volgens de restantvoorradenregeling van dat gewest wel nog op de markt mogen

worden gebracht en verkocht, mogelijk volgens de restantvoorradenregeling van een ander gewest niet op de markt mogen worden gebracht of verkocht omdat daar andere maxima gelden. Dit zou eveneens toelaten dat de fabrikanten à la carte kunnen kiezen bij welk gewest zij een aanvraag indienen om de voor hen meest gunstige restantvoorradenregeling te kunnen genieten.

9. In haar memorie ondersteunt de tussenkommende partij in essentie het standpunt zoals uiteengezet door de verwerende partij. Ook volgens de tussenkommende partij heeft de betwiste restantvoorradenregeling betrekking op de bevoegdheden van de federale overheid inzake het bepalen van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen, inzake het vaststellen van productnormen en inzake de inschrijving van voertuigen.

10.1. In haar memorie van wederantwoord repliceert de verzoekende partij dat de verwerende partij – door te beweren dat de omstandigheid dat artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 deel uitmaakt van hoofdstuk 2 van dit besluit niet doet besluiten dat de bepalingen ervan tot de gewestbevoegdheid behoren – ingaat tegen de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet Zesde Staatshervorming waarin expliciet is aangegeven dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften voor voertuigen (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI) “in elk geval” de materie bedoeld in hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreft, “voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen”, alsook de materie bedoeld in hoofdstuk 4 ‘Technische controle’ van dit koninklijk besluit.

Daarbij wijst zij erop dat in het algemeen deel van de toelichting bij de bijzondere wet Zesde Staatshervorming ook wordt verduidelijkt hoe een verwijzing naar een bestaand regelgeevingscomplex later in de toelichting en het gebruik van de woorden “in elk geval” hierbij, begrepen moeten worden. Aldus beogen de bevoegdheidsoverdrachten telkens de volledige aangelegenheid over te

dragen en is de verwijzing naar wetgevende teksten die tot de overgedragen bevoegdheid behoren slechts een indicatie van de inhoud ervan, zonder exhaustief te zijn.

10.2 Ook verwijst de verwerende partij, volgens de verzoekende partij, niet dienstig naar arrest nr. 233.914 van 24 februari 2016 om haar stelling te onderbouwen. Dit arrest heeft immers betrekking op de bevoegdheidsverdeling inzake de voorschriften voor voertuigen zelf en niet op de bevoegdheidsverdeling inzake de controle op de naleving van de federale technische voorschriften zoals die tot stand werd gebracht met de zesde staatshervorming. Het besluit dat het voorwerp uitmaakte van arrest nr. 233.914 dateerde overigens van vóór de zesde staatshervorming, zodat de bevoegdheden die met de zesde staatshervorming bijkomend werden overgedragen, nog niet van kracht waren.

10.3. De restantvoorradenregeling houdt voorts volgens de verzoekende partij wel degelijk verband met de goedkeuring van voertuigen die op haar beurt behoort tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI).

De federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen heeft volgens haar slechts betrekking op de individuele administratieve toelating die samen met het uitreiken van een nummerplaat gegeven wordt om een bepaald voertuig in verkeer te brengen.

De beslissing waarbij met toepassing van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 toelating gegeven wordt aan de fabrikant om gebruik te maken van de restantvoorradenregeling, heeft een andere draagwijdte en heeft geen betrekking op de individuele administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het verkeer.

Het omvat niet de administratieve toestemming voor deelname van een individueel voertuig aan het verkeer en neemt dus niet weg dat dit voertuig nog ingeschreven moet worden bij de DIV.

De toestemming om gebruik te maken van de restantvoorradenregeling beoogt daarentegen na te gaan of de voertuigen, hoewel ze niet voldoen aan de nieuwe technische voorschriften en dus niet in aanmerking komen voor een nieuwe typegoedkeuring, alsnog gebruikt mogen worden. Het betreft aldus een beslissing waarbij binnen grenzen bepaald in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 – onder andere inzake het maximaal aantal voertuigen en inzake de periode waarin gebruik gemaakt kan worden van de regeling – nagegaan wordt of het voertuig nog in het verkeer kan worden gebracht. Hierbij dient ook nagegaan te worden of de geldigheid van de bestaande typegoedkeuring is vervallen.

10.4. In arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 oordeelde de Raad van State in dat verband reeds dat de gewestbevoegdheid inzake de goedkeuring van voertuigen niet alleen de bevoegdheid omvat om in te staan voor de typegoedkeuring.

Ze omvat onder meer ook de bevoegdheid om het toepassingsgebied van de goedkeuring van voertuigen en voertuigonderdelen in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 te regelen, zoals de bevoegdheid om voertuigen die voorheen niet aan goedkeuring werden onderworpen voortaan wel aan goedkeuring te onderwerpen (zie *sub* 12.5.1 en 12.5.2 van arrest 244.095).

Ze omvat volgens de Raad eveneens de bevoegdheid om te bepalen “of materieel van een speciale constructie [...] aan goedkeuring onderworpen is (artikel 2, 2°) en om de voorwaarden te bepalen waaronder voertuigen en prototypes die niet aan individuele goedkeuring zijn onderworpen, mogen worden gebruikt (artikel 2, 4°)” (zie *sub* 12.6 van arrest 244.095).

De gewesten zijn ook bevoegd om “bij wijze van uitzondering toe [te] laten 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” (zie *sub* 12.9 van arrest 244.095), evenals om de termijnen voor de geldingsduur van de goedkeuring te verlengen met toepassing van artikel 14, § 1, 10, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (zie *sub* 19.2.1 van arrest 244.095).

In de lijn hiervan kan volgens de verzoekende partij worden aangenomen dat het ook aan de gewesten toekomt om te bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden de voertuigen die over een (type)goedkeuring beschikken die niet meer geldig is doordat nieuwe technische voorschriften in werking zijn getreden, mogen worden gebruikt. Het komt ook aan de door de gewesten aangewezen instantie toe om te beslissen om al dan niet toestemming te verlenen voor de toepassing van de restantvoorradenregeling.

10.5. Voorts wijst de verzoekende partij erop dat elke beslissing die genomen wordt in het kader van de goedkeuring van een voertuig of een voertuigtype – zoals bijvoorbeeld in hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 – tot gevolg heeft dat het voertuig in verkeer kan worden gebracht en dus ingeschreven kan worden. Het is dus niet omdat een beslissing tot toepassing van de restantvoorradenregeling tot gevolg heeft dat een voertuig ingeschreven kan worden, dat de restantvoorradenregeling een federale bevoegdheid zou zijn. Dit zijn twee van elkaar te onderscheiden zaken.

Het standpunt van de verwerende partij gaat er volgens haar aan voorbij dat de met de zesde staatshervorming tot stand gebrachte bevoegdheidsverdeling net een onderscheid maakt tussen de bevoegdheid inzake de goedkeuring zoals geregeld in hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waarvoor de gewesten bevoegd zijn en de inschrijving

van voertuigen zoals geregeld in het koninklijk besluit van 20 juli 2001, waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Deze toelating – die dus tot de bevoegdheid van de gewesten behoort – kan onder meer de vorm aannemen van een EG-typegoedkeuring, een nationale typegoedkeuring, een individuele goedkeuring of een typegoedkeuring voor kleine series (zie hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968). Opdat voertuigen die vrijgesteld zijn van een individuele goedkeuring gebruikt (en dus ingeschreven) mogen worden, dienen ze voorts te voldoen aan de door het gewest bepaalde voorwaarden (artikel 3, § 5, laatste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, zoals gewijzigd door artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015). Telkens gaat het dus om gewestelijke beslissingen die tot gevolg hebben dat een voertuig in verkeer kan worden gebracht en bijgevolg ook ingeschreven kan worden.

In lijn hiermee kan de voormelde toelating ook de vorm aannemen van een beslissing waarbij toelating gegeven wordt om gebruik te maken van de restantvoorradenregeling. Deze beslissing betreft geen beslissing tot administratieve inschrijving van het voertuig en tot toekenning van een nummerplaat, maar een beslissing waarbij geoordeeld wordt of technische of economische redenen die de aanvrager aanhaalt, rechtvaardigen waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische eisen kunnen voldoen.

De toepassing van de restantvoorradenregeling houdt dus verband met de goedkeuring van het voertuig in het kader van de controle op de naleving van de technische eisen en niet met de inschrijving van het voertuig.

10.6. Om dezelfde redenen kan de verwerende partij volgens de verzoekende partij niet gevolgd worden waar zij aangeeft dat uit Kaderrichtlijn 2007/46/EG, waarvan artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 de omzetting vormt, volgt dat de beslissing inzake de restantvoorradenregeling betrekking heeft op de inschrijving van voertuigen.

Ten aanzien van elke vorm van goedkeuring bestaat er immers een link met de inschrijving van het voertuig. Dat een dergelijke beslissing tot goedkeuring tot gevolg heeft dat een voertuig kan worden ingeschreven, neemt echter niet weg dat de gewesten bevoegd zijn.

Onder verwijzing naar arrest nr. 245.463 van 17 september 2019 (*sub* 13.3.4) betoogt de verzoekende partij dat de verwerende partij overigens hoe dan ook geen bevoegdheidsargument kan putten uit het Europees recht. Het Europees recht laat zich immers niet in met de wijze waarop een lidstaat zich intern organiseert. Elke lidstaat is in beginsel vrij zijn interne staatsstructuur vorm te geven. Artikel 4, lid 2, van het Verdrag betreffende de Europese Unie bepaalt dat de Unie gehouden is de nationale entiteit van de lidstaten die besloten ligt in hun politieke en constitutionele basisstructuren, waaronder die voor regionaal en lokaal zelfbestuur, te eerbiedigen. Het Hof van Justitie stelt in dezelfde zin dat het elke lidstaat vrij staat “de interne wetgevende bevoegdheden naar eigen goeddunken te verdelen”. De federale overheid en de gemeenschappen en gewesten zijn dan ook gehouden om elk binnen de grenzen van hun eigen bevoegdheden navolging te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Europees recht. De bevoegdheidverdelende regels zijn autonome begrippen die in beginsel niet beïnvloed worden door de draagwijdte die eraan gegeven wordt door het Europees recht. Uit Kaderrichtlijn 2007/46/EG kunnen dus geen argumenten afgeleid worden inzake de interne bevoegdheidsverdeling in België.

10.7. Dat de berekening van het maximaal aantal voertuigen dat in gebruik wordt genomen onder de restantvoorradenregeling gebeurt aan de hand van het aantal geregistreerde voertuigen, maakt volgens de verzoekende partij nog niet dat de restantvoorradenregeling tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort. Het is niet omdat een overheid bij de uitoefening van de eigen bevoegdheid gebruik maakt van gegevens van een andere overheid, dat de materie zelf tot de bevoegdheid van de andere overheid behoort.

10.8. Wat de vroegere Franse versie van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreft, herhaalt zij dat hierin duidelijk tot uiting kwam dat de toepassing van de restantvoorradenregeling aan de goedkeuringsinstantie toekwam en dus een element betreft van de goedkeuring.

10.9. In repliek op de argumentatie van de verwerende partij dat de restantvoorradenregeling ook betrekking zou hebben op de bevoegdheid inzake het bepalen van technische voorschriften, brengt de verzoekende partij in herinnering dat de artikelen 1 en 4 – anders dan de artikelen 2 en 3 van het bestreden besluit die niet aangevochten worden – geen technische voorschriften bevatten voor voertuigen of onderdelen ervan.

10.10. Uit het feit dat een bepaling beleidskeuzes omvat, kan volgens de verzoekende partij evident geen bevoegdheidsargument gehaald worden. Het komt elke overheid immers toe om binnen de eigen bevoegdheden beleidskeuzes te maken. Dit geldt ook voor de gewestbevoegdheid inzake de goedkeuring die deel uitmaakt van de bevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen.

10.11. De verzoekende partij neemt akte van het standpunt van de verwerende partij dat technische voorschriften voor voertuigen productnormen zijn, nu de verwerende partij volgens haar in het verleden immers een andersluidend standpunt heeft ingenomen.

Thans betwist de verwerende partij dus niet langer dat de technische voorschriften van voertuigen de productnormen ervan zijn. Volgens de verzoekende partij is het Vlaamse Gewest op grond van artikel 6, § 1, XII, BWHI bevoegd voor de gehele toezichtsketen op de technische voorschriften – zoals de regels inzake de goedkeuring, de regels om te verifiëren of de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden aan de toepasselijke voorschriften voldoen (markttoezicht) en de technische keuring.

10.12. Voorts kan volgens haar in herinnering worden gebracht dat de bestreden artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 geen technische voorschriften en dus ook geen productnormen voor voertuigen omvatten. Deze bepalingen bevatten geen dwingende eisen die gelden voor het op de markt brengen van een voertuig.

Zo is de regel inzake het maximaal aantal voertuigen dat via de restantvoorradenregeling in gebruik kan worden genomen geen technische eis die geldt voor het op de markt brengen van een voertuig.

Bovendien zijn de gewesten volgens de verzoekende partij hoe dan ook bevoegd om in het kader van de eigen bevoegdheid – en inherent hieraan – bijkomende normen op te leggen waaraan voertuigen moeten voldoen.

10.13. In de mate dat de verwerende partij ten slotte verwijst naar het beginsel van de Belgische economische en monetaire unie dat vervat zit in artikel 6, § 1, VI, derde lid, BWHI, gaat zij er volgens de verzoekende partij aan voorbij dat die economische en monetaire unie veronderstelt dat de gewesten hun bevoegdheden uitoefenen met inachtneming van de Belgische economische unie als beschreven in artikel 6, § 1, VI, derde lid, BWHI, namelijk het vrij verkeer van personen, goederen, diensten en kapitaal tussen de gewesten, alsmede de vrijheid van vestiging. Het gaat dus om een bevoegdheidsuitoefeningsregel – ook wel bevoegdheidsmodulerende bepaling genoemd – en geen bepaling die de bevoegdheden zelf verdeelt. Uit dit beginsel kan dus geen bevoegdheidsargument afgeleid worden in het voordeel van de federale overheid.

Waar de verwerende partij bekritiseert dat wanneer de gewesten bevoegd zijn voor de restantvoorradenregeling dit tot gevolg heeft dat de gewesten verschillende voorwaarden en ook verschillende maxima kunnen bepalen waaronder fabrikanten van voertuigen hun restantvoorraden op de markt kunnen brengen, is dit volgens de verzoekende partij een opportunistiekritiek op de bevoegdheidsverdeling zoals die tot stand is gebracht met de zesde

staats Hervorming. Het is immers inherent aan de overheveling van bevoegdheden van de federale overheid naar de gewesten, dat elk van de gewesten een eigen regelgeving kan uitvaardigen.

11.1. In haar laatste memorie betoogt de verwerende partij dat zij het standpunt dat de gewesten bevoegd zijn voor de restantvoorradenregeling niet kan bijvallen.

Volgens haar zijn technische voorschriften van voertuigen, limitatieve en dwingende voorwaarden voor het in het verkeer brengen van voertuigen en voor het op de markt brengen ervan, en dus ook productnormen. Voertuigen die niet voldoen aan de technische voorschriften mogen niet in het verkeer en ook niet op de markt worden gebracht. Het bewijs van het voldoen aan de technische voorschriften wordt geleverd door de goedkeuring, goedkeuringscertificaten en certificaten van overeenstemming waarvoor de gewestelijke goedkeuringsinstanties bevoegd zijn op grond van de aan hen overgedragen bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften.

De principiële beslissing om een regeling uit te werken die erin voorziet dat voertuigen die niet langer voldoen aan deze technische voorschriften, alsnog in het verkeer en op de markt mogen worden gebracht en dus om een afwijking toe te staan op de vereiste om aan de technische voorschriften te voldoen, behoort daarentegen tot de bevoegdheid van de overheid die bevoegd is voor het vaststellen van die technische voorschriften.

Het is immers niet betwist dat de overheid die bevoegd is om regelgeving vast te stellen, ook bevoegd is om te voorzien in afwijkingen of uitzonderingen op die regeling. Een overheid die voor een bepaalde regelgeving bevoegd is, is uiteraard bevoegd voor het geheel van de materie. Dit is wat de restantvoorradenregeling doet. Ze bepaalt de voorwaarden waaronder voertuigen die niet langer aan de geldende technische federale voorschriften voldoen, toch nog

in het verkeer en op de markt kunnen worden gebracht. Ze creëert dan ook het kader voor het toestaan van uitzonderingen op de principiële verplichting dat voertuigen moeten voldoen aan de technische voorschriften. Het invoeren of het wijzigen, zoals middels het koninklijk besluit van 29 juli 2019, van een restantvoorradenregeling als afwijking op de verplichting om te voldoen aan de federale technische voorschriften, behoort dan ook tot de bevoegdheid van de overheid die bevoegd is om die verplichting in te stellen, te weten de federale overheid.

Aldus onderscheiden volgens de verwerende partij de bestreden bepalingen van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zich fundamenteel van de in arrest nr. 244.095 besproken bepalingen van artikel 14, § 1, van hetzelfde koninklijk besluit. In die zaak ging het over de vraag welke overheid bevoegd is om de geldigheidsduur van verleende goedkeuringscertificaten te verlengen. De Raad van State oordeelde dat de overheid die de goedkeuring verleende, ook bevoegd is om de goedkeuring te verlengen.

In onderhavige zaak betreft het de invoering of de wijziging van een regeling die bepaalt onder welke voorwaarden en volgens welke procedure een uitzondering kan worden verleend op de federale technische voorschriften voor voertuigen. Het betreft derhalve niet het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften, doch wel het toestaan van een uitzondering op die voorschriften. Voor het toestaan van een dergelijke uitzondering is de overheid bevoegd die die voorschriften heeft bepaald, zijnde de federale overheid.

11.2. Volgens de verwerende partij bepaalt de restantvoorradenregeling in welke gevallen en onder welke voorwaarden voertuigen die niet langer voldoen aan de technische voorschriften voor voertuigen, toch op de markt en in het verkeer kunnen worden gebracht en dus ingeschreven kunnen worden overeenkomstig het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze regeling geen deel uitmaakt van dit koninklijk besluit, doch werd opgenomen in het koninklijk besluit van 15 maart

1968. De restantvoorradenregeling bepaalt onder welke voorwaarden voertuigen die niet langer voldoen aan deze technische voorschriften, toch nog kunnen worden ingeschreven, zodat ze ook verband houdt met de inschrijving van voertuigen.

Overigens kan wel, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij stelt, nuttig worden verwezen naar voormeld arrest nr. 233.914 van de Raad van State omdat in dit arrest is vastgesteld dat het loutere feit dat een voorschrift “naar de vorm” in een bepaalde regelgeving is opgenomen niet determinerend is voor de bevoegdheidsvraag.

11.3. Dat de aanvraag om toepassing te maken van de restantvoorradenregeling wordt ingediend door de fabrikant en niet door de eigenaar of de gebruiker van het voertuig, is volgens de verwerende partij evenmin bepalend voor de bevoegdheidsvraag. Enkel de inhoud van de regeling is hiertoe bepalend. De bevoegdheidsvraag die *in casu* rijst, is wie bevoegd is om de restantvoorradenregeling in te voeren of te wijzigen zoals de bestreden artikelen 1 en 4 doen. De vraag naar de toepassing van deze regeling, namelijk wie de aanvraag indient, is hierbij niet determinerend.

11.4. In de mate dat de verzoekende partij stelt dat niets kan worden afgeleid uit het opschrift ‘Registratie, verkoop en in het verkeer brengen’ van artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, omdat er dan aan zou worden voorbijgegaan dat luidens artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI de gewesten inzake het verkeersveiligheidsbeleid bevoegd zijn voor “het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling”, antwoordt de verwerende partij wat volgt.

De formulering van deze gewestbevoegdheid bevestigt dat de gewesten enkel bevoegd zijn voor het “toezicht” op de naleving van de technische federale voorschriften en dus niet voor het toestaan van afwijkingen op die voorschriften, zoals de restantvoorradenregeling doet teneinde de betrokken voertuigen alsnog toe te laten in het verkeer. De toevoeging “met het oog op hun

inverkeerstelling” verduidelijkt enkel het doel waartoe de technische federale voorschriften worden vastgesteld en heeft geen enkele bevoegdheidsimplicatie.

11.5.1. De verwerende partij weerspreekt dat de restantvoorradenregeling een vorm van goedkeuring is, die net als de bevoegdheid met betrekking tot de typegoedkeuringen en individuele goedkeuringen tot de gewestbevoegdheid behoort inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI).

Volgens de verwerende partij dient in dat verband vooreerst te worden gesteld dat de bevoegdheidskwestie in de eerste plaats betrekking heeft op de vraag welke overheid bevoegd is om de restantvoorradenregeling in te voeren of te wijzigen. Pas in tweede orde kan de vraag worden gesteld, welke overheid bevoegd is om ze toe te passen.

Zij wijst erop dat de restantvoorradenregeling een afwijking of uitzondering vormt op de principiële verplichting dat elk voertuig dat in het verkeer wordt gebracht, moet voldoen aan de technische federale voorschriften. De federale overheid is bevoegd om het naleven van technische voorschriften op te leggen en om deze voorschriften vast te stellen. De federale overheid is dus ook als enige bevoegd om een uitzonderingsregeling in te voeren of te wijzigen die bepaalt dat voertuigen die niet aan deze voorschriften voldoen, toch in het verkeer kunnen worden gebracht.

De vraag naar de toepassing van de restantvoorradenregeling rijst in tweede orde.

De gewesten zouden desgevallend bevoegd zijn voor het toepassen van de restantvoorradenregeling indien deze een toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI) zou impliceren – *quod non*.

De verwerende partij benadrukt dat de restantvoorradenregeling geen enkele toetsing aan de technische federale voorschriften veronderstelt en dat de voertuigen niet opnieuw worden goedgekeurd.

Geen enkele toetsing aan de technische voorschriften vindt plaats bij de beslissing om voertuigen uit de restantvoorraadlijsten van de fabrikanten toch toe te laten voor inschrijving. Dit blijkt noch uit de tekst van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, noch uit de richtlijn- en verordeningsbepalingen waarvan dit artikel de uitvoering beoogt. De verwerende partij verwijst daarbij naar artikel 27 van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, artikel 49 van verordening (EU) 2018/858, artikel 39 van verordening 167/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 ‘inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen’, artikel 44 van verordening 168/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 ‘betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers’ en de “Covid 19-maatregel” van artikel 44bis van de voormelde verordening 168/2013/EU.

Zo een fabrikant toepassing wenst te maken van de restantvoorradenregeling dient hij een aanvraag in en vermeldt hij hierin de technische of economische redenen waarom de bewuste voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen. De bevoegde autoriteit die het verzoek behandelt, gaat enkel na of:

- de aanvraag uitgaat van een fabrikant of zijn gemachtigde;
- de aanvraag betrekking heeft op voertuigen “die zich op het grondgebied van de Gemeenschap bevinden en waaraan op het ogenblik van hun productie een geldige EG-typegoedkeuring was verleend, maar die niet zijn geregistreerd of in het verkeer gebracht vóór de geldigheid van deze goedkeuring verstreek”;
- de termijnen waarin een beroep kan worden gedaan op de restantvoorradenregeling werden gerespecteerd;

- het in de reglementering bepaalde maximaal aantal exemplaren niet wordt overschreden, met name dus of (wat de categorieën M, N, O betreft) het certificaat van overeenstemming geldig is geweest gedurende minstens drie maanden na de datum van afgifte, en of (wat de categorieën T, C, R en S betreft) het aantal exemplaren niet de drempels uit de reglementering overschrijdt.

De verwerende partij benadrukt dat de bevoegde autoriteit enkel nagaat of het verzoek van de fabrikant ontvankelijk is en voor hoeveel exemplaren van de voertuigen “de registratie van deze voertuigen op haar grondgebied” de inschrijving in het repertorium van de voertuigen wordt toegestaan. Zij neemt hieromtrent een beslissing “binnen drie maanden na ontvangst van de aanvraag”.

De verwerende partij wijst daarbij ook op artikel 49, lid 3, van verordening (EU) 2018/858 naar luid waarvan de betrokken lidstaten besluiten binnen drie maanden na ontvangst van een dergelijke aanvraag “of en, zo ja,” voor hoeveel exemplaren van die voertuigen, zij “de registratie of de ingebruikneming van die voertuigen op hun grondgebied toestaan”.

Aan de betrokken voertuigen is vóór de aanvraag dus niets gewijzigd en ze vertonen dezelfde technische eigenschappen als die welke reeds het voorwerp hebben uitgemaakt van hun goedkeuring die heeft geleid tot de afgifte van een goedkeuringscertificaat door de goedkeuringsinstantie aan de fabrikant, die op zijn beurt op grond daarvan voor elk voertuig een certificaat van overeenstemming uitreikt. Met het certificaat van overeenstemming stelt de fabrikant louter dat het voertuig overeenstemt met het voertuig waarvoor hij beschikt over een goedkeuringscertificaat.

De restantvoorradenregeling impliceert dus geenszins dat de voertuigen opnieuw worden getoetst aan de technische voorschriften, noch de oude, noch de nieuwe. Ze strekt er enkel toe om de fabrikanten toe te laten om voertuigen uit hun stock waarvan de goedkeuring is vervallen, toch nog te laten inschrijven binnen de grenzen van de restantvoorradenregeling. Er werd immers

vastgesteld dat fabrikanten of invoerders van voertuigen met een stock van voertuigen bleven zitten waarvan de goedkeuring recent was vervallen en die bijgevolg niet konden worden ingeschreven in het Belgische repertorium van voertuigen. Deze nochtans goedgekeurde voertuigen belanden dan in een andere EU-lidstaat waar ze alsnog konden worden ingeschreven.

De restantvoorradenregeling moet, volgens de verwerende partij, verhinderen dat deze voertuigen verloren gaan voor de Belgische markt en alsnog kunnen worden ingeschreven in België. De toepassing van de restantvoorradenregeling is dus uitsluitend gesteund op het niveau van de inschrijving van de voertuigen. Immers enkel voertuigen in de zin van artikel 1, 6°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 die volgens die bepaling beantwoorden aan de voorwaarden van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, mogen worden ingeschreven in het repertorium van de voertuigen in België. De restantvoorradenregeling voorziet echter in een uitzondering op de principiële voorwaarde dat men moet beschikken over een niet-vervallen goedkeuring en laat alsnog de inschrijving toe.

Dat behoort volgens de verwerende partij tot de bevoegdheid van de inschrijvingsautoriteit en niet van de goedkeuringsautoriteit. Dit blijkt, volgens de verwerende partij, uit de richtlijn- en verordeningsbepalingen – bedoeld worden artikel 27, lid 3, van de Kaderrichtlijn 2007/46/EG, artikel 49, lid 3, van verordening (EU) nr. 2018/858, artikel 39, lid, 3, van verordening (EU) nr. 167/2013 en artikel 44, lid 3, van verordening (EU) nr. 168/2013 – die alle bepalen dat de aanvraag voor toepassing van de restantvoorradenregeling moet worden ingediend bij de inschrijvingsautoriteit.

Dat het wel degelijk de inschrijvingsautoriteit en niet de goedkeuringsautoriteit betreft, blijkt bovendien zeer duidelijk uit de vaststelling dat de fabrikant van een stockvoertuig dat zich in België bevindt, doch waarvoor een EG-typegoedkeuring werd verkregen bij de goedkeuringsinstantie van een andere EU-lidstaat en die dus geldig is in alle EU-lidstaten, zijn aanvraag om het

voertuig alsnog in het verkeer te brengen met toepassing van de restantvoorradenregeling toch in België kan indienen.

Ook de vaststelling dat in dezelfde verordeningsbepalingen erin is voorzien dat de beslissing van de bevoegde instanties omtrent de aanvraag moet slaan op “hoeveel exemplaren zij de registratie (of de ingebruikneming) van deze voertuigen op hun (haar) grondgebied toestaan” (artikel 27, lid 3, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, artikel 49, lid 3, van verordening (EU) 2018/858, artikel 39, lid 3, van verordening (EU) nr. 167/2013 en artikel 44, lid 3, van verordening (EU) nr. 168/2013/EU), bevestigt dat het wel degelijk de inschrijvingsinstanties en niet de goedkeuringsinstanties zijn die hiervoor bevoegd zijn. De beslissing over hoeveel voertuigen worden toegelaten tot het verkeer heeft geen enkel verband met de goedkeuring van een type voertuig.

Ook de verplichting in hoofde van de lidstaten om “passende maatregelen (te nemen) om ervoor te zorgen dat het in het kader van de procedure van dit artikel te registreren of in gebruik te nemen aantal voertuigen effectief wordt gemonitord” (artikel 49, lid 4, van verordening (EU) nr. 2018/858; zie ook artikel 27, lid 5, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, artikel 39, lid 6, van verordening (EU) nr. 167/2013 en artikel 44, lid 6, van verordening (EU) nr. 168/2013/EU), toont aan dat de restantvoorradenregeling verband houdt met de controle op de inschrijving van de voertuigen en niets te maken heeft met de goedkeuring ervan.

Dat de vermelding ‘voertuigen uit een restantvoorraad’ wordt aangebracht op het certificaat van overeenstemming moet dan ook geen verwondering wekken. Deze vermelding laat toe om toch tot de inschrijving van een voertuig over te gaan ook al is de goedkeuring vervallen. Aangezien het certificaat van overeenstemming wordt uitgereikt door de fabrikant, betekent dit dus geenszins dat de goedkeuringsinstantie hierin tussenkomt. Aan de goedkeuring verandert er immers niets.

11.5.2. Indien de Raad van State het hiervóór uiteengezet standpunt niet zou volgen, nodigt de verwerende partij de Raad uit om aan het Hof van Justitie van de Europese Unie prejudiciële vragen te stellen over de interpretatie van de volgende verordeningsbepalingen:

“Wordt artikel 49, lid 3, van de Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG geschonden, indien het zo wordt geïnterpreteerd dat bij het nemen van een besluit omtrent de aanvraag tot het gebruikmaken van de mogelijkheid voorzien in artikel 49, lid 1 van dezelfde verordening, de bevoegde instantie geen controle uitvoert omtrent het al dan niet voldoen aan de technische voorschriften en dus geen technische beoordeling van de voertuigen uitvoert?”

“Wordt artikel 39, lid 3 van de Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen geschonden, indien het zo wordt geïnterpreteerd dat bij het nemen van een besluit omtrent de aanvraag tot het gebruikmaken van de mogelijkheid voorzien in artikel 39, lid 1 van dezelfde verordening, de bevoegde instantie geen controle uitvoert omtrent het al dan niet voldoen aan de technische voorschriften en dus geen technische beoordeling van de voertuigen uitvoert?”

“Wordt artikel 44, lid 3 van Verordening (EU) 168/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers geschonden, indien het zo wordt geïnterpreteerd dat bij het nemen van een besluit omtrent de aanvraag tot het gebruikmaken van de mogelijkheid voorzien in artikel 44, lid 1 van dezelfde verordening, de bevoegde instantie geen controle uitvoert omtrent het al dan niet voldoen aan de technische voorschriften en dus geen technische beoordeling van de voertuigen uitvoert?”

Volgens de verwerende partij is het voorstellen van deze prejudiciële vragen in de laatste memorie niet laattijdig aangezien ze slechts aan het licht zijn gekomen na kennisname van het standpunt van het auditoraat. De rechten van verdediging worden er evenmin door geschonden in de mate dat de verzoekende partij nog de mogelijkheid heeft om een laatste memorie in te dienen.

De verwerende partij stelt ook nog dat “[i]ndien het Hof van Justitie zou oordelen dat deze verordeningsbepalingen zo moeten worden geïnterpreteerd dat de bevoegde instantie bij het nemen van een besluit omtrent het al dan niet inwilligen van een aanvraag van de fabrikant om toepassing te maken

van de restantvoorradenregeling, de betrokken voertuigen moet[...] onderwerpen aan een technische keuring of beoordeling, of de aanvraag moet toetsen aan de technische voorschriften, dan zullen de gewesten voor deze beoordeling bevoegd zijn op grond van de aan hen overgedragen bevoegdheid inzake het toezicht op de technische federale voorschriften voor voertuigen, en enkel in die mate”.

Dit neemt niet weg, nog steeds aldus de verwerende partij, dat ook in dat geval de federale overheid als enige bevoegd is om de restantvoorradenregeling vast te stellen en ook toe te passen, met uitzondering in dat geval van de toetsing aan de technische voorschriften, voor zover het Hof van Justitie de voormelde prejudiciële vragen bevestigend zou beantwoorden.

In ieder geval zouden de gewesten in het geval het Hof van Justitie in die zin zou oordelen, enkel op grond van de aan hen overgedragen bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen bevoegd zijn voor de technische beoordeling, doch niet voor de andere aspecten van de toepassing van de restantvoorradenregeling, zoals de beoordeling van de economische redenen, de naleving van de termijnen en de maxima.

De gewesten zijn immers als goedkeuringsinstantie voor voertuigen bevoegd voor de volgende aspecten van het goedkeuringsproces: “zowel de typegoedkeuring van een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid als de individuele goedkeuring van een voertuig; voor de vergunningsprocedure, de afgifte en eventuele intrekking van goedkeuringscertificaten; om te fungeren als contactpunt voor de goedkeuringsinstanties van andere lidstaten; en om ervoor te zorgen dat de fabrikant aan zijn verplichtingen inzake de overeenstemming van productie voldoet” (artikel 1, § 2, 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968).

Voor de invoering en wijziging van de restantvoorradenregeling, net als voor alle andere aspecten van toepassing (beoordeling van de economische

redenen, de naleving van de termijnen, de maxima) zou in ieder geval de federale overheid bevoegd blijven. De federale overheid is hiervoor bevoegd op grond van haar bevoegdheid voor het vaststellen van de technische voorschriften voor voertuigen en voor de inschrijving van voertuigen.

11.6. Voorts wijst de verwerende partij erop dat de verzoekende partij bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 ‘tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming’ op vele punten in verschillende regelgeving het woord ‘Vlaamse’ heeft toegevoegd aan de bevoegde instantie, maar naliet dit te doen in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Zo kan worden verwezen naar het tiende lid van artikel 14, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 alwaar het woord ‘Vlaamse’ werd toegevoegd aan de ‘bevoegde instantie’ voor het verlengen van de termijnen van geldigheid van het goedkeuringscertificaat. Dat de verzoekende partij hetzelfde niet heeft gedaan in artikel 14, § 2, 3, van hetzelfde besluit bevestigt dat zij zich toen en minstens gedurende vier jaar niet bevoegd achtte voor de restantvoorradenregeling.

11.7. De verwerende partij volhardt ook dat de restantvoorradenregeling productnormen vaststelt. Ze bevat immers dwingende eisen waaraan voertuigen moeten voldoen om alsnog op de markt te worden gebracht, ook al is de geldigheid van de goedkeuring verstreken. De verwerende partij verwijst daarbij naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (arrest nr. 149/2010 van 22 december 2010) waarin productnormen worden omschreven als:

“[R]egels die op dwingende wijze bepalen aan welke eisen een product moet voldoen, bij het op de markt brengen, onder meer ter bescherming van het milieu. Zij bepalen met name welk niveau van verontreiniging of hinder niet mag worden overschreden in de samenstelling of bij de emissies van een product, en kunnen specificaties bevatten over de eigenschappen, de beproevingsmethoden, het verpakken, het merken en het etiketteren van producten.”

De normen waaraan deze voertuigen moeten voldoen, zoals bijvoorbeeld deze van artikel 14, § 2, 3, derde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 voor de voertuigen van de categorieën M, N en O luidens dewelke “op of na de fabricagedatum een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven dat na de datum van afgifte ten minste drie maanden geldig is geweest, maar vervolgens door het van kracht worden van een regelgevingshandeling zijn geldigheid heeft verloren”, zijn dwingende eisen om alsnog op de markt te kunnen worden gebracht. Deze vereiste van de termijn van drie maanden is ook een productnorm, aangezien deze onder meer toelaat te bepalen op welk ogenblik de niveaus van verontreiniging en hinder in rekening worden gebracht. Deze norm bepaalt dus het niveau van verontreiniging en hinder van een product, *in casu* een voertuig uit de restantvoorraden, wat op zijn beurt de totale uitstoot in België beïnvloedt. Voertuigen die niet langer aan de uitstootnormen voldoen, worden immers toch toegelaten tot het verkeer.

Die bedoelde normen staan dus een uitzondering toe op de verplichting om te voldoen aan de technische federale voorschriften voor voertuigen. De federale overheid is bevoegd om deze uitzonderingsregeling vast te stellen.

11.8 Voorts herhaalt de verwerende partij dat het toevertrouwen van de gehele materie van de restantvoorradenregeling aan de gewesten tot gevolg zou hebben dat België zijn verplichtingen uit hoofde van de EU-verordeningen, en in het bijzonder deze inzake de naleving van de Europese quota, niet langer zou kunnen respecteren.

Zo moeten uit hoofde van artikel 49, lid 4, van verordening (EU) nr. 2018/858 de lidstaten “passende maatregelen [nemen] om ervoor te zorgen dat het in het kader van de procedure van dit artikel te registreren of in gebruik te nemen aantal voertuigen effectief wordt gemonitord” (cfr. artikel 27, lid 5, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, artikel 39, lid 6, van verordening (EU) nr. 167/2013 en artikel 44, lid 6, van verordening (EU) nr. 168/2013/EU).

De regionalisering van de volledige restantvoorradenregeling zou tot gevolg hebben dat er drie restantvoorradenlijsten worden opgesteld en dat elk gewest zijn eigen quotum (of maximaal aantal voertuigen dat in aanmerking komt voor de restantvoorradenregeling) bepaalt, zodat België niet langer aan zijn voormelde monitoringplicht kan voldoen.

Hetzelfde geldt voor het respecteren van de uitstootquota waarop op nationaal niveau wordt toegezien. De restantvoorradenregeling heeft een impact op het niveau van verontreiniging en hinder en op de totale uitstoot in België. Voertuigen die niet langer aan de uitstootnormen beantwoorden, worden immers toch toegelaten tot het verkeer. Op de totale uitstoot wordt nauw toegezien door de Europese Commissie. Het komt de federale overheid toe om te waken over het respecteren van de maximaal toegelaten uitstoot.

Dat de federale overheid bevoegd is om te waken over de naleving van de emissienormen wordt overigens bevestigd door het verzoek van de Vlaamse Regering aan de federale overheid om een oplossing uit te werken voor de emissiefraude op grond van haar bevoegdheid inzake de vaststelling van de technische voorschriften voor voertuigen.

11.9. Ten slotte stelt de verwerende partij vast dat zowel de tussenkomende partij als het Waalse Gewest stilzwijgend haar standpunt inzake de bevoegdheid voor de restantvoorradenregeling bijtreden.

12.1. In haar laatste memorie stelt de verzoekende partij dat, anders dan de verwerende partij betoogt, de toepassing van de restantvoorradenregeling niet met zich meebrengt dat in uitzonderingen voorzien wordt op de technische voorschriften. Het gaat immers om voertuigen die voldeden aan de technische voorschriften en die daarvoor een (type)goedkeuring verkregen, maar waarvan de typegoedkeuring niet meer geldig is.

Het gaat dus om voertuigen die geproduceerd werden conform de toen geldende voorschriften, maar die niet in verkeer gesteld werden binnen de geldigheidsduur van de goedkeuring en die ook geen nieuwe typegoedkeuring kunnen verkrijgen omdat de technische voorschriften inmiddels gewijzigd zijn. De restantvoorradenregeling biedt een oplossing voor deze stocks onder de vastgestelde voorwaarden (onder andere beperking in de tijd en in aantal) en biedt de mogelijkheid om deze alsnog in verkeer te stellen. De restantvoorradenregeling is dan ook een equivalent van typegoedkeuringen en individuele goedkeuringen en behoort net als de bevoegdheid met betrekking tot de typegoedkeuringen en individuele goedkeuringen tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI).

Het bepalen van de hoeveelheid, periode en procedure volgens dewelke deze voertuigen op de restantvoorradenlijst geplaatst kunnen worden, betreft een “modaliteit” die bijgevolg verband houdt met de goedkeuring en de toepassing van de restantvoorradenregeling zelf.

12.2. In de mate dat de verwerende partij stelt dat de gewesten op grond van artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI uitsluitend bevoegd zijn “om de federale normen toe te passen in het kader van de aan hen aldus overgedragen toezichtsbevoegdheid (doorbraak van het verticaliteitsbeginsel)”, vormt de bevoegdheidsverdeling van artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI volgens de verzoekende partij inderdaad een afwijking van het verticaliteitsbeginsel.

De verzoekende partij wijst erop dat de verwerende partij de cesuur tussen beide bevoegdheden evenwel verkeerd legt waar zij suggereert dat de gewesten enkel de technische normen mogen toepassen in concrete gevallen. De verwerende partij gaat er immers aan voorbij dat de aan de gewesten toegewezen bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften van voertuigen overgedragen werd als een aangelegenheid op zich. Het komt aan de gewesten toe om, elk voor zich, een volledig beleid te voeren

inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften en de daartoe vereiste decretale en reglementaire initiatieven te nemen (al dan niet ter omzetting van Europees recht).

Volgens de algemene interpretatieregel in de bevoegdheidsverdeling moeten aan de gewesten toegewezen bevoegdheden ruim uitgelegd worden en de federale uitzondering – *in casu* de federale bevoegdheid voor het vaststellen van de technische normen – beperkend. Dit wordt ook bevestigd in de toelichting bij de bijzondere wet Zesde Staatshervorming waaruit blijkt dat de gewestbevoegdheid “in elk geval” “de materie” omvat bedoeld in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Zowel het gebruik van het woord ‘materie’, als de woorden ‘in elk geval’ geven blijk van het feit dat de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen opgevat moet worden in termen van aangelegenheden. Het gebruik van de woorden ‘in elk geval’ betekent dat in de normatieve tekst waarnaar verwezen wordt, de bedoelde aangelegenheid in zijn geheel is overgedragen.

De cesuur tussen beide bevoegdheden dient dus zo opgevat te worden dat de federale overheid enkel nog bevoegd is om de technische voorschriften/productnormen onder de vorm van dwingende voorschriften die gelden voor voertuigen en voertuigonderdelen te bepalen (binnen de grenzen van het Unierecht) en dat de gewesten bevoegd zijn voor het gehele beleid inzake de controle op de naleving van die technische eisen.

In casu staat het buiten kijf dat de bestreden bepalingen wijzigingen aanbrengen aan de bepalingen inzake de restantvoorraden die opgenomen zijn in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 waarvoor de gewesten bevoegd zijn en de bestreden artikelen 1 en 4 die geen eigenlijke technische voorschriften/productnormen voor voertuigen vaststellen. Die artikelen bevatten immers regels in verband met de periode waarin gebruik kan worden gemaakt van de restantvoorradenregeling, het maximaal aantal voertuigen dat onder de restantvoorradenprocedure kan worden goedgekeurd en de instantie

die bevoegd is om een beslissing te nemen om toepassing te maken van de restantvoorradenprocedure. Dit is anders voor de artikelen 2 en 3 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 die niet worden bestreden.

Met de door het koninklijk besluit van 29 juli 2019 in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 aangebrachte wijzigingen worden, ter omzetting van het Europees recht en in het kader daarvan, beleidskeuzes gemaakt die betrekking hebben op de procedure en voorwaarden waaronder toepassing kan worden gemaakt van de restantvoorradenregeling, wat aldus tot de gewestelijke bevoegdheid behoort.

12.3. In de mate dat de verwerende partij erop wijst dat bij de toepassing van de restantvoorradenregeling geen enkele toetsing aan de technische voorschriften plaatsvindt, gaat zij volgens de verzoekende partij uit van een verkeerde veronderstelling. De bevoegdheidscesuur die door artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI tot stand wordt gebracht, heeft immers tot gevolg dat de federale overheid enkel nog bevoegd is voor het vaststellen van de technische eisen/productnormen zelf (en de regels inzake de inschrijving van voertuigen) en dat de gewesten bevoegd zijn voor de gehele aangelegenheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen. Het staat buiten kijf – en wordt ook niet betwist – dat de bestreden bepalingen tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen behoren.

12.4. Waar de verwerende partij er in haar laatste memorie op wijst dat de verzoekende partij bij besluit van 10 juli 2015 op verschillende plaatsen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 het woord ‘Vlaamse’ toevoegde aan de bevoegde instantie, maar naliet dat te doen in artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, wijst de verzoekende partij erop dat artikel 14, § 2, verwees naar “de bevoegde instantie van elke lidstaat”, wat in het licht van de bevoegdheidverdelende regels evident betekent dat de gewestelijke instanties bevoegd zijn. Het gaat overigens om een slechte legistieke federale omzetting van de Europese regels vermits de Nederlandstalige versie louter de tekst van de

Europese regelgeving overneemt zonder zelf een nationale instantie aan te wijzen (wat anders was in de Franstalige versie, waar wel verwezen werd naar de goedkeuringsinstantie “autorité compétente en matière de réception”). Hoe dan ook kan uit het feit dat de verzoekende partij een bepaling niet heeft gewijzigd, niet worden afgeleid dat zij niet bevoegd is, temeer omdat de bevoegdheidverdelende regels de openbare orde raken.

12.5. In de mate dat de verwerende partij benadrukt dat de restantvoorradenregeling wel degelijk dwingende eisen bevat waaraan voertuigen moeten voldoen om op de markt te worden gebracht, ook al is de geldigheid van de goedkeuring verstreken, betwist de verzoekende partij dit standpunt.

Zij wijst erop dat de regel inzake het maximaal aantal voertuigen dat via de restantvoorradenregeling in gebruik kan worden genomen geen technische eis is die geldt voor het op de markt brengen van een voertuig.

Bovendien zijn de gewesten hoe dan ook bevoegd om in het kader van de eigen bevoegdheid – en inherent hieraan – bijkomende normen op te leggen waaraan voertuigen moeten voldoen. Zo zijn de gewesten op grond van artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, BWHI ook bevoegd om de kleur te bepalen waarin de voor het onbezoldigd vervoer van personen aangewende voertuigen aan de buitenkant geschilderd moeten worden, zoals bijvoorbeeld de voertuigen voor het leerlingenvervoer of het werknemersvervoer. Hetzelfde geldt ten aanzien van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van voertuigen met bestuurder. Zo moet worden aangenomen dat de gewesten op grond van hun bevoegdheid inzake de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg (artikel 6, § 1, X, 13°, BWHI) bevoegd zijn om de kleur van de voertuigen bestemd voor dit vervoer te bepalen. Dit is inherent aan de aan de gewesten toegewezen bevoegdheid. Hetzelfde geldt ook wanneer de Vlaamse Gemeenschap in het kader van de gemeenschapsbevoegdheid inzake het beleid inzake mindervaliden (artikel 5, § 1,

II, 4°, BWHI) het vervoer van mindervaliden regelt. Ook hier is het inherent aan de toegewezen bevoegdheid dat het uitzicht van de voertuigen bepaald wordt door de Vlaamse Gemeenschap.

A fortiori is de verzoekende partij bevoegd om in het kader van de uitoefening van de bevoegdheid inzake de goedkeuring van voertuigen en voertuigonderdelen, regels en voorwaarden te bepalen inzake de goedkeuring van voertuigen.

12.6. In zoverre de verwerende partij betoogt dat het aan de federale overheid toekomt “om te waken over het respecteren van de maximaal toegelaten uitstoot” en daarbij verwijst naar een brief van 30 april 2021 waarin de Vlaamse minister zou hebben erkend dat de federale overheid bevoegd is te waken over de naleving van de emissienormen, benadrukt de verzoekende partij dat dit manifest fout is. Het toezicht op de naleving van de emissienormen behoort tot de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische eisen. Uit de toelichting bij de bijzondere wet Zesde Staatshervorming blijkt dat ook de controle op de naleving van milieuregels en emissies in het bijzonder overgedragen wordt aan de gewesten (*Parl.St.* Senaat 2012-13, 2232/1, 142-143):

“De veiligheid van het voertuig is één van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Het toezicht is belangrijk voor het milieu en de verkeersveiligheid, vooral inzake zwaar vervoer (emissies, remmen, banden en stabiliteit).

Dit voorstel van bijzondere wet hevelt het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling over aan de gewesten.”

Er kan dus redelijkerwijze niet worden betwist dat ook het controleren van de milieunormen (en de emissies in het bijzonder) tot de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de federale technische eisen behoort.

Anders dan de verwerende partij beweert, kan uit de voormelde brief van 30 april 2021 ook niet worden afgeleid dat de verzoekende partij zou erkennen dat de controle op de naleving van de technische eisen van voertuigen en

voertuigonderdelen die plaatsvindt tot de bevoegdheid van de federale overheid zou behoren.

Het onderwerp van die vraag aan de federale overheid was om op te treden tegen reclame en promotie van garagisten voor illegale aanpassingen aan voertuigen. Dit betreft geen controle op de naleving van de technische eisen en heeft zelfs geen betrekking op technische eisen waaraan voertuigfabrikanten zich moeten houden. Het gaat over consumentenbescherming en oneerlijke handelspraktijken, aspecten waarvoor de federale overheid bevoegd is, maar dit doet niet af aan de gewestelijke bevoegdheid inzake controle op technische eisen van voertuigen.

In deze brief wordt ook uitdrukkelijk gewezen op het feit dat de verzoekende partij momenteel investeert in een vernieuwend handhavingsbeleid om effectiever te handhaven tegen emissiefraude, wat aldus logischerwijze betekent dat zij bevoegd is voor de controle op de naleving van de technische eisen inzake emissiefraude.

12.7.1. Voor zover de verwerende partij in haar laatste memorie voorstelt om een aantal prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie te stellen voor het geval de Raad van State zou twijfelen over het feit dat geen technische (goed)keuring plaatsvindt bij het nemen van de beslissing om het al dan niet toestaan van de voertuigen uit de restantvoorraadlijst voor registratie of inschrijving in België, wijst de verzoekende partij erop dat de verwerende partij met die prejudiciële vragen aan het Europees Hof van Justitie in essentie wenst te horen zeggen dat er geen enkele technische (goed)keuring plaatsvindt bij het toepassen van de restantvoorradenregeling. Dit zou dan de stelling moeten bevestigen dat de federale overheid bevoegd is voor de restantvoorradenregeling.

Volgens de verzoekende partij is er geen reden om deze prejudiciële vragen te stellen omdat die vragen laattijdig zijn opgeworpen en omdat vragen die niet raken aan de openbare orde volgens rechtspraak van de Raad

van State in het licht van de proceseconomie en de wapengelijkheid *in limine litis* dienen te worden gesteld of minstens in het eerste processtuk waarin de partij dit kon doen. *In casu* heeft de verwerende partij reeds in de memorie van antwoord – in repliek op het verzoekschrift – het standpunt verdedigd dat bij de toepassing van de restantvoorradenregeling geen toetsing plaatsvindt aan de technische eisen. Zij was op dat ogenblik dus reeds in de mogelijkheid om de in de laatste memorie opgeworpen prejudiciële vragen die betrekking hebben op dit argument te suggereren.

De gesuggereerde vragen hebben betrekking op de interpretatie van het Europees recht en raken ook de openbare orde niet.

12.7.2. Daarnaast wijst de verzoekende partij erop dat die vragen hoe dan ook irrelevant zijn voor het oplossen van het geschil. Met verwijzing naar de rechtspraak van het Hof van Justitie en rechtspraak van het Grondwettelijk Hof stelt de verzoekende partij dat de rechtscolleges waarvan de beslissingen volgens het nationaal recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep, niet verplicht zijn om een prejudiciële vraag te stellen wanneer de vraag niet relevant is, wanneer de betrokken Europese bepaling door het Hof van Justitie al is uitgelegd en wanneer de juiste toepassing van het Europees recht zo evident is dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan.

Volgens de verzoekende partij is de vraag of er in het kader van de restantvoorradenregeling al dan niet een technische keuring plaatsvindt, irrelevant vanuit het oogpunt van de bevoegdheidverdelende regels.

Ten slotte betoogt de verzoekende partij nog dat hoe dan ook geen bevoegdheidsargument valt te putten uit het Europees recht. Om na te gaan of de federale overheid, dan wel de deelstaten bevoegd zijn ten aanzien van een Europese regel of verplichting, moet deze tegen het licht gehouden worden van de bevoegdheidverdelende regels. De bevoegdheidverdelende regels hanteren

autonome begrippen die in beginsel niet worden beïnvloed door de draagwijdte die eraan wordt gegeven door het Europees recht.

De verzoekende partij besluit dat de opgeworpen prejudiciële vragen bijgevolg irrelevant zijn voor het oplossen van het geschil en niet “prejudicieel” zijn ten aanzien van het opgeworpen middel.

Beoordeling

13.1. Artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dat deel uitmaakt van hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ luidde vóór de wijziging bij het koninklijk besluit van 29 juli 2019 als volgt:

“§ 2. Registratie, verkoop en in het verkeer brengen van voertuigen uit restantvoorraden

1. Om de voorraden van de hand te kunnen doen is het alleen tijdens een beperkte periode toegelaten voertuigen in te schrijven die in overeenstemming zijn met een voertuigtype, waarvan de typegoedkeuring niet meer geldig is.

De eerste alinea is alleen van toepassing op voertuigen die zich op het grondgebied van de Gemeenschap bevinden en waaraan op het ogenblik van hun productie een geldige EG-typegoedkeuring was verleend, maar die niet zijn geregistreerd of in het verkeer gebracht vóór de geldigheid van deze goedkeuring verstreek.

2. De in punt 1 geboden mogelijkheid geldt slechts, voor complete voertuigen, gedurende een periode van twaalf maanden vanaf de datum waarop de geldigheid van de EG-typegoedkeuring is vervallen en, voor voltooide voertuigen, gedurende een periode van achttien maanden vanaf diezelfde datum.

3. De fabrikant die van de bepalingen in § 1 gebruik wil maken, moet bij de bevoegde instantie van elke Lidstaat waarin deze voertuigen in gebruik worden genomen, een aanvraag indienen. In de aanvraag moeten de technische of economische redenen worden vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

De betrokken Lidstaten besluiten binnen drie maanden na ontvangst van de aanvraag of en, zo ja, voor hoeveel exemplaren zij de registratie van deze voertuigen op hun grondgebied toestaan. Het maximaal aantal complete of incomplete voertuigen van een of meerdere types dat in gebruik wordt genomen onder de procedure ‘restantvoorraden’ mag niet hoger liggen dan 10 % voor de categorie M1 en 30 %, voor alle andere categorieën van voertuigen van alle betrokken types die tijdens het vorige jaar in het verkeer werden gebracht. Indien deze 10 % en 30 % betrekking hebben op minder dan honderd voertuigen, is het in het verkeer brengen van maximum honderd voertuigen toegelaten.”

Na de wijziging bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 luidt artikel 14, § 2, als volgt:

“§ 2. Registratie, verkoop en in het verkeer brengen van voertuigen uit restantvoorraden

1. Om de voorraden van de hand te kunnen doen is het alleen tijdens een beperkte periode toegelaten voertuigen in te schrijven die in overeenstemming zijn met een voertuigtype, waarvan de typegoedkeuring niet meer geldig is.

De eerste alinea is alleen van toepassing op voertuigen die zich op het grondgebied van de Gemeenschap bevinden en waaraan op het ogenblik van hun productie een geldige EG-typegoedkeuring was verleend, maar die niet zijn geregistreerd of in het verkeer gebracht vóór de geldigheid van deze goedkeuring verstreek.

2. Er mag alleen binnen de volgende termijnen een beroep worden gedaan op de mogelijkheid voorzien in punt 1:

a) wat de voertuigen van de categorieën M, N en O betreft, voor complete voertuigen, gedurende een periode van twaalf maanden vanaf de datum waarop de geldigheid van de EG-typegoedkeuring is vervallen en, voor voltooide voertuigen, gedurende een periode van achttien maanden vanaf diezelfde datum;

b) wat de voertuigen van de categorieën T, C, R en S betreft, voor complete voertuigen, gedurende een periode van vierentwintig maanden vanaf de datum waarop de geldigheid van de EG-typegoedkeuring is vervallen en, voor voltooide voertuigen, gedurende een periode van dertig maanden vanaf diezelfde datum.

3. De fabrikant die van de bepalingen in punt 1 gebruik wil maken, moet bij de Directie Inschrijvingen Voertuigen van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, een aanvraag indienen. In de aanvraag moeten de technische of economische redenen worden vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

De Directie Inschrijvingen Voertuigen van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer besluit binnen drie maanden na ontvangst van de aanvraag of en, zo ja, voor hoeveel exemplaren zij de registratie van deze voertuigen op haar grondgebied toestaat.

Wat de complete of voltooide voertuigen van de categorieën M, N, O betreft, die overeenkomstig de ‘restantvoorraad’-procedure in het verkeer worden gebracht, worden deze voertuigen van een bepaald type beperkt tot die waarvoor op of na de fabricagedatum een geldig certificaat van overeenstemming is afgegeven dat na de datum van afgifte ten minste drie maanden geldig is geweest, maar vervolgens door het van kracht worden van een regelgevingshandeling zijn geldigheid heeft verloren.

Wat de complete of voltooide voertuigen van de categorieën T, C, R en S betreft, mag het aantal voertuigen uit een restantvoorraad niet meer bedragen dan 10 % van het aantal voertuigen dat tijdens de twee voorafgaande jaren is geregistreerd, of niet meer dan 20, als dat meer is.”

13.2.1. Bij artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI, zoals dat is ingevoegd bij artikel 25 van de bijzondere wet Zesde Staatshervorming, wordt aan de gewesten opgedragen, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, “het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en

rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”.

In de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet Zesde Staatshervorming wordt deze bevoegdheidsoverdracht als volgt toegelicht (*Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 142-144):

“6. Overheveling van de controle op de naleving van de technische voorschriften van de voertuigen en de technische keuring van voertuigen naar de gewesten

a) Overheveling naar de gewesten van de controle op de naleving van de technische voorschriften van de voertuigen

De veiligheid van het voertuig is één van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Het toezicht is belangrijk voor het milieu en de verkeersveiligheid, vooral inzake zwaar vervoer (emissies, remmen, banden en stabiliteit).

Dit voorstel van bijzondere wet hevelt het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling over aan de gewesten.

Het betreft de materie bedoeld in elk geval in hoofdstuk II van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen. De inschrijving van voertuigen en de productnormen blijven immers tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

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

b) Overheveling naar de gewesten van de technische keuring van voertuigen

Deze overdracht volgt de logica van het voorstel van bijzondere wet ‘houdende institutionele maatregelen’ dat eerder in de Senaat werd ingediend (*Parl.St.*, Senaat, zitting 2007-2008, nr. 4-602/1) en waarover de Raad van State een advies heeft uitgebracht op 10 april 2008 (advies nr. 44.234/AV).

De veiligheid van het voertuig is één van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Het toezicht is belangrijk voor het milieu en de verkeersveiligheid, vooral inzake zwaar vervoer (emissies, remmen, banden en stabiliteit).

Dit voorstel van bijzondere wet beoogt de bevoegdheid inzake de technische keuring van voertuigen over te dragen aan de gewesten. De gewesten worden dus bevoegd om de technische keuring van de in het verkeer gebrachte voertuigen uit te voeren om na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn. De specifieke technische voorschriften en eisen worden momenteel hoofdzakelijk bepaald in Europese richtlijnen.

Het federale niveau blijft bevoegd voor de productnormen en de inschrijving van de voertuigen.

Er wordt afgesproken dat elke natuurlijke persoon en rechtspersoon de

technische keuring van zijn voertuig kan laten uitvoeren in een keuringscentrum van het gewest van zijn keuze, ongeacht zijn woonplaats. Nadat de technische keuring is uitgevoerd, is ze uiteraard automatisch geldig op het grondgebied van alle drie de gewesten. Zo zal bijvoorbeeld een burger die zijn technische keuring in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft laten uitvoeren, geen nieuwe technische keuring moeten laten uitvoeren in het Vlaamse of het Waalse Gewest om geldig te kunnen rijden op het grondgebied van die twee gewesten. Met andere woorden, de gewesten erkennen automatisch de geldigheid van de technische keuring die op het grondgebied van een van die gewesten is uitgevoerd.

Wat de technische keuring van voertuigen betreft, gaat het over de materies die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld:

- het ministerieel besluit van 10 augustus 1947 betreffende de inrichting van de technische controle der automobielen;
- hoofdstuk 4 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de voertuigen;
- het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;
- het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- het koninklijk besluit van 26 april 2007 tot vaststelling van de retributies voor de dekking der kosten van controle betreffende de instellingen belast met de technische controle;
- de ministeriële omzendbrief van 13 januari 2012 houdende indexering van de bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuringen te innen vergoedingen, de belasting over de toegevoegde waarde inbegrepen.”

13.2.2. Uit de voormelde parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet Zesde Staatshervorming blijkt dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften voor voertuigen met het oog op de inverkeerstelling, gekaderd dient te worden in het verkeersveiligheidsbeleid waarvan de veiligheid van het voertuig één van de pijlers is en het toezicht op die technische voorschriften belangrijk is voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid in het bijzonder voor het zwaar vervoer (emissies, remmen, banden en stabiliteit).

Ook blijkt uit diezelfde parlementaire voorbereiding dat die bevoegdheid “in elk geval” de materie bedoeld in hoofdstuk 2 ‘Goedkeuring’ van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreft, “voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de

productnormen”, alsook de materie bedoeld in hoofdstuk 4 ‘Technische controle’ van dit koninklijk besluit.

Dat houdt evenwel niet in dat de bevoegdheid van de gewesten beperkt zou zijn tot hetgeen in de voormelde hoofdstukken 2 en 4 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt geregeld. In zoverre bij dat koninklijk besluit technische eisen worden opgelegd voor bijvoorbeeld de constructie (hoofdstuk 6) en de inrichting (hoofdstuk 7) van voertuigen, zijn de gewesten bevoegd om de naleving van die voorschriften te regelen. Ook vermogen zij, op grond van hun bevoegdheid inzake de maximaal toegelaten massa en de massa’s over de assen, de lading van voertuigen te regelen (hoofdstuk 3 van het voormelde koninklijk besluit).

De bevoegdheid van de gewesten om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften, veronderstelt evenwel dat de federale overheid voorafgaandelijk die voorschriften heeft bepaald, zo niet zou een goedkeuring door de bevoegde instantie van een gewest immers mogelijk neerkomen op het bepalen van de technische voorschriften waaraan moet worden voldaan, hetgeen een federale bevoegdheid is. Daarbij moet worden aangenomen dat de federale technische voorschriften op de naleving waarvan de gewesten toezicht houden, niet in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zelf opgenomen dienen te zijn.

Maar eenmaal door de federale overheid technische voorschriften zijn vastgesteld, valt de toezichtsbevoegdheid erop toe aan de gewesten. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn.

De aan de gewesten overgedragen toezichtsbevoegdheid wijkt aldus af van het zogenaamde verticaliteitsbeginsel waarbij de overheid aan wie de regelgeving in een aangelegenheid is toegewezen, ook belast is met de tenuitvoerlegging en de controle ervan. Op dit punt wordt dit aldus doorbroken.

Er mag bijgevolg worden aangenomen dat de bijzondere wetgever met het toezicht op de naleving van technische voorschriften voor voertuigen ook de bepalingen heeft bedoeld die een aangelegenheid regelen die vergelijkbaar is met deze goedkeuring en controle.

13.3. De door de bestreden artikelen 1 en 4 aan artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en de bijlage 34 aangebrachte wijzigingen bevatten regels die betrekking hebben op de voertuigen waarvan de typegoedkeuring is verlopen. Ze bevatten regels omtrent de periode waarin gebruik kan worden gemaakt van de restantvoorradenregeling, het maximaal aantal voertuigen dat onder de restantvoorradenprocedure kan worden goedgekeurd en de instantie die bevoegd is om een beslissing te nemen om toepassing te maken van de restantvoorradenprocedure.

Uit de hiervóór geciteerde parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet Zesde Staatshervorming blijkt dat, wat de overheveling naar de gewesten van de controle op de naleving van de technische voorschriften van de voertuigen betreft, deze in elk geval de materie omvat bedoeld in hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen. Aangezien voormeld artikel 14 deel uitmaakt van hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, mag in beginsel worden aangenomen dat het valt onder de bevoegdheid die aan de gewesten is overgedragen, tenzij de verwerende partij aannemelijk maakt dat de bestreden wijzigingsbepalingen specifiek betrekking hebben op de federaal gebleven bevoegdheid inzake het vaststellen van technische voorschriften, de inschrijving van voertuigen of productnormen.

13.4.1. De beslissing om de restantvoorradenregeling van artikel 14, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 toe te passen ten aanzien van bepaalde voertuigen waarvan de typegoedkeuring niet meer geldig is, omdat ze niet meer voldoen aan de nieuwe technische voorschriften, houdt in dat die voertuigen alsnog in het verkeer kunnen worden gebracht en dit binnen de grenzen van voormeld besluit.

Er mag worden van uitgegaan dat de overheid die bevoegd is om de technische voorschriften voor voertuigen of onderdelen ervan vast te stellen, ook de overheid is die bevoegd is om een afwijking van die technische voorschriften toe te staan.

De bevoegdheid om een restantvoorradenregeling uit te werken die erin voorziet dat voertuigen die niet langer voldoen aan deze technische voorschriften alsnog in het verkeer mogen worden gebracht en dus om een afwijking toe te staan op de vereiste om aan de technische voorschriften te voldoen, moet bijgevolg, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij beweert, geacht worden te behoren tot de overheid die bevoegd is om die technische voorschriften vast te stellen, *in casu* de federale overheid. Het komt ook diezelfde overheid toe om het maximaal aantal voertuigen te bepalen waarvoor zo een afwijking van de technische voorschriften kan worden toegestaan en om te bepalen gedurende welke termijn hiervan gebruik kan worden gemaakt. Een bepaling die voorziet in zo een afwijking hoeft dan ook niet noodzakelijk een technisch voorschrift te bevatten.

13.4.2. De fabrikant die van de restantvoorradenregeling gebruik wenst te maken, moet daartoe een aanvraag indienen. In die aanvraag moeten de technische of economische redenen worden vermeld waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen (artikel 14, § 2, 3, eerste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968). Artikel 27 van Kaderrichtlijn

2007/46/EG en artikel 39 van Verordening nr. 167/2013/EU waarvan artikel 14, § 2, de omzetting beoogt, luiden in dezelfde zin.

In tegenstelling tot wat de verwerende partij beweert, houdt dit een appreciatie in van de door de fabrikant aangevoerde redenen en zal een inhoudelijke toetsing aan de nieuwe technische voorschriften moeten gebeuren, zo niet valt niet in te zien waarom de fabrikant bij zijn aanvraag de technische of economische redenen moet vermelden waarom de bedoelde voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen.

Wanneer door een fabrikant technische redenen worden aangevoerd waarom de voertuigen niet kunnen voldoen aan de nieuwe technische voorschriften, zal door de bevoegde instantie moeten worden onderzocht of die technische redenen gegrond zijn, bijvoorbeeld omdat een aanpassing aan die nieuwe technische voorschriften technisch niet haalbaar is. Maar zelfs als de aanpassing van de voertuigen aan de nieuwe technische voorschriften wel “technisch” haalbaar is maar om economische redenen niet, zal de bevoegde instantie in dat geval de argumenten van de fabrikant dat een aanpassing aan de nieuwe technische voorschriften vanuit economisch oogpunt niet haalbaar is – bijvoorbeeld omwille van een te hoge kostprijs – moeten verifiëren. Aangenomen dient dat die beoordeling dient te gebeuren op basis van deze in de aanvraag verstrekte gegevens.

Wie voor de toepassing van de restantvoorradenregeling de ‘bevoegde instantie’ is en derhalve de inhoudelijke toetsing dient te doen, is dan ook de instantie die ermee belast is om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften. Dit blijkt bijvoorbeeld ook uit artikel 27 van Kaderrichtlijn 2007/46/EG, gelezen in samenhang met artikel 3, 29 en 30, van dezelfde richtlijn. Voor de toepassing van artikel 27 van Kaderrichtlijn 2007/46/EG is de ‘bevoegde instantie’ de goedkeuringsinstantie, die in artikel 3, 29, van deze richtlijn wordt omschreven als “de instantie van een lidstaat die bevoegd is voor alle aspecten van zowel de typegoedkeuring van een voertuig,

systeem, onderdeel of technische eenheid als de individuele goedkeuring van een voertuig; voor de vergunningsprocedure, de afgifte en eventuele intrekking van goedkeuringscertificaten; die bevoegd is te fungeren als contactpunt voor de goedkeuringsinstanties van andere lidstaten; die bevoegd is voor de aanwijzing van de technische diensten, en die ervoor moet zorgen dat de fabrikant voldoet aan zijn verplichtingen inzake de overeenstemming van productie”. *In casu* zijn dit de gewesten.

13.4.3. Uit wat voorafgaat *sub* 13.4.2, blijkt dat bij een aanvraag om toepassing te mogen maken van de restantvoorradenregeling door een fabrikant, de bevoegde instantie – *in casu* de instantie die ermee belast is om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften – een toetsing moet doen van de technische of economische redenen waarom deze voertuigen niet aan de nieuwe technische voorschriften kunnen voldoen en aldus op algemene wijze een technische beoordeling van die voertuigen doet. Dit blijkt evident uit de lezing van artikel 27, lid 3, van Kaderrichtlijn 2007/46/EG en artikel 39, lid 3, van verordening nr. 167/2013/EU, zodat hierover redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel kan bestaan.

Er wordt dan ook niet ingegaan op de uitnodiging van de verwerende partij om in dat verband prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie.

13.5. Het standpunt van de verwerende partij dat de betrokken bepalingen betrekking zouden hebben op de inschrijving van voertuigen kan niet worden bijgevalen.

Luidens artikel 1, 1°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 moet onder “inschrijven of inschrijving (van een voertuig)” worden verstaan, “de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat”.

De restantvoorradenregeling maakt echter geen deel uit van het koninklijk besluit van 20 juli 2001, noch heeft het betrekking op de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat. De restantvoorradenregeling daarentegen houdt verband met de mogelijke afwijking van technische voorschriften.

In de mate dat de verwerende partij uit het opschrift van artikel 14 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘Registratie, verkoop en in het verkeer brengen’ afleidt dat de restantvoorradenregeling betrekking zou hebben op de inschrijving zelf, gaat zij eraan voorbij dat luidens artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI de gewesten inzake het verkeersveiligheidsbeleid bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen “met het oog op hun inverkeerstelling”.

Uit het enkele feit dat de controle op naleving van het maximaal aantal voertuigen voor complete of voltooide voertuigen van de categorieën T, C, R en S gebeurt aan de hand van het aantal geregistreerde voertuigen de voorbije twee jaren, kan niet worden afgeleid dat de restantvoorwaardenprocedure betrekking heeft op de inschrijving van voertuigen.

13.6. Voor zover de verwerende partij nog verwijst naar de begrippen ‘registratie’ en ‘l’immatriculation’ in Kaderrichtlijn 2007/46/EG en verordening nr. 167/2013/EU om aan te tonen dat de regeling betrekking zou hebben op de inschrijving van voertuigen, valt op te merken dat de vraag welke instantie bevoegd is om op nationaal niveau de wet- en regelgevende maatregelen van tenuitvoerlegging te nemen die bovenvermelde verordening en richtlijn opleggen, moet worden onderzocht in het licht van de bevoegdheidsoverdrachten die de bijzondere wet Zesde Staatshervorming tot stand heeft gebracht.

13.7.1. In de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 worden evenmin productnormen voor voertuigen vastgesteld. Die artikelen bevatten geen dwingende eisen waaraan voertuigen moeten voldoen voor het op de markt brengen ervan.

13.7.2. Aangezien niet blijkt dat met de bestreden artikelen 1 en 4 productnormen worden vastgesteld, blijkt evenmin waarom de bevoegdheid van de gewesten om een onderdeel van de restantvoorradenregeling te regelen, afbreuk zou doen aan de Belgische economische en monetaire unie die door het Grondwettelijk Hof met de vaststelling van productnormen in verband wordt gebracht en waar de verwerende partij naar verwijst.

13.7.3. In de mate dat de verwerende partij stelt dat het toevertrouwen van de gehele materie van de restantvoorradenregeling aan de gewesten of zoals uit wat voorafgaat een onderdeel ervan, tot gevolg zou hebben dat België zijn verplichtingen uit hoofde van de EU-verordeningen en in het bijzonder de naleving van de Europese quota, niet langer zou kunnen respecteren, dient gewezen te worden op wat volgt.

Artikel 4, lid 2, eerste zin, van het Verdrag betreffende de Europese Unie bepaalt dat de Unie gehouden is de nationale identiteit van de lidstaten die besloten ligt in hun politieke en constitutionele basisstructuren, waaronder die voor regionaal en lokaal zelfbestuur, te eerbiedigen. Het Hof van Justitie stelt in dezelfde zin dat elke lidstaat vrij is “de interne wetgevende bevoegdheden naar eigen goeddunken te verdelen” (HvJ 6 oktober 2005, nr. C-429/04, *Commissie t./België*).

Terecht wijst de verzoekende partij erop dat de federale overheid en de gemeenschappen en gewesten ertoe gehouden zijn om elk binnen de grenzen van hun eigen bevoegdheden navolging te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Europees recht.

Uit Kaderrichtlijn 2007/46/EG en verordening (EU) nr. 167/2013 kunnen dus geen argumenten worden afgeleid inzake de interne bevoegdheidsverdeling binnen België.

14. Uit wat voorafgaat volgt dat de federale overheid haar bevoegdheid heeft overschreden en derhalve artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI, heeft geschonden, in zoverre zij bij artikel 1, 2°, van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 artikel 14, § 2, 3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 heeft vervangen en daarin de aanvraagprocedure regelt om gebruik te maken van de restantvoorradenregeling en de beoordeling van die vraag opdraagt aan de directie Inschrijvingen Voertuigen van het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

15. Het eerste middel is in de hiervóór aangegeven mate gegrond.

VI. Omvang van de uit te spreken nietigverklaring

16.1. Een reglementair besluit is in beginsel één en ondeelbaar. Dit betekent dat wanneer de Raad van State, zoals in dit geval, in het kader van een ontvankelijk annulatieberoep vaststelt dat een gegrond middel wordt aangevoerd tegen sommige bepalingen van dat besluit, hij het besluit in beginsel in zijn geheel dient nietig te verklaren.

In afwijking van het voornoemde beginsel vermag de Raad van State slechts over te gaan tot een gedeeltelijke nietigverklaring van het desbetreffende besluit, indien aan twee voorwaarden is voldaan.

Vooreerst moet blijken dat de gedeeltelijke nietigverklaring van dat besluit aan de verzoekende partij volledige genoegdoening geeft in het licht van haar belang bij het beroep. Voorts moet vaststaan dat de nietig te verklaren bepalingen kunnen worden afgesplitst van de rest van het besluit en dat de overheid ook afgezien van die bepalingen voor het overige hetzelfde besluit zou hebben

genomen. Anders zou de Raad van State het desbetreffende besluit als het ware hervormen en zich aldus begeven op het domein van de beleidsuitoefening van de betrokken overheid.

16.2. Aangezien de verzoekende partij blijkens haar inleidend verzoekschrift en de daarin aangevoerde middelen zich slechts gegriefd acht door de regeling van de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019, wordt genoegzaam aan haar belangen tegemoetgekomen door de nietigverklaring van die artikelen.

De artikelen 2 en 3 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 hebben geen betrekking op de restantvoorradenregeling en de bevoegdheid van de federale overheid wordt niet betwist. De artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 zijn naar het oordeel van de Raad van State afsplitsbaar van de overige bepalingen.

16.3. Hiervóór is vastgesteld dat de aangevochten wijziging in de regeling van de restantvoorraden zowel aspecten bevat waarvoor de federale overheid bevoegd is, als aspecten waarvoor de gewesten bevoegd zijn. De Raad van State kan in de gegeven omstandigheden evenwel niet besluiten tot een partiële vernietiging van de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019. Zo kan de Raad zich bij de uitoefening van zijn vernietigingsbevoegdheid bezwaarlijk in de plaats van de verwerende partij stellen, om uit te maken of zij voor die aspecten van de restantvoorradenregeling waarvoor zij mag optreden ook dezelfde beslissing zou hebben genomen, zonder de aspecten die zij niet mocht regelen. Bovendien is de aangevochten tekst uit wetgevingstechnisch oogpunt dermate vervlochten, dat ze louter technisch al niet vatbaar is voor opsplitsing. In die omstandigheden acht de Raad van State het noodzakelijk om de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 in hun geheel te vernietigen.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 29 juli 2019 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.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verzoekende partij.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van negenentwintig maart tweeduizend tweeëntwintig, 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