

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 264.705 van 30 oktober 2025
in de zaak A. 241.434/IX-10.432**

In zake : de BV KG-IT
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Astrid Lippens
 kantoor houdend te 9000 Gent
 Nieuwebosstraat 5
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

 het VLAAMSE GEWEST
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Karel Van Hoorebeke en Jeroom Joos
 kantoor houdend te 9000 Gent
 Coupure Rechts 162
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 12 maart 2024, strekt tot de
nietigverklaring van de beslissing van het departement Mobiliteit en Openbare
Werken van de Vlaamse overheid van 12 september 2023 waarbij de aanvraag tot
validatie van het voertuig Ariel Atom 3 definitief wordt geweigerd.

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.

Adjunct-auditeur Anke Meskens 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 29 september 2025.

Staatsraad Jim Deridder heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Milo Vandekerckhove, die *loco* advocaat Astrid Lippens verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Jan Hawrijk, die *loco* advocaten Karel Van Hoorebeke en Jeroom Joos verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Adjunct-auditeur Christiaan Lesaffer, daartoe gemachtigd bij beslissing van de auditeur-generaal, heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3.1. De verzoekende partij koopt op 14 oktober 2022 een voertuig Ariel Atom 3 (categorie M1) met als voertuigidentificatienummer (‘VIN’) AA08H2022GNRAM533. Het betreft een voertuig gebouwd op 4 juli 2008 in het Verenigd Koninkrijk door constructeur Ariel Motor Company Limited, dat op 3 oktober 2008 voor de eerste maal werd ingeschreven door de ‘Driver & Vehicle Licensing Agency’ van het Verenigd Koninkrijk.

Op 17 november 2022 verklaart de constructeur dat het voertuig *“is in accordance under all aspects of that described in the Minister’s Approval Certificate [...] and therefore is designed to conform to EEC member states in*

left/right hand drive using imperial/ metric measurement without further homologation” (vrij vertaald: “is in alle opzichten in overeenstemming met datgene wat is omschreven in het goedkeuringscertificaat uitgereikt door de Minister [...], en is daarom ontworpen om te voldoen aan de EEG-lidstaten in links-/rechtsgestuurde voertuigen met gebruik van imperiale/metrische metingen zonder verdere homologatie”).

3.2. Met het oog op validatie biedt verzoeker zijn voertuig op 21 februari 2023 aan in keuringsstation nummer 16 te Rotselaar. Tijdens deze keuring wordt het voertuig afgekeurd. Als ‘gebreken die aanleiding geven tot herkeuring’ wordt genoteerd:

- Dimlichtkoplampen: afstelling van een dimlichtkoplamp niet binnen de vereiste grenswaarden;
- Mistachterlichten: licht, uitgestraalde kleur, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten;
- Achterkentekenplaatverlichting: licht is defect of ontbreekt;
- Ophanging: verlaging – bodemvrijheid: onveilige modificatie: niet reglementair [...];
- Identificatie van het voertuig – chassisnummer: onvindbaar of onleesbaar. Er zal opnieuw een volledige keuring worden verricht [...];
- Identificatie van het voertuig: identificatieplaat: ontbreekt [...];
- Spatborden: niet in overeenstemming met de vereisten [...].

Daarnaast wordt onder meer de volgende opmerking gegeven:

- “Uitgevoerde prestaties: Validatieprocedure Overheid, gelijkv. zdr. opmeten remmen, Keuring personenauto, Weging, Milieukeuring.”

3.3. Op onbekende datum dient verzoeker via het keuringsstation te Rotselaar een aanvraag tot validatie ‘categorie M, N, O, T en R’ in van zijn voertuig.

Door het keuringsstation wordt de volgende beschrijving bij de aanvraag gegeven:

“Beschrijving / opmerking van de aanvraag
Validatie van een uit Verenigd Koninkrijk ingevoerde personenwagen (M1)
Vooroverbouw: 690MM Achteroverbouw: 375 MM
Gewogen tarra's: As 1: 210 KG As 2: 395 KG = 605 kg (Brandstofsimulatie + 40 kg) Totaal tarra: 645 KG.
Eerste in dienst 03/10/2008
Klant wenst in te dienen, ondanks rood keuringsbewijs en voorafgaande info dat [V.D.C.] een Technische Dienst aanwees.
Klant wenst goedkeuringscertificaat te ontvangen zonder de gebreken te herstellen. De eigenaar zal het voertuig toch niet inschrijven.
Spiegels zijn niet inklapbaar en hebben geen e-keuring, maar komen niet buiten het koetswerk.
Chassisnummer is 5 mm hoog.
Rolbeugel staat tussen de twee zitplaatsen, biedt geen of weinig bescherming aan de inzittenden
remsysteem is niet diagonaal gescheiden. Flexibele remleidingen zijn van het luchtvaarttype.
Technische fiche is een kopie
Massa's op het fabrieksplaatje komen niet overeen met de technische fiche”.

Op 10 maart 2023 antwoordt de cel Homologatie van het departement Mobiliteit en Openbare Werken aan de autokeuring te Rotselaar als volgt:

“Uw dossier 65408 met referentie nummer 16/642629 i.v.m. het voertuig met nummer AA08H2022GNRAM533 is beëindigd.
Reden: Na een eerste controle stellen we vast dat het voertuig met de aangeboden / bijgevoegde documenten niet kan gevalideerd worden. Wegens het ontbreken van noodzakelijke gegevens op het buitenlands inschrijvingsbewijs. Volgende gebreken hebben wij vastgesteld: geen conforme spiegels / bodemvrijheid niet ok / geen gescheiden remsysteem / remleidingen niet conform/ geen tech. fiche via fabrikant / afneembaar stuur niet conform / ontbreken van een groen keuringsbewijs /... In de huidige staat dat het voertuig zich nu bevindt, kan ook geen positieve homologatieprocedure doorlopen worden bij de erkende technische dienst. Het voertuig kan enkel een homologatieprocedure doorlopen via een erkende technische dienst na aanpassing van de gebreken.”

3.4. Met een e-mail van 14 maart 2023 betwist de verzoekende partij de beslissing tot beëindiging van de validatieprocedure door de cel Homologatie. De verzoekende partij voert aan dat er in 2016 een identiek voertuig, met identieke V5 (kentekenbewijs of inschrijvingsbewijs) en technische fiche, werd ingevoerd

via de validatieprocedure. Bij deze e-mail is de technische fiche van het huidige voertuig gevoegd.

Op 22 maart 2023 zendt de verzoekende partij nog een foto met aanduiding van het chassisnummer van het voertuig.

3.5. Op 27 maart 2023 antwoordt de cel Homologatie per e-mail als volgt aan de verzoekende partij (letterlijke aanhaling):

“Zoals wij reeds ook al vermelde.

Dat er reeds gegevens ontbreken op het Buitenland Inschrijvingsbewijs om een validatie reeds uit te voeren op dit voertuig.

Het voertuig moet reeds ook conform zijn aan de regelgeving voor op de openbare weg te komen.

Volgende gebreken hebben wij vastgesteld: geen conforme spiegels/ bodemvrijheid niet ok / geen gescheiden remsysteem / remleidingen niet conform / geen tech. fiche via fabrikant / afneembaar stuur niet conform / ontbreken van een groen keuringsbewijs / ... In de huidige staat dat het voertuig zich nu bevindt, kan ook geen positieve homologatie procedure doorlopen worden bij de erkende technische dienst. Het voertuig kan enkel een homologatieprocedure doorlopen via een erkende technische dienst na aanpassing van de gebreken.”

3.6. Op 8 mei 2023 biedt de verzoekende partij haar voertuig aan in keuringsstation nummer 20 te Deerlijk. Op het uitgereikte keuringsbewijs met een beperkte geldigheid van drie maanden worden de volgende gebreken vastgesteld die aanleiding geven tot een herkeuring:

- Identificatie van het voertuig: identificatieplaat: foutief [...];
- Identificatie van het voertuig: gelijkvormigheidsattest: voertuigdocumenten onnauwkeurige gegevens: foutief [...].

3.7. Met een e-mail van 11 augustus 2023 vraagt de cel Homologatie aan de constructeur van het voertuig om de testrapporten en het emissietestrapport van het voertuig te bezorgen. Met een e-mailbericht van dezelfde datum antwoordt de constructeur dat er geen testrapporten voor het voertuig beschikbaar zijn omdat dit in het Verenigd Koninkrijk niet is vereist. Evenmin beschikt de constructeur over het emissietestrapport.

3.8. Eveneens op 11 augustus 2023 beslist de verwerende partij tot weigering van de aanvraag ‘validatie Cat M N O’ op grond van de volgende motivering:

“Bij voertuigen die nationaal individueel goedgekeurd werden in een andere lidstaat en die mogelijks niet voldoen aan onze nationale eisen vragen wij volgende zaken vooraleer het dossier verder te kunnen behandelen:

- Het compleet emissietestrapport;
- Het volledig buitenlands goedkeuringsdossier, inclusief bijhorende testrapporten (remmen, stuurinrichting, zitplaatsen, gordels, bescherming van voetgangers,...)

Door het ontbreken van deze informatie kunnen wij niet nagaan of het voertuig gelijkwaardig is met de in België toepasselijke technische voorschriften. Als gevolg hiervan wordt de aanvraag geweigerd.”

In een e-mail van 2 september 2023 maakt de verzoekende partij gewag van een telefoongesprek van 23 augustus 2023 waarin drie redenen tot weigering zouden zijn meegedeeld. Zij betwist deze redenen als volgt:

“1. Voertuig zou geen baanvoertuig zijn
Dit is onterecht.

Het voertuig is voorheen ingeschreven geweest als baanvoertuig in het Verenigd Koninkrijk.

In België is het voertuig onderworpen aan de technische controle in het keuringsstation te Deerlijk, en heeft het een groene keuringskaart ontvangen (dossier 69356). Het voertuig voldoet aan alle voorwaarden om als baanvoertuig ingeschreven te worden. Bovendien zijn er momenteel een twintigtal van deze voertuigen die wel degelijk ingeschreven zijn als baanvoertuig en als dusdanig gebruikt worden.

2. Voertuig heeft geen [emissiegegevens] op de V5

Dit is geen beletsel.

Het voertuig is geproduceerd in 2008. De V5 vermeldt bijgevolg geen emissienormen op de V5, maar dit is ook niet nodig.

Indien voertuigen geen emissienormen op het document hebben zijn de artikelen 2.2.4.0.6 en volgende van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van toepassing (publicatie staatsblad aangehecht).

Volgens deze artikelen is de toepasselijke euronorm EURO4 en is de CO₂-uitstoot 172.

Het voertuig is bovendien onderworpen aan een emissietest en goedgekeurd op de technische controle (onder punt 1 verwezen naar dossier 69356 te Deerlijk).

3. Voertuig komt uit een niet-EU land, Engeland

Dit is geen beletsel.

De eerste inschrijving van het voertuig dateert van voor 1 januari 2021,

namelijk van 3 oktober 2008.

Engeland was op dat moment nog deel van de EU, zodat nu ook nog de regels voor inschrijving van een voertuig uit de EU van toepassing zijn.

Uit onderstaande website blijkt dat voor voertuigen ingeschreven in Engeland voor 1 januari 2021 een validatieprocedure dient gevolgd te worden [...].

Tijdens deze procedure wordt er nagegaan of het voertuig overeenstemt met zijn buitenlandse inschrijving, hetgeen voor mijn voertuig het geval is.

Ik verzoek u dan ook vriendelijk om de weigering in te trekken en het voertuig omwille van bovenstaande argumenten toch de goedkeuring tot inschrijving te willen geven.”

3.9. Op 12 september 2023 antwoordt de cel Homologatie van de verwerende partij:

“Wij hebben uw betwisting goed ontvangen.

U stelt dat de weigering onterecht is gezien het voertuig beschikt over een groen keuringsbewijs en het ingeschreven was in het Verenigd Koninkrijk.

Het voertuig werd echter nooit gevalideerd door de technische keuring. De validatie van een voertuig valt niet onder de bevoegdheid van een keuringsstation maar wel onder de bevoegdheid van het departement MOW. De technische keuring stelt enkel het dossier op t.b.v. het departement. Bovendien bevat het door de technische keuring uitgereikte keuringsbewijs wel degelijk opmerkingen, nl. ‘identificatieplaat foutief’ en ‘gelijkvormigheidsattest foutief’.

Zonder geldig keuringsbewijs en zonder geldig homologatie- of validatieattest kan het voertuig niet rechtmatig ingeschreven worden.

Daarnaast, volgens artikel 13, § 5, derde lid van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ – dat een omzetting vormt van artikel 24, zesde lid, derde alinea van richtlijn 2007/46/EG – bepaalt dat met betrekking tot voertuigen waarvoor reeds in een andere lidstaat een individuele goedkeuring werd verleend, de registratie ervan moet worden toegestaan tenzij de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn met de in België toepasselijke technische voorschriften. Omdat het voertuig oorspronkelijk werd goedgekeurd door het Verenigd Koninkrijk hebben wij het volledige goedkeuringsdossier bij hen opgevraagd.

Bij het opvragen hiervan moeten wij vaststellen dat er geen enkel testrapport (emissies, remmen, stuurinrichting, zitplaatsen, gordels, bescherming van voetgangers,...) beschikbaar is, het voertuig werd m.a.w. goedgekeurd zonder testen. Op basis hiervan moeten wij concluderen dat de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig in het Verenigd Koninkrijk werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn met de in België toepasselijke technische voorschriften. Als gevolg hiervan wordt de aanvraag definitief geweigerd.”.

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Onderzoek van het enige middel

Uiteenzetting van het middel

4. De verzoekende partij steunt een enig middel op een schending van (i) artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’, (ii) de artikelen 10, 13, paragrafen 3 tot 6, 16 en 16*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidsvoorschriften moeten voldoen’, (iii) artikel 4 van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 ‘inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen’, (iv) de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ en (v) het zorgvuldigheidsbeginsel en het “formeel en materiële motiveringsbeginsel” als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zij voert aan dat haar aanvraag ten onrechte werd beoordeeld volgens de procedure van de ‘individuele goedkeuring’ zoals bedoeld in artikel 13 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidsvoorschriften moeten voldoen’ (“het koninklijk besluit van 15 maart 1968”), terwijl de toepassing van die procedure steunt op onjuiste feitelijke en juridische motieven. Ter zake betoogt de verzoekende partij dat het voertuig vóór 1 januari 2021 werd ingeschreven in het Verenigd Koninkrijk en dat zij beschikt over een keuringsbewijs van 8 mei 2023 (met emissietest) van het keuringsstation te Deerlijk, zodat enkel de validatieprocedure diende te worden gevolgd. Het motief dat op het moment van de goedkeuringsaanvraag geen geldig keuringsbewijs zou voorliggen, is volgens de verzoekende partij dan ook onjuist.

Het feit dat het keuringsattest gebreken vermeldt, is volgens de verzoekende partij geen reden om de validatieprocedure niet toe te passen. Zij heeft immers op 16 augustus 2016 voor een “quasi identiek model” de validatie verkregen zonder individuele goedkeuring, waarbij een keuringsattest met dezelfde ‘gebreken’ (niet reglementaire identificatieplaat en geen gelijkvormigheidsattest) voorlag. Het is voor de verzoekende partij dan ook onduidelijk waarom thans wél een individuele goedkeuring is vereist en zij acht de materiële motiveringsplicht geschonden omdat het bestuur niet consistent handelt.

De verwerende partij kan, zo wordt geargumenteed, voor de toepassing van artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 alleszins geen dienstig motief putten uit het feit dat het voertuig na 1 januari 2021 werd aangekocht en geïmporteerd uit het Verenigd Koninkrijk, aangezien het voertuig reeds op 4 juli 2008 rechtsgeldig werd ingeschreven in dat land – dat toen nog deel uitmaakte van de Europese Unie – en het op 17 november 2022 in overeenstemming werd bevonden met de Europese technische voorschriften “waaraan voertuigen moeten voldoen zonder dat er een verdere Individuele Goedkeuring vereist is”. In die omstandigheden, zo stelt de verzoekende partij, kon de validatieprocedure bij het keuringscentrum worden opgestart zonder dat bijkomende documenten worden geëist. Zij verwijst naar een arrest van het Europees Hof van Justitie van 6 september 2012, waarin zij leest dat de handelswijze van de verwerende partij artikel 4 van richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 schendt. De uitreiking van een kenteken door een lidstaat moet immers door de overige lidstaten worden erkend voor de identificatie en inschrijving van het voertuig.

Voor zover de cel Homologatie stelt dat zij het originele goedkeuringsdossier van het voertuig heeft opgevraagd en heeft vastgesteld dat er geen enkel testrapport beschikbaar is en dus de technische voorschriften uit het Verenigd Koninkrijk niet gelijkwaardig zijn met de in België geldende technische voorschriften, stelt de verzoekende partij dat zij daarin nooit inzage heeft gekregen en dus niet weet op welke voorschriften de procedure spaak is gelopen.

5. In de memorie van wederantwoord zet de verzoekende partij voor het eerst uiteen waarom zij artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ (“de wet van 21 juni 1985”) geschonden acht.

Voorts benadrukt zij dat het Britse gelijkvormigheidsattest van 17 november 2022 aantoont dat het voertuig voldoet aan de Europese regelgeving, zodat het kan worden ingeschreven zonder dat een onderzoek moet worden gevoerd naar de gelijkwaardigheid met de in België toepasselijke technische voorschriften. Het enige wat de verwerende partij vermocht te doen, is nagaan of het voertuig overeenstemt met het bijhorende gelijkvormigheidsattest. De verzoekende partij beklemtoont dat op de website van de verwerende partij (www.vlaanderen.be/een-voertuig-invoeren-uit-een-derde-land-buiten-de-eu) is aangegeven dat voertuigen uit het Verenigd Koninkrijk met een datum laatste inschrijving in het Verenigd Koninkrijk vanaf 1 januari 1973 tot en met 31 december 2020 enkel aan een validatieprocedure worden onderworpen. De overweging dat het voertuig na 1 januari 2021 werd aangekocht en geïmporteerd uit het Verenigd Koninkrijk is voor de verzoekende partij dan ook niet dienend.

Wat de Europese regelgeving betreft, verduidelijkt de verzoekende partij dat de bestreden beslissing thans verordening 2018/858 schendt. Zij stipt voorts aan dat het voertuig ‘Ariel Atom 3’ dat in 2016 werd gevalideerd bouwjaar, motor, remmen en chassis gemeen heeft met het voertuig dat het voorwerp van de huidige procedure uitmaakt en dat de overeenstemming tussen beide voertuigen blijkt uit de voorgebrachte stukken.

Tot slot doet de verzoekende partij gelden wat volgt:

“Tot slot poneert de verwerende partij dat het niet vermelden van de rechtsmiddelen in het licht van de bestreden beslissing geen onzorgvuldigheid zou uitmaken die de regelmatigheid van de beslissing zou aantasten.

Niets is minder waar.

Op grond van artikel 16bis KB 15 maart 1968 moet de verwerende partij bij het nemen van een beslissing op grond van Hoofdstuk 2 KB 15 maart 1968 de rechtsmiddelen vermelden waarover een belanghebbende beschikt, inclusief de termijnen waarbinnen hij deze kan aanwenden:

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

Uw Raad zal opmerken dat de bestreden beslissing geen enkele passage bevat die de rechtsmiddelen van Verzoekende partij uiteenzet tegen de weigering van de validatie, laat staan enige termijnbepaling die stelt tegen welke datum zij uiterlijk een vernietigingsberoep bij Uw Raad diende in te stellen. De schending van artikel 16bis KB 15 maart 1968 staat vast.

Minstens betreft dit een schending van de zorgvuldigheidsnorm, nu van een zorgvuldige overheid kon verwacht worden dat zij de op haar rustende wettelijke [...] verplichtingen nakomt en bijgevolg de rechtsmiddelen tegen een individuele administratieve rechtshandeling meedeelt aan een belanghebbende. De schending van de zorgvuldigheidsnorm staat vast.

Het Grondwettelijk Hof ^[ECLI:BE:GHCC:2022:ARR.158] oordeelde in dat verband al eerder:

‘B.7.1. De vermelding van de beroepsmogelijkheden in een administratieve beslissing past niet alleen in het kader van de verplichting tot openbaarheid van bestuur, maar is ook essentieel voor een daadwerkelijke rechtsbescherming van de bestuurde en is derhalve cruciaal in het licht van het recht op toegang tot de rechter. Een sluitende rechtsbescherming impliceert dat de bestuurde ook wordt geïnformeerd over de beroepsmogelijkheden die tegen de beslissing openstaan.

Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft overigens geoordeeld dat de regels met betrekking tot de mogelijkheden inzake de rechtsmiddelen en de termijnen niet alleen duidelijk moeten worden gesteld, maar ook dat zij zo expliciet mogelijk aan de rechtzoekenden ter kennis moeten worden gebracht, opdat die gebruik ervan kunnen maken overeenkomstig de wet (EHRM, 1 maart 2011, Faniel t. België, § 30; 31 januari 2012, Assunção Chaves t. Portugal, § 81).’

De vermelding van de rechtsmiddelen tegen een administratieve beslissing kadert in de daadwerkelijke rechtsbescherming van de bestuurde en is bijgevolg cruciaal in het licht van het recht op toegang tot de rechter. Gelet op het feit dat de bestreden beslissing nalaat om de mogelijkheid van het instellen van een vernietigingsberoep bij de Raad van State aan Verzoekende partij te vermelden, begaat zij een schending van artikel 16bis KB 15 maart 1968, de zorgvuldigheidsnorm en artikel 6 en 13 EVRM.”

6. In haar laatste memorie weerspreekt de verzoekende partij het standpunt dat het ontbreken van een volledig buitenlands goedkeuringsdossier

rechtvaardigt dat niet automatisch tot validatie wordt overgegaan. De in het auditorsverslag in herinnering gebrachte overwegingen van arrest nr. 229.683 van 23 december 2014 kunnen te dezen de verzoekende partij niet overtuigen omdat het voertuig beschikte over een keuringsbewijs – en bijgevolg voldoet aan de Belgische technische voorschriften – en tevens een emissietest heeft ondergaan. De resterende opmerkingen die op het (tijdelijke) keuringsbewijs zijn vermeld, zullen volgens de verzoekende partij worden opgelost tijdens de validatieprocedure. Het gaat niet op, zo stelt de verzoekende partij, dat een keuringsstation een groen keuringsbewijs uitreikt en dat de verwerende partij niettemin stelt dat het voertuig niet voldoet aan de technische voorschriften. Bovendien is een Ariel Atom 4 uit 2022, met dezelfde opmerkingen op het keuringsbewijs, in 2024 wél zonder probleem gevalideerd.

Voorts betoogt de verzoekende partij dat zij een bijkomend document heeft aangevraagd waaruit de emissiewaarden van het voertuig blijken, zodat dit aspect geen reden meer kan zijn om de validatie van het voertuig te weigeren, te meer nu voor wagens met een onbekende euronorm, de emissienorm wordt bepaald aan de hand van een tabel.

De verzoekende partij is daarnaast van oordeel dat zij, in het licht van het rechtszekerheidsbeginsel, wel degelijk argumenten kan putten uit de validatie van een identiek of gelijkaardig voertuig.

Beoordeling

7.1. Artikel 2, § 1, eerste lid, 3°, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’ (“algemeen procedurereglement”) schrijft voor dat het verzoekschrift een uiteenzetting van de middelen dient te bevatten.

Onder ‘middel’ moet krachtens artikel 2, § 1, tweede lid, van het algemeen procedurereglement worden verstaan: de omschrijving zowel van de

rechtsregel of het rechtsbeginsel waarvan de schending wordt aangevoerd als van de wijze waarop die regel of dat beginsel concreet door de bestreden rechtshandeling wordt geschonden. Die omschrijving moet voldoende duidelijk zijn, wat betekent dat het niet nodig is veronderstellingen over de juiste bedoelingen van de verzoekende partij te maken, waardoor in werkelijkheid de verwerende partij en de Raad van State ertoe gebracht worden het verzoekschrift op te stellen in de plaats van de verzoekende partij.

7.2. De verzoekende partij beroept zich op een schending van artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985. Zij brengt deze bepaling evenwel in de uiteenzetting van het middel in het verzoekschrift nergens ter sprake, behalve waar zij stelt dat een “identiek voertuig” overeenkomstig dit voorschrift wél werd gevalideerd. Dát argument wordt dan weer enkel nader ontwikkeld als een schending van de motiveringsplicht – en later ook van het rechtszekerheidsbeginsel – zonder dat in het verzoekschrift op enige wijze inzichtelijk wordt gemaakt hoe of waarom de vermelde wetsbepaling zou zijn miskend.

7.3. Voor zover het middel steunt op de wet van 21 juni 1985 is het niet ontvankelijk. Wat de verzoekende partij in de memorie van wederantwoord ter zake voor het eerst uiteenzet, komt te laat om dat euvel te verhelpen.

8.1. In de memorie van wederantwoord beroept de verzoekende partij zich voor het eerst op een schending van artikel 16*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, de zorgvuldigheidsnorm en de artikelen 6 en 13 EVRM.

Daargelaten dat een eventuele tekortkoming bij de kennisgeving de regelmatigheid van de beslissing zelf niet aantast en bijgevolg niet dienstig kan worden aangevoerd als annulatiemiddel tegen die beslissing en eveneens daargelaten dat de verzoekende partij in staat is geweest om bij de Raad van State een beroep in te stellen en de verwerende partij de ontvankelijkheid van dat beroep niet in vraag stelt – en de verzoekende partij derhalve geen belang heeft bij deze grief – had zij deze kritiek in het verzoekschrift kunnen – en moeten – ontwikkelen.

8.2. Aangevoerd in de memorie van wederantwoord is die kritiek laattijdig en derhalve niet ontvankelijk.

9.1. In de mate dat de verzoekende partij een schending aanvoert van het “formele motiveringsbeginsel” als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur, moet worden opgemerkt dat een dergelijk beginsel niet bestaat. Precies daarom ook, is de formelemotiveringsplicht vastgelegd in de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ (“formelemotiveringswet”).

9.2. Voor zover het enige middel uitgaat van een andere rechtsopvatting, is het niet ontvankelijk.

10. De artikelen 2 en 3 van de formelemotiveringswet verplichten de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een “afdoende” wijze. Om afdoende te zijn, moet de gegeven motivering draagkrachtig zijn, dit wil zeggen dat de motieven de beslissing moeten kunnen dragen. De beslissing dient duidelijk de redenen te vermelden waarop de overheid haar beslissing steunt.

De materiëlemotiveringsplicht houdt in dat voor de beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan. Dit betekent onder meer dat die motieven steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. Bovendien moet de overheid de gegevens die in rechte en in feite juist zijn, correct beoordelen en op grond van deze gegevens in redelijkheid tot een beslissing komen. Een beslissing schendt de materiëlemotiveringsplicht wanneer de motieven waarop ze steunt onjuist of onwettig zijn of de beslissing niet kunnen dragen.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat de overheid haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden. Dit impliceert dat de beslissing dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De overheid is dienvolgens onder

meer verplicht om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de beslissing en de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk te onderzoeken, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen.

11. De bestreden beslissing, zoals *sub* 3.9 aangehaald, vermeldt duidelijk de redenen waarom het bezwaar van de verzoekende partij tegen de initiële beslissing van 11 augustus 2023 wordt afgewezen en waarom de aanvraag tot validatie van het voertuig wordt afgewezen.

Aan de vormplicht van de formelemotiveringswet is voldaan.

In dat opzicht kan het middel alvast niet worden aangenomen. Of de opgegeven motieven steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld, is een zaak van materiële motivering.

12. De verzoekende partij betwist in de eerste plaats de regelmatigheid van de gevolgde goedkeuringsprocedure. Volgens de verzoekende partij is ten onrechte toepassing gemaakt van de individuele goedkeuringsprocedure in plaats van de validatieprocedure.

De Raad van State kan die stelling niet bijtreden.

13. Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bevat regelgeving die betrekking heeft zowel op voertuigen die in het verkeer zijn, als op de typekeuring van nog op de markt te brengen voertuigen.

Middels richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 ‘tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd’ (“kaderrichtlijn”) werd de materie van goedkeuring van voertuigen Europees (gedeeltelijk) geharmoniseerd. Deze kaderrichtlijn bevat uitsluitend voorschriften

met betrekking tot de goedkeuring van nieuwe voertuigen en strekt er voornamelijk toe ervoor te zorgen dat nieuwe voertuigen, onderdelen en technische eenheden die op de markt worden gebracht, een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming bieden.

De kaderrichtlijn is internrechtelijk omgezet door het koninklijk besluit van 14 april 2009 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 [...]’ en strekt ertoe de voorschriften uit de kaderrichtlijn in te schrijven in de artikelen 3 tot en met 16 van het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De materie van de inschrijving van voertuigen en kentekenbewijzen is eveneens Europees geharmoniseerd middels de richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 ‘inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen’ (“kentekenbewijzenrichtlijn”). Uit artikel 2, *a*), van deze richtlijn, gelezen in samenhang met artikel 2 van richtlijn 70/156 van de Raad van 6 februari 1970 ‘inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffend de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan’, volgt blijkens de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie (ECLI:EU:C:2019:59) dat de kentekenbewijzenrichtlijn vanaf de datum van vaststelling ervan moet worden toegepast op de vóór 29 april 2009 (datum waarop de termijn voor de omzetting van de kaderrichtlijn is verstreken) op de markt gebrachte voertuigen. Artikel 4 van deze richtlijn bepaalt dat een door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs wordt erkend door de overige lidstaten voor zowel de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer als voor de nieuwe inschrijving ervan in een andere lidstaat. Internrechtelijk bepalen de artikelen 2 en 3 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’ dat de registratie van een voertuig pas kan gebeuren na afgifte van een passende goedkeuring; de administratieve toestemming om het motorvoertuig in het verkeer te brengen impliceert de afgifte van een kenteken.

14. Er dient, wat het type van goedkeuring betreft, overeenkomstig de artikelen 12 en 13 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 een onderscheid te worden gemaakt tussen een EG-typegoedkeuring, een nationale typegoedkeuring en een nationale individuele goedkeuring.

De EG-typegoedkeuring is, naar luid van artikel 12, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, een procedure waarbij een EU-lidstaat vaststelt dat een bepaald voertuigtype voldoet aan alle toepasselijke Europese eisen op het gebied van veiligheid en milieubescherming. Wanneer een voertuig dit typegoedkeuringsproces succesvol heeft doorlopen, mag de fabrikant een EG-certificaat van overeenstemming uitreiken. Dit document bevestigt dat het geproduceerde voertuig overeenkomt met het eerder goedgekeurde type. Uit artikel 4, lid 3, tweede alinea, van de kaderrichtlijn volgt dat de lidstaat, zolang het voertuig bij zijn eerste registratie in overeenstemming was met een type waarvoor EG-typegoedkeuring is verleend, de registratie van het voertuig niet mag beperken op grond van aspecten die verband houden met de constructie of werking ervan.

De nationale typegoedkeuring is overeenkomstig artikel 12, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 gericht op voertuigen die in kleine series worden geproduceerd en waarborgt dat het voertuigtype aan de relevante nationale technische eisen voldoet. Na deze goedkeuring mag de fabrikant een nationaal certificaat van overeenstemming afgeven, waarmee wordt verklaard dat het voertuig conform het goedgekeurde type is gebouwd.

De nationale individuele goedkeuring tot slot, steunt op artikel 24 van de kaderrichtlijn. Deze bepaling laat bij wijze van uitzondering toe dat de technische kenmerken van een specifiek voertuig ook kunnen worden goedgekeurd indien het voertuig niet aan de geharmoniseerde vereisten voldoet. Die procedure is uitgewerkt in artikel 13 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en heeft dus betrekking op het certificeren van de overeenstemming van een specifiek voertuig met de relevante nationale technische voorschriften. Deze goedkeuring wordt verleend op basis van alternatieve technische voorschriften. Daarbij moet het beschermingsniveau – voor zover praktisch haalbaar – minstens gelijkwaardig

zijn aan dat van de geharmoniseerde Europese eisen. Naar luid van artikel 24, lid 6, van de kaderrichtlijn is de reikwijdte van deze goedkeuring echter beperkt tot het grondgebied van de lidstaat die de goedkeuring heeft afgegeven en mogen dergelijke goedkeuringen niet het opschrift ‘EG-goedkeuring’ dragen.

De drie hiervóór beschreven typen van goedkeuring gaan uit van het bevoegde orgaan van een lidstaat naar aanleiding van een verzoek om toelating tot inkeerstelling van een (type van) voertuig.

15.1. Uit de toepasselijke regelgeving blijkt dat wanneer de aanvraag tot inschrijving betrekking heeft op een voertuig dat in een andere lidstaat enkel op grond van een nationale individuele goedkeuring in het verkeer is toegelaten, de ontvangende lidstaat voorafgaand aan de toelating op het eigen grondgebied wel degelijk over een beoordelingsmarge beschikt met betrekking tot de overeenstemming van de technische voorschriften.

15.2. Artikel 24 van de kaderrichtlijn is wat dat betreft naar Belgisch recht omgezet in artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dat luidt als volgt:

“De geldigheid van de individuele goedkeuring is beperkt tot het grondgebied van de Lidstaat die ze heeft verleend.
Wanneer een aanvrager in een andere Lidstaat een voertuig wenst te verkopen, te registreren of in het verkeer te brengen waarvoor een individuele goedkeuring werd verleend, bezorgt de goedkeuringsinstantie hem, op zijn verzoek, een verklaring met de technische voorschriften op grond waarvan het desbetreffende voertuig werd goedgekeurd.
Met betrekking tot een voertuig waarvoor een individuele goedkeuring werd verleend door een andere Lidstaat, staat de goedkeuringsinstantie de verkoop, de registratie of het in het verkeer brengen ervan toe, tenzij de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn met de in België toepasselijke technische voorschriften.”

15.3. De toepassing van de voormelde richtlijnen heeft aanleiding gegeven tot de interpretatieve mededeling nr. 2007/C/68/04 van de Europese Commissie van 14 februari 2007 ‘over de procedures voor de registratie van uit

een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen'. Daarin is in dezelfde zin bepaald:

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

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

- de nationale typegoedkeuring en de nationale typegoedkeuring van in kleine series gebouwde voertuigen zijn bedoeld om te waarborgen dat het voertuigtype aan de relevante technische voorschriften voldoet. Zij resulteren in een door de fabrikant afgegeven nationaal certificaat van overeenstemming, waarin hij verklaart dat het voertuig in kwestie is gebouwd in overeenstemming met het goedgekeurde voertuigtype;
- de nationale individuele goedkeuring betreft het certificeren van de overeenstemming van een specifiek (al dan niet uniek) voertuig met de relevante nationale voorschriften. Deze procedure geldt met name voor voertuigen die individueel uit derde landen worden ingevoerd en die niet aan de Europese typegoedkeuringsvoorschriften voldoen, alsmede voor unieke voertuigen.

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

Nationale goedkeuringsprocedures voor motorvoertuigen waarvoor in een andere lidstaat al nationale goedkeuring is verleend of die eerder in een andere lidstaat waren geregistreerd, moeten echter in overeenstemming zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag [*lees*: de artikelen 34 en 36 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna het VWEU]. Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie is het bestaan van dergelijke nationale procedures niet noodzakelijk in strijd met deze artikelen. Om in overeenstemming te zijn met de artikelen 28 en 30 van het EG-Verdrag [*lees*: de artikelen 34 en 36 van het VWEU] moeten deze goedkeuringen echter ten minste de volgende procedurele voorwaarden vervullen [*voetnoot 17*: arrest van het Hof van Justitie van 22 januari 2002, Canal Satélite Digital SL tegen Administración General del Estado, in tegenwoordigheid van Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), zaak C-390/99, Jurispr. 2002, blz. I-00607]:

- a) De nationale goedkeuringsprocedures moeten in ieder geval gebaseerd zijn op objectieve, niet-discriminerende en vooraf gekende criteria, zodat een grens wordt gesteld aan de beoordelingsvrijheid van de nationale autoriteiten en willekeur wordt voorkomen.
- b) Deze procedures mogen geen controles behelzen die in het kader van andere procedures in dezelfde of een andere lidstaat al zijn uitgevoerd. Bijgevolg hebben de nationale autoriteiten niet het recht om technische testen te eisen die al in een andere lidstaat zijn uitgevoerd en waarvan de resultaten voor hen beschikbaar zijn of hun op verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld. Dit vergt een actieve benadering door de

nationale instantie die een aanvraag ontvangt om een motorvoertuig goed te keuren of, in dezelfde context, de gelijkwaardigheid te erkennen van een goedkeuringscertificaat dat door een goedkeuringsinstantie van een andere lidstaat is afgegeven. Een actieve benadering is trouwens ook vereist van laatstgenoemde instantie en in dit opzicht is het aan de lidstaten om ervoor te zorgen dat de bevoegde goedkeuringsinstanties met elkaar samenwerken om de procedures voor toegang tot de nationale markt van de importerende lidstaat te vergemakkelijken [voetnoot 18: arrest van het Hof van Justitie van 10 november 2005, Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen de Portugese Republiek, zaak C-432/03, Jurispr. 2005, blz. I-09665].

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

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

goedkeuring van het motorvoertuig in kwestie een reëel risico voor de volksgezondheid of de verkeersveiligheid meebrengt.

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

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

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

15.4. Sinds 1 augustus 2020 is de kaderrichtlijn opgeheven door 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’.

Met betrekking tot de geldigheid van de nationale individuele goedkeuring bepaalt artikel 46 van verordening 2018/858/EU in dezelfde zin als wat hiervóór in herinnering is gebracht:

“Geldigheid van nationale individuele goedkeuringen van voertuigen

1. De geldigheid van een nationale individuele goedkeuring van een voertuig is beperkt tot het grondgebied van de lidstaat die de individuele goedkeuring van een voertuig heeft verleend.
2. Indien een aanvrager een voertuig waarvoor een nationale individuele goedkeuring is verleend, in een andere lidstaat op de markt wenst aan te bieden, wenst te registreren of in gebruik wenst te nemen, verstrekt de lidstaat die de goedkeuring heeft verleend, de aanvrager op diens verzoek een verklaring met de technische voorschriften op basis waarvan het voertuig is goedgekeurd.
3. Een lidstaat staat het op de markt aanbieden, het registreren of het in gebruik nemen op zijn grondgebied toe van een voertuig waarvoor een andere lidstaat overeenkomstig artikel 45 een nationale individuele goedkeuring van een voertuig heeft verleend, tenzij die lidstaat redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de toepasselijke alternatieve voorschriften op basis waarvan het voertuig is goedgekeurd, niet gelijkwaardig zijn aan zijn eigen voorschriften of dat het voertuig niet aan die voorschriften voldoet.
4. Dit artikel is van toepassing op voertuigen waarvoor een typegoedkeuring overeenkomstig deze verordening is verleend en die vóór hun eerste registratie of ingebruikneming zijn gewijzigd.”

16. Te dezen is het voertuig van de verzoekende partij een eerste maal ingeschreven in het Verenigd Koninkrijk in 2008. In de bestreden beslissing wordt, met verwijzing naar artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, gesteld dat het voertuig alsdan een ‘individuele goedkeuring’ heeft verkregen. De verwerende partij stipt dit ook aan in haar memorie van antwoord. De verzoekende partij harerzijds beklemtoont weliswaar dat het voertuig in 2008 rechtsgeldig in het Verenigd Koninkrijk werd ingeschreven – wat in de bestreden beslissing overigens niet wordt weersproken –, maar betwist niet dat zulks gebeurde na een individuele goedkeuringsprocedure. In haar laatste memorie betwist zij dat evenmin en betoogt zij enkel dat ook in de omstandigheden bedoeld in artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, de bevoegdheid van het bestuur is beperkt tot de validatie van het gelijkvormigheidsattest.

17. Zoals hiervóór *sub* 14 in herinnering is gebracht, is een nationale individuele goedkeuring géén EG-typegoedkeuring.

De ‘validatieprocedure’ is opgenomen in artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985. Naar luid van het eerste lid van die bepaling geeft de minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af, dat het door een lidstaat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert op het grondgebied van het Rijk, maar uitsluitend geldig is samen met voornoemd gelijkvormigheidsattest. Met die procedure wordt dus beoogd een attest te verkrijgen dat het door een lidstaat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert.

Anders dan hoe de verzoekende partij het ziet, belet die bepaling niet dat bij toepassing van de validatieprocedure ook de geldigheid van de in een andere lidstaat verleende individuele goedkeuring overeenkomstig artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt nagegaan. Dat de gevolgde procedure in een andere lidstaat geen beletsel is voor toepassing van de validatieprocedure, vindt eveneens steun in de door de verzoekende partij in het bezwaarschrift aangehaalde webpagina van de Vlaamse overheid :

“Een voertuig invoeren uit het Verenigd Koninkrijk
Wilt u een voertuig uit het Verenigd Koninkrijk (Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland) invoeren in België? Beschikt dat voertuig niet over een Europese goedkeuring? Volg dan deze procedure:

- Voertuigen uit het Verenigd Koninkrijk met datum laatste inschrijving in het VK vanaf 1 januari 1973 tot en met 31 december 2020: validatieprocedure (voor zover het voertuig niet is verbouwd ten opzichte van het laatste kentekenbewijs)
- Voertuigen uit het Verenigd Koninkrijk met datum laatste inschrijving in het VK voor 1 januari 1973 of vanaf 1 januari 2021: geen validatieprocedure. Een individuele goedkeuring via de technische keuring of via een erkende technische dienst is noodzakelijk.”

Dat het Verenigd Koninkrijk op het ogenblik van de eerste registratie van het voertuig van de verzoekende partij nog deel uitmaakte van de Europese Unie – zoals de verzoekende partij benadrukt – is te dezen niet

doorslaggevend voor de te volgen procedure, aangezien de hiervóór aangehaalde validatieprocedure specifiek van toepassing is op Britse voertuigen zonder een EG-goedkeuring die tussen 1 januari 1973 en 31 december 2020 het laatst in het Verenigd Koninkrijk zijn ingeschreven. Het voertuig van de verzoekende partij beantwoordt aan die criteria.

Evenmin noopt toepassing van het voormelde artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 tot de conclusie dat de verwerende partij zich *in casu* van de individuele goedkeuringsprocedure zou hebben bediend. Die bepaling betreft immers slechts de geldigheid van de individuele goedkeuring verleend in een andere lidstaat, en heeft geen betrekking op het verlenen van de individuele goedkeuring door de goedkeuringsinstantie zelf.

De interpretatie van de verzoekende partij als zou de verwerende partij dat geldigheidsonderzoek niet mogen uitvoeren in het kader van de validatieprocedure vindt ook geen steun in verordening 2018/858/EU, dat artikel 24, lid 6, van de kaderrichtlijn overneemt en uitsluitend betrekking heeft op de “geldigheid van nationale individuele goedkeuringen van voertuigen”.

18. Luidens het *sub* 15 aangehaalde artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 is het de validerende instantie wel degelijk toegestaan om, met betrekking tot een voertuig waarvoor in een andere lidstaat een nationale individuele goedkeuring werd verleend, de verkoop, de registratie of het in het verkeer brengen ervan toe te staan, “tenzij de technische voorschriften op grond waarvan het voertuig werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn met de in België toepasselijke technische voorschriften”.

Hoewel lidstaten voor eerder in andere lidstaten ingeschreven voertuigen in beginsel gehouden zijn om met de resultaten van de technische controle uit die andere lidstaten rekening te houden, sluit de voormelde bepaling dus niet volledig uit dat in het kader van een nationale procedure – zoals te dezen de validatieprocedure – wordt nagegaan of het voertuig aan de in België toepasselijke technische voorschriften beantwoordt.

Zo is ook in de hiervóór vermelde interpretatieve mededeling van de Europese Commissie gesteld dat de technische kenmerken van voertuigen die worden goedgekeurd volgens niet-geharmoniseerde nationale voorschriften, worden beoordeeld afhankelijk van de in de ontvangende lidstaat geldende technische voorschriften.

19. De procedures van nationale goedkeuring voor motorvoertuigen die reeds in een andere lidstaat nationale goedkeuring hebben verkregen en voor de voertuigen die in een andere lidstaat reeds zijn geregistreerd, dienen wel in overeenstemming te zijn met het beginsel van het vrije verkeer van goederen, zoals bedoeld in de artikelen 34 tot en met 36 van het VWEU. Dat de kaderrichtlijn inmiddels is opgeheven en vervangen door verordening 2018/858/EU, doet niet anders besluiten vermits de bepaling inzake de geldigheid van de individuele goedkeuring geen wezenlijke wijziging heeft ondergaan.

Het motief om het voertuig dat eerder in het Verenigd Koninkrijk was geregistreerd in België niet te valideren en het niet in te schrijven omdat er geen compleet emissietestrapport noch volledig buitenlands goedkeuringsdossier met bijhorende testrapporten voorligt, dient dus onder meer in het licht van de beginselen van het Europese vrij verkeer te worden beoordeeld.

Uit het administratief dossier blijkt dat de verwerende partij nog bijkomend navraag heeft gedaan bij de constructeur van het voertuig in het Verenigd Koninkrijk naar het bestaan van de betreffende testrapporten. Uit het antwoord van de constructeur volgt dat deze testrapporten niet in het Verenigd Koninkrijk konden worden verkregen, zoals overigens ook in de bestreden beslissing wordt vermeld.

Ter compensatie van het onvolledige emissierapport kan de verzoekende partij niet nuttig verwijzen naar de Vlaamse Codex Fiscaliteit, aangezien die codex enkel een fiscaaltechnische oplossing bevat om de verkeersbelasting voor voertuigen zonder euronorm te bepalen.

20. Bijlage 26 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bepaalt de minimumvoorwaarden waaraan de voertuigen waarvoor een individuele goedkeuring wordt verleend, moeten voldoen. Volgens deze bijlage moet het voertuig inzake emissies voldoen aan de norm van “richtlijn 70/220/EG van 20 maart 1970 van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen”. Zoals de Raad van State eerder opmerkte in arrest nr. 229.683 van 23 december 2014, vindt deze vereiste haar rechtvaardiging in één van de in artikel 36 VWEU omschreven gronden van algemeen belang of in dwingende vereisten. Meer bepaald dient die vereiste de verwezenlijking van de doelstelling van de bescherming van het leven van personen, dieren of planten (zijnde milieubescherming, namelijk de vrijwaring tegen schadelijke invloeden die zich voordoen in het leefmilieu ten gevolge van de door de mens veroorzaakte milieuverontreiniging en milieuaantasting).

Omdat de nationale procedures voorts geen controles mogen behelzen die in het kader van andere procedures in de andere (gewezen) lidstaat, te dezen in het Verenigd Koninkrijk, al zijn uitgevoerd, is het ook voor validatie in België cruciaal om kennis te kunnen nemen van de testrapporten die door de bevoegde instanties van de andere lidstaat en door de constructeur zijn afgegeven, onder meer wat de emissies betreft. Dat een emissieattest in het Verenigd Koninkrijk niet is vereist, zoals uit het administratief dossier blijkt, toont niet aan dat het betrokken voertuig inzake emissies beantwoordt aan de norm van richtlijn 70/220/EG, mede gelet op de inhoud van bijlage 26 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

21. Hoewel het voorgaande op zich al kan volstaan als motief om de validatie-aanvraag te weigeren, dient te worden opgemerkt dat het ontbreken van het volledig buitenlands goedkeuringsdossier, inclusief bijhorende testrapporten (remmen, stuurinrichting, zitplaatsen, gordels, bescherming van voetgangers...),

eveneens een rechtvaardiging kan vormen om niet automatisch tot validatie van het voertuig over te gaan.

In gelijkaardige zin oordeelde het Hof van Justitie op 24 januari 2019 (ECLI:EU:C:2019:59):

“Zoals voortvloeit uit de rechtspraak van het Hof, zijn de lidstaten voor eerder in andere lidstaten ingeschreven voertuigen in beginsel gehouden terdege rekening te houden met de resultaten van de technische controle in die andere lidstaten en mag een technische controle voor die voertuigen niet algemeen en systematisch verplicht worden gesteld (zie in die zin arresten van 5 juni 2008, Commissie/Polen, C-170/07, niet gepubliceerd, EU:C:2008:322, punten 39 en 44, en 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punt 62). Rekening houdend met het belang van het door richtlijn 2009/40 nagestreefde doel, dat er blijkens overweging 2 ervan in bestaat de verkeersveiligheid binnen de Unie te waarborgen, staat het de lidstaat niettemin vrij om een ingevoerd voertuig vóór de inschrijving ervan in deze lidstaat aan een controle te onderwerpen, indien er, niettegenstaande het feit dat rekening is gehouden met de resultaten van de in een andere lidstaat verrichte technische controles, concrete aanwijzingen bestaan dat dit voertuig inderdaad een gevaar voor de verkeersveiligheid vormt (zie in die zin arrest van 6 september 2012, Commissie/België, C-150/11, EU:C:2012:539, punten 59-61).”

Hoewel de betreffende richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 ‘betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens’ inmiddels is opgeheven en vervangen door richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’, kan deze rechtspraak nog steeds dienstig worden aangevoerd vermits de doelstelling van laatstgenoemde richtlijn evenzeer verband houdt met de verkeersveiligheid en de daarmee gepaard gaande veiligheid van voertuigen.

22. Uit het geheel van wat voorafgaat, volgt dat inschrijving van een voertuig problematisch kan zijn wanneer niet blijkt op basis van welke technische voorschriften het voertuig in een andere lidstaat – te dezen het Verenigd Koninkrijk – werd goedgekeurd en er geen testrapporten voorhanden zijn ten bewijze hiervan, zoals wat de ontbrekende emissietestrapporten betreft (op het vlak van dwingende

eisen van milieu), alsook wanneer er concrete aanwijzingen bestaan dat het voertuig problematisch is in het licht van de verkeersveiligheid – zoals het geval kan zijn wanneer de testrapporten inzake remmen, stuurinrichting, zitplaatsen, gordels en bescherming van voetgangers uit het buitenlands goedkeuringsdossier ontbreken.

In die omstandigheden toont de verzoekende partij niet aan dat de motieven tot weigering van de validatie van het voertuig – noch een emissietestrapport, noch de bij de goedkeuringsprocedure behorende testrapporten (remmen, stuurinrichting, zitplaatsen, gordels, bescherming van voetgangers...) zijn voorhanden – niet in rechte draagkrachtig zouden zijn.

23. Voor het overige is de verwijzing door de verzoekende partij naar de rechtspraak van het Hof van Justitie, meer bepaald in de zaak van het Hof van Justitie van 6 september 2012, nr. C-150/11 (ECLI:EU:C:2012:539), niet pertinent. Er zijn immers geen aanwijzingen dat de technische controle voor voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, door de verwerende partij systematisch en algemeen verplicht worden gesteld. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat België zich heeft geconformeerd naar dit arrest en de regelgeving ter zake heeft aangepast, namelijk middels het koninklijk besluit van 6 september 2013 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

24. Voorts kan de verzoekende partij zich niet dienstig beroepen op een goedkeuring van een ander “quasi identiek” voertuig. Nog daargelaten dat de door de verzoekende partij bedoelde goedkeuring uit 2016 uitgaat van een andere overheid – de destijds materieel bevoegde Belgische Staat –, biedt, zoals de Raad van State in arrest nr. 246.413 van 17 december 2019 ook heeft overwogen, een eerder verleende goedkeuring niet, in naam van de rechtszekerheid, een automatisch recht op een latere goedkeuring voor een vergelijkbaar voertuig. Elke goedkeuringsaanvraag moet op zijn eigen merites worden beoordeeld, op basis van de bij de aanvraag gevoegde beschrijving van het betrokken voertuig.

Overeenkomstig artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985 geeft de bevoegde minister immers “per betrokken voertuig” een attest af en, zoals hiervoor is opgemerkt, belet zulks niet dat de technische voorschriften overeenkomstig artikel 13, § 5, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden nagegaan.

25. Waar de verzoekende partij verwijst naar het door haar verkregen groen keuringsbewijs, dient met de verwerende partij te worden besloten dat de verzoekende partij hieraan niet de rechten kan ontleen waarop zij aanspraak maakt.

De validatieprocedure wordt uitgevoerd conform de procedure in artikel 1, § 4*bis*, van de wet van 21 juni 1985. Naar luid van het eerste lid van die bepaling geeft “de minister die bevoegd is voor het vervoer te land of zijn gemachtigde” aan de eigenaar die de aanvraag heeft ingediend, per betrokken voertuig een attest af. Het is niet de erkende keuringsinstelling die bevoegd is om een voertuig te valideren, maar wel de verwerende partij, *in casu*, met toepassing van het ministerieel besluit van 14 maart 2016 ‘houdende delegatie van bevoegdheid inzake het bepalen van de modaliteiten voor de diverse uit te voeren keuringen’, het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Bovendien blijkt uit het keuringsattest als zodanig niet dat er een emissietest is uitgevoerd, en wordt dienaangaande bij de ‘opmerkingen’ vermeld dat de euronorm of brandstof “onbepaald” is, zodat het keuringsattest alvast geen zekerheid biedt over de overeenstemming van het voertuig met de hiervoor vermelde milieuvoorschriften.

Uit het uitgereikte keuringsbewijs blijkt daarenboven dat er slechts een voorwaardelijk keuringsbewijs is uitgereikt, geldig voor drie maanden, waarbij er wel degelijk verschillende gebreken worden vermeld, waaronder het ontbreken van een correct gelijkvormigheidsattest en kentekenbewijs. Die vaststellingen worden door de verzoekende partij niet betwist.

26. Ook meent de verzoekende partij dat de verwerende partij is tekortgeschoten aan de verplichting die haar wordt opgelegd door de formelemotiveringsplicht. Die stelling kan evenmin worden bijgevalen.

Zoals *sub* 10 reeds is aangestipt, verplichten de artikelen 2 en 3 van de formelemotiveringswet de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een “afdoende” wijze. De formelemotiveringsplicht strekt ertoe de afgewezen aanvrager de nodige informatie te verschaffen over de beweegredenen waarom haar verzoek tot inschrijving van het betrokken voertuig is geweigerd, zodat zij met kennis van zaken zou kunnen oordelen of het zin heeft zich tegen de afwijzing te weren en in rechte voor haar belangen op te komen. De formelemotiveringsplicht houdt niet in dat de validerende overheid verplicht is om, punt voor punt, een antwoord te verstrekken op in bezwaar aangevoerde argumenten. Het volstaat dat in de beslissing wordt aangegeven op grond van welke elementen en argumenten de relevante bezwaren niet kunnen worden bijgetreden. Bijgevolg kan het loutere feit dat een bezwaar of onderdeel van een bezwaar niet in de bestreden beslissing wordt vermeld, niet tot de vernietiging van het bestreden besluit leiden.

Te dezen blijkt uit de bestreden beslissing dat de verwerende partij de wezenlijke elementen van het bezwaar van de verzoekende partij wel degelijk in de bestreden beslissing heeft betrokken. In de bestreden beslissing is uitdrukkelijk, als repliek op het bezwaarschrift van de verzoekende partij, gesteld dat het keuringsattest uitgereikt door de keuringsinstelling in Deerlijk niet doorslaggevend is omdat dit niet gelijk te stellen is met een validatie-certificaat. Ook wordt in de bestreden beslissing geantwoord dat het goedkeuringsdossier uit het Verenigd Koninkrijk onvolledig is omdat er geen enkel testrapport beschikbaar is, waardoor de technische voorschriften van het voertuig niet gelijkwaardig zijn aan de in België van toepassing zijnde technische voorschriften. Met verwijzing naar artikel 13, § 5, derde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt de validatie bijgevolg geweigerd.

Naar oordeel van de Raad van State volstaat die formele redengeving vanuit de formelemotiveringsplicht. Gelet op de omstandige kritiek van de verzoekende partij op de doorslaggevende elementen uit de bestreden beslissing, blijkt het doel van de formelemotiveringsplicht hoe dan ook te zijn bereikt.

27. Tot slot acht de verzoekende partij het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden. Voor zover de verzoekende partij deze grief betreft op de vermelding van de beroepsmogelijkheden, heeft de Raad van State *sub* 8.1 en 8.2 reeds geoordeeld dat die kritiek hoe dan ook onontvankelijk is.

Daargelaten of de verzoekende partij in het verzoekschrift wel voldoende uiteenzet waarom zij het zorgvuldigheidsbeginsel als autonome rechtsgrond – en dus los van de formelemotiveringsplicht – geschonden acht, overtuigt haar betoog alleszins niet.

De zorgvuldigheidsplicht houdt in, zoals gezien, dat het bestuur bij de feitenvinding slechts na een behoorlijk onderzoek van de zaak en met kennis van alle relevante gegevens een beslissing mag nemen. *In casu* heeft de verzoekende partij de gelegenheid gekregen om haar standpunt te verdedigen en heeft zij die gelegenheid ook benut. Zoals hiervóór is opgemerkt, heeft de verwerende partij de relevante bezwaren in haar besluitvorming betrokken. Dat één door de verzoekende partij aangevoerd aspect – de in het bezwaarschrift aangevoerde emissie op het kentekenbewijs – in de bestreden beslissing niet uitdrukkelijk is weergegeven, houdt niet *ipso facto* in dat de verwerende partij deze stelling niet naar behoren zou hebben onderzocht en betrokken in haar besluitvorming. In zoverre de verzoekende partij zou menen dat een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel voortvloeit uit het vermeende verkeerdelijk hanteren van de individuele goedkeuringsprocedure, vertrekt zij van een onjuist feitelijk uitgangspunt en volstaat het te verwijzen naar het voorgaande.

28. De nieuwe stukken die de verzoekende partij met haar laatste memorie neerlegt, kunnen aan de bovenstaande conclusies geen afbreuk doen. Die stukken werden immers niet voorgelegd aan de verwerende partij op het ogenblik dat de bestreden beslissing werd genomen.

29. Het enige middel is, in zoverre ontvankelijk, ongegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 24 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 770 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op dertig oktober tweeduizend vijftientig, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
David D’Hooghe,	staatsraad,
Jim Deridder,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Geert Van Haegendoren