



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.761/3
van 21 januari 2022

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de
technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers’

Op 22 december 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 18 januari 2022. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 januari 2022.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Met ingang van 1 januari 2022 is 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’, dat in minimumvoorschriften voorziet voor een stelsel van periodieke technische controles van voertuigen voor gebruik op de openbare weg, in beginsel van toepassing op “twee- en driewielige voertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³”.¹ Luidens artikel 2, lid 2, van die richtlijn mogen de lidstaten die categorieën van voertuigen uitsluiten van de toepassing van de richtlijn “daar waar de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar”. Met toepassing van die bepaling en ter gedeeltelijke omzetting van de voormelde richtlijn (artikel 1 van het ontwerp) strekt het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ertoe om, als alternatieve verkeersveiligheidsmaatregel, te voorzien in een niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers.

Er wordt bepaald welke motorfietsen, driewielers en vierwielers die in het verkeer gebracht zijn, onder het toepassingsgebied van het te nemen besluit vallen (artikel 3). Met uitzondering van een aantal voertuigen die worden vrijgesteld (artikel 9), worden die voertuigen onderworpen aan technische keuringen om na te gaan of ze voldoen aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn (artikel 4). De technische keuringen worden onderverdeeld in volledige en gedeeltelijke keuringen (artikel 5), die nader worden geregeld (artikelen 6 tot 8). De keuring geeft aanleiding tot een keuringsbewijs, waarvan onder meer de geldigheidsduur wordt geregeld, of van een document “Visuele keuring van het voertuig” (artikelen 10 en 11). Voor voertuigen die in gebruikte staat zijn ingevoerd en die bestemd zijn om in België in gebruik te worden genomen, wordt in een validatiekeuring voorzien (artikel 12). Ten slotte worden de keuringsinstellingen gemachtigd om vergoedingen te innen om de kosten te dekken die voortvloeien uit de keuringen (artikel 13).

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 in het verkeer gebrachte voertuigen’ wordt aangepast aan de ontworpen regeling (artikelen 14 en 15), onder meer door de minimumuitrusting te bepalen van een controlestation voor de keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers (artikel 14).

Het te nemen besluit treedt in werking op 1 januari 2023 (artikel 16).

¹ Artikel 2, lid 1, van richtlijn 2014/45/EU.

BEVOEGDHEID

3.1. Sinds de Zesde Staatshervorming bepaalt artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ dat de gewesten bevoegd zijn voor:

“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 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 zoverre met het ontwerp de technische keuring wordt geregeld van motorfietsen, driewielers en vierwielers, waarbij wordt nagegaan of ze voldoen aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn,² en niet de technische eisen worden bepaald waaraan die voertuigen moeten voldoen,³ kan worden aangenomen dat de te regelen aangelegenheid tot de materiële bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort.

Voorts wordt in artikel 3, derde lid, van het ontwerp uitdrukkelijk de keuzevrijheid bevestigd om een motorfiets, driewieler of vierwieler te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest volgens de daar toepasselijke regels, zodat ook aan het in het aangehaalde artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vervatte voorbehoud is voldaan.

3.2.1. Evenwel rijst de vraag naar het territoriale toepassingsgebied van de ontworpen regeling.

3.2.2. Dienaangaande wordt in artikel 3, tweede lid, van het ontwerp ten aanzien van motorfietsen, driewielers en vierwielers die rijden onder dekking van een Belgische nummerplaat bepaald dat de artikelen 6, 8 en 9 van het ontwerp, die de (volledige of gedeeltelijke) keuring of de vrijstelling van de voormelde voertuigen regelen, toepasselijk zijn als het voertuig is ingeschreven, zou ingeschreven moeten zijn of beoogt ingeschreven te worden op naam van een (natuurlijke) persoon die is ingeschreven in de bevolkingsregisters van een gemeente in het Vlaamse Gewest, of op naam van een rechtspersoon die is ingeschreven in de Belgische Kruispuntbank van Ondernemingen als rechtspersoon in een gemeente in het Vlaamse Gewest of die beschikt over een “vaste verblijfplaats” (lees: vestigingsplaats) in het Vlaamse Gewest.

Er kan worden aangenomen dat de technische keuring van voertuigen die rijden onder dekking van een Belgische nummerplaat en die worden ingeschreven op naam van die categorieën van (rechts)personen tot de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort.

² Zie artikel 4, § 1, eerste lid, van het ontwerp.

³ In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dienaangaande het volgende gesteld: “Er werd gekozen om de bepalingen omtrent de technische keuringen van motorfietsen, drie- en vierwielers vast te leggen in een apart besluit van de Vlaamse Regering en deze niet te integreren in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technisch eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (hierna: het KB van 10 oktober 1974). Het bepalen van de technische eisen betreft een federale bevoegdheid, de controle op deze technische eisen komt toe aan de gewesten. Een afzonderlijk besluit houdt dit onderscheid zuiver en komt de duidelijkheid en overzichtelijkheid ten goede.”

3.2.3.1. In artikel 3, vierde lid, van het ontwerp wordt evenwel bepaald dat “[i]n afwijking van het tweede en het derde lid” artikel 6, § 1, 1° (lees: artikel 6, § 1, *eerste lid*, 1°), en artikel 8, eerste lid, 1°, van het te nemen besluit van toepassing zijn op motorfietsen, driewielers en vierwieler “die zich op de openbare weg bevinden”.

Naar luid van de artikelen 6, § 1, eerste lid, 1°, en 8, § 1, eerste lid, 1°, van het ontwerp is een volledige of gedeeltelijke keuring verplicht “op elk verzoek van een bevoegde persoon”, waarmee de personen worden bedoeld vermeld in artikel 36 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen’.⁴ Bijgevolg kunnen die personen ook de keuring bevelen ten aanzien van voertuigen die rijden onder dekking van een buitenlandse nummerplaat, of die rijden onder dekking van een Belgische nummerplaat en die zijn ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die zelf ingeschreven is in een gemeente van een ander gewest of daar zijn vestigingsplaats heeft. Volgens de nota aan de Vlaamse Regering is het de bedoeling “dat een bevoegde persoon een motorfiets die in het buitenland of een ander gewest ingeschreven is, kan verplichten om tot keuring over te gaan (bv. wanneer het in slechte staat is)”.

Gevraagd of een dergelijke regeling wel tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort, antwoordde de gemachtigde:

“De controle op de naleving van de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen behoort tot de bevoegdheid van de gewesten (art. 6, §1, XII, 4° BWHI). De gewestbevoegdheid is niet beperkt tot de periodieke keuring van voertuigen, maar heeft betrekking op de gehele controle op de naleving van de technische voorschriften van alle voertuigen die zich op de openbare weg begeven.

In de memorie van toelichting bij het voorstel dat de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ is geworden, wordt uiteengezet dat ‘[w]at de technische keuring van voertuigen betreft, (...) het over de materies [gaat] die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld:

(...)

- 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 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;

(...)

Dit bevestigt dat de gewestbevoegdheid niet beperkt is tot de periodieke keuring van voertuigen, maar ook betrekking heeft op controles langs de weg van de voertuigen die zich op de openbare weg begeven. Zo voorziet artikel 23sexies (dat deel uitmaakt van het overgedragen hoofdstuk 4 van het KB van 15 maart 1968) dat niet-periodieke keuringen verplicht zijn op verzoek ‘van elk bevoegde persoon’. Verder voorziet het BVR van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

⁴ Zie artikel 2, 2°, van het ontwerp.

(dat het voormelde KB van 1 september 2006 vervangt) in een volledige regeling van de technische controle langs de openbare weg van bedrijfsvoertuigen die zonder onderscheid van toepassing is op in België en in het buitenland ingeschreven voertuigen. (zie ook het advies 62.863/3 van 22 februari 2018 bij voormeld BVR van 2 maart 2018 waarin de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest onderzocht werd).

Uit de rechtspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt bovendien dat de bevoegdheid inzake de controle op de naleving ruim geïnterpreteerd moet worden (RvS 2 april 2019, 244.095, 60.2):

‘Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van de 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. Er mag bijgevolg worden aangenomen dat de bijzondere wetgever met het toezicht op de naleving van technische voorschriften voor voertuigen ook de met deze goedkeuring en controle vergelijkbare bepalingen heeft bedoeld.’

De gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving strekt zich dus uit tot alle in het verkeer gebrachte voertuigen.

Het is aangewezen dat alle voertuigen die zich op de openbare weg begeven in goede staat moeten zijn, wat dus veronderstelt dat de maatregel niet beperkt is tot voertuigen die in het Vlaamse Gewest ingeschreven zijn, maar zich ook uitstrekt tot andere voertuigen.

In (...) lijn hiermee is het Vlaamse Gewest ook bevoegd om in artikel 3, vierde lid (derde lid in de herwerkte versie onder vraag 8) te bepalen dat een bevoegd persoon een motorfiets die zich op de openbare weg bevindt, kan verplichten om tot keuring over te gaan (bv. wanneer het in slechte staat is) en dit ongeacht of de motorfiets in het Vlaamse Gewest, een ander gewest of in het buitenland ingeschreven is.”

3.2.3.2. De toepassing van de ontworpen regeling op voertuigen die rijden onder dekking van een buitenlandse nummerplaat, of die rijden onder dekking van een Belgische nummerplaat en die zijn ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die zelf ingeschreven is in een gemeente van een ander gewest of daar zijn vestigingsplaats heeft, is beperkt tot de door een bevoegde persoon bevolen keuring.⁵ Ze heeft geen betrekking op de andere gevallen waarin die keuring verplicht is, zoals bij het opnieuw in verkeer brengen, de inschrijving of de overdracht van het voertuig, of in de gevallen waarin een voertuig over een keuringsbewijs met tijdelijke geldingsduur beschikt.

3.2.3.3. Uit de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ en van het koninklijk van 1 september 2006 ‘houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland’ waarnaar de gemachtigde verwijst, en die volgens de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ “in elk geval” tot de bevoegdheid van de gewesten behoren,⁶ valt af te leiden dat de bevoegdheid van de gewesten inzake de technische keuring van

⁵ Volgens de nota aan de Vlaamse Regering kan een bevoegd persoon een (volledige) keuring vragen “wanneer hij, bijvoorbeeld, een luidruchtig of onveilig voertuig opmerkt op de openbare weg”.

⁶ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 44.

voertuigen die op de weg rijden, ook betrekking heeft op de niet-periodieke keuringen “op elk verzoek van een bevoegde persoon” en dat ook de controle van voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, kan worden geregeld.⁷

Ofschoon de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en van het koninklijk besluit van 1 september 2006 waarnaar de gemachtigde verwijst, geen betrekking hebben op motorfietsen, driewielers en vierwielers, is er geen reden om aan te nemen dat wat vanuit bevoegdheidsrechtelijk oogpunt geldt voor de in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en in het koninklijk besluit van 1 september 2006 bedoelde voertuigen, niet zou gelden ten aanzien van motorfietsen, driewielers en vierwielers, die evenzeer voertuigen zijn die op de weg rijden in de zin van artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het gegeven dat het koninklijk besluit van 1 september 2006, dat zoals uit het opschrift ervan blijkt ook van toepassing was op in het buitenland ingeschreven voertuigen, betrekking had op de technische controle *langs de weg*, terwijl de ontworpen regeling de keuring in erkende keuringsinstellingen betreft, doet hieraan geen afbreuk. Artikel 4, § 2, 2), van dat koninklijk besluit voorzag immers in de mogelijkheid om, indien controleurs van mening waren dat een onderhoudsgebrek van een bedrijfsvoertuig, of de aan het voertuig aangebrachte aanpassing of wijziging een veiligheidsrisico kan inhouden, het bedrijfsvoertuig te onderwerpen aan een nadere controle in een nabijgelegen keuringstation van een erkende instelling en om indien bij deze controle duidelijk wordt dat het voertuig gebreken vertoont die een ernstig risico inhouden voor de inzittenden of andere weggebruikers, het gebruik van het voertuig op te schorten. In dat geval vindt derhalve ook ten aanzien van een in het buitenland ingeschreven voertuig een keuring op verzoek van een bevoegde persoon plaats. Uit de nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat de ontworpen regeling, door in de mogelijkheid van een keuring op verzoek van een bevoegde persoon te voorzien, een gelijkaardige situatie voor ogen heeft, namelijk dat de persoon in kwestie vaststelt dat een voertuig dat zich op de openbare weg bevindt, onveilig is.

3.2.3.4. In tegenstelling tot het ontwerp waarover de Raad van State advies 70.563/VR van 13 januari 2022 heeft gegeven,⁸ wordt door de ontworpen regeling ook niet de toelaatbaarheid van in het buitenland ingeschreven voertuigen op de openbare weg geregeld, maar wordt enkel in de mogelijkheid voorzien om ten aanzien van dergelijke voertuigen die zich in het Vlaamse Gewest op de openbare weg bevinden, door een bevoegd persoon een keuring wordt bevolen.

3.2.3.5. De gemachtigde bevestigde ten slotte dat ook in het in artikel 3, vierde lid, van het ontwerp bedoelde geval, het mogelijk is om de motorfiets, driewieler of vierwieler te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest volgens de daar toepasselijke regels. Hij verklaarde dienaangaande het volgende:

“Het derde lid bepaalt dat de ‘in het tweede lid bedoelde personen’ vrij zijn om hun motorfiets, driewieler of vierwieler te laten controleren in een ander gewest. De in het tweede lid bedoelde personen zijn de (rechts)personen wiens motorfiets in een gemeente in het Vlaamse Gewest ingeschreven is.

⁷ De vraag of een dergelijke controle ten aanzien van voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, bestaanbaar is met het internationaal of het Unierecht staat los van de bevoegdheidsvraag.

⁸ Adv.RvS 70.563/VR van 13 januari 2022 over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’, opmerking 3.5.

De mogelijkheid om motorfietsen, driewielers of vierwieler in een ander gewest te keuren wordt echter ook voorzien voor de personen wiens motorfiets, driewieler of vierwieler in het buitenland of in een ander gewest ingeschreven zijn. Om die reden wijkt artikel 3, vierde lid ook af van het derde lid.

Om verwarring te vermijden, zullen we het derde en vierde lid omwisselen van plaats en het tweede, derde en vierde lid als volgt aanpassen:

‘**Onverminderd het derde lid, zijn** de artikelen 6, 8 en 9 van dit besluit ~~zijn~~ toepasselijk op de in het eerste lid bedoelde motorfietsen, driewielers en vierwieler **die geacht worden te** rijden onder dekking van een Belgische nummerplaat wanneer voldaan is aan een van de volgende voorwaarden:

1° de motorfiets, driewieler of vierwieler is ingeschreven, zou ingeschreven moeten zijn of beoogt ingeschreven te worden op naam van een persoon die ingeschreven is in de bevolkingsregisters van een gemeente in het Vlaamse Gewest;

2° de motorfiets, driewieler of vierwieler is ingeschreven, zou ingeschreven moeten zijn of beoogt ingeschreven te worden op naam van een rechtspersoon die ingeschreven is in de Belgische Kruispuntbank van Ondernemingen als rechtspersoon in een gemeente in het Vlaamse Gewest;

3° de motorfiets, driewieler of vierwieler is ingeschreven, zou ingeschreven moeten zijn of beoogt ingeschreven te worden op naam van een rechtspersoon opgericht door of krachtens het internationaal of buitenlands recht die beschikt over een vaste verblijfplaats in het Vlaamse Gewest.’

~~In afwijking van het tweede en derde lid is~~ Artikel 6, §1, **eerste lid**, 1°, en artikel 8, eerste lid, 1°, **zijn bovendien** van toepassing op alle de in het eerste lid bedoelde motorfietsen, driewielers en vierwieler die zich op de openbare weg bevinden.

De in het tweede **en derde lid** bedoelde personen zijn vrij om hun motorfiets, driewieler of vierwieler te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest volgens de daar toepasselijke regels. Het keuringsbewijs dat afgeleverd werd in een ander gewest is van rechtswege geldig in het Vlaamse Gewest voor de geldingsduur ervan.”

3.2.3.6. Gelet op wat voorafgaat kan worden aangenomen dat het Vlaamse Gewest territoriaal bevoegd is om ten aanzien van motorfietsen, driewielers en vierwieler die zich in dat gewest op de openbare weg bevinden in een keuring op verzoek van een bevoegde persoon te voorzien.

3.2.4. In artikel 12 van het ontwerp wordt in een validatiekeuring voorzien van voertuigen die in gebruikte staat zijn ingevoerd *en die bestemd zijn om in België in gebruik te worden genomen* volgens de procedure van artikel 1, § 4bis, 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’. 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 voornoemde gelijkvormigheidsattest.

Het loutere gegeven dat een voertuig wordt ingevoerd *om in België gebruikt te worden* volstaat evenwel niet om de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest te verantwoorden. Het voertuig kan immers in een ander gewest dan in het Vlaamse Gewest gebruikt worden.

Bijgevolg moet in artikel 12 van het ontwerp nader worden omschreven op welke voertuigen de validatiekeuring waarin die bepaling voorziet betrekking heeft, op dergelijke wijze dat die bepaling binnen de grenzen van de territoriale bevoegdheid van het Vlaamse Gewest blijft.

RECHTSGROND

4.1. De artikelen 2 tot 12 van het ontwerp, die voorzien in de niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers, vinden in beginsel rechtsgrond in artikel 1, § 1, eerste lid, 2, en § 2, van de wet van 21 juni 1985. In die bepalingen wordt de Koning (lees: de Vlaamse Regering) gemachtigd om de maatregelen te bepalen inzake controle op de toepassing van de in paragraaf 1, eerste lid, punt 1, van dat artikel bedoelde reglementen met technische eisen voor voertuigen en om ter zake alle vereiste maatregelen te treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten.

Artikel 13 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 1, § 4, eerste lid, van de wet van 21 juni 1985, naar luid waarvan de Koning (lees: de Vlaamse Regering), op voorstel van de minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te land behoort, het tarief bepaalt van de retributies te heffen voor de gehele of gedeeltelijke dekking van het bestuurs-, controle- en toezichtskosten nodig voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde reglementen.

In zoverre de ontworpen artikelen 8, § 2, tweede en derde lid,⁹ en 17, tweede lid, a) en c), van het koninklijk besluit van 23 december 1994 als erkenningsvoorwaarden moeten worden beschouwd, vinden de artikelen 14 en 15 van het ontwerp rechtsgrond in artikel 1, § 1, tweede lid, van de wet van 21 juni 1985. Uit die bepaling vloeit voort dat de Vlaamse Regering de voorwaarden bepaalt waaronder de instellingen worden erkend aan dewelke de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen wordt toevertrouwd.

4.2. Uit de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef blijkt dat voor het ontwerp ook rechtsgrond wordt gezocht in artikel 2, § 2, van de wet van 21 juni 1985. In die bepaling wordt de Koning gemachtigd om de regels inzake administratieve controle vast te stellen waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden.

Vermits de controle op de keuringsinstellingen niet wordt geregeld in het ontwerp, biedt het voormelde artikel 2, § 2, er geen rechtsgrond voor.

⁹ Zie opmerking 13.

VORMVEREISTEN

5.1. In zoverre het ontwerp in een verplichte keuring voorziet van motorfietsen, driewielers en vierwieler bij de overdracht van die voertuigen, zoals bij een verkoop, is het te beschouwen als een technisch voorschrift in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’.

Gevraagd of het voorontwerp in het licht hiervan werd medegedeeld aan de Europese Commissie overeenkomstig artikel 5 van die richtlijn, verklaarde de gemachtigde:

“De verplichting om een technisch voorschrift aan te melden waarnaar u verwijst, is ons inziens niet van toepassing. Het ontwerp van besluit voert immers geen technische specificatie of andere eis of regel betreffende diensten in waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling of het gebruik van een product dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden (artikel 1, lid 1, f) van de Richtlijn 2015/1535). Dienst wordt gedefinieerd als ‘elke dienst van de informatiemaatschappij, dat wil zeggen elke dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten wordt verricht’ (artikel 1, lid 1, b) van de Richtlijn 2015/1535). In het ontwerp van besluit gaat het niet om dergelijke diensten.”

5.2. Naar luid van artikel 1, lid 1, f), eerste alinea, van richtlijn (EU) 2015/1535 is een technisch voorschrift “een technische specificatie of andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van de erop toepasselijke bestuursrechtelijke bepalingen die *de jure* of *de facto* moeten worden nageleefd voor de verhandeling, de dienstverrichting, de vestiging van een verrichter van diensten of het gebruik in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat, alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, behoudens die bedoeld in artikel 7, van de lidstaten waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling of het gebruik van een product dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden”.

In zoverre de ontworpen regeling in een verplichte keuring voorziet bij de overdracht van een motorfiets, driewieler of vierwieler, gaat het minstens om een bestuursrechtelijke bepaling die *de facto* moet worden nageleefd voor de verhandeling van de voertuigen in kwestie.¹⁰ Er moet dan ook worden besloten dat het ontwerp wel degelijk technische voorschriften bevat.

5.3. In artikel 7, lid 1, a), van richtlijn (EU) 2015/1535 wordt bepaald dat de meldingsplicht en wachttermijn bepaald in de artikelen 5 en 6 van die richtlijn niet van toepassing zijn op de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten of op de vrijwillige

¹⁰ Uit de nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat de verkoper van een motorfiets die binnen het toepassingsgebied van het te nemen besluit valt, het voertuig bij de keuring zal moeten aanbieden (en de keuringskost zal moeten betalen). De keuringsverplichting lijkt weliswaar de verhandeling van een niet-gekeurde motorfiets niet te verhinderen. Er kan echter worden van uitgegaan dat de koper, die zonder keuringsattest de motor niet zal kunnen inschrijven, niet bereid zal zijn tot de aankoop over te gaan.

overeenkomsten waarbij de lidstaten zich voegen naar bindende handelingen van de Unie die de aanneming van technische voorschriften of regels betreffende diensten tot gevolg hebben.

Zoals is uiteengezet in opmerking 2, voorziet het ontwerp met toepassing van artikel 2, lid 2, van richtlijn 2014/45/EU in de niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers als een alternatieve verkeersveiligheidsmaatregel, ten gevolge waarvan die richtlijn voor het overige niet van toepassing is op die voertuigen. Ofschoon het voormelde artikel 2, lid 2, alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen vereist opdat de overige bepalingen van de richtlijn niet van toepassing zouden zijn op motorfietsen, driewielers en vierwielers, lijkt die bepaling niet te kunnen worden beschouwd als een bindende handeling die de aanneming van technische voorschriften tot gevolg heeft. De lidstaten hebben immers een grote appreciatievrijheid over de vorm die de alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen aannemen, zonder dat het noodzakelijkerwijs om technische voorschriften moet gaan.

Bijgevolg lijkt artikel 7, lid 1, van richtlijn (EU) 2015/1535 niet van toepassing, zodat het ontwerp aan de Europese Commissie moet worden medegedeeld overeenkomstig artikel 5, lid 1, van die richtlijn.

ALGEMENE OPMERKINGEN

A. Bestaanbaarheid met het Europese Unierecht

6.1. Uit artikel 2, lid 2, van richtlijn 2014/45/EU vloeit voort dat lidstaten voertuigen in de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ mogen uitsluiten van het toepassingsgebied van die richtlijn op voorwaarde dat ze “alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van dergelijke uitsluitingen”.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dienaangaande het volgende uiteengezet:

“Het ontwerp van besluit voert enkel niet-periodieke technische keuringen in bij overdracht, zoals bij verkoop, en na ongeval. (...)

Er worden geen periodieke keuringen ingevoerd omdat de Vlaamse overheid, naast de voormelde niet-periodieke keuringen, alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen heeft genomen, zoals onder meer:

- het opzetten van sensibiliseringscampagnes over motorfietsen voor alle weggebruikers;
- het organiseren van sensibiliseringscampagnes voor motorrijders, met bijzondere (...) nadruk op de goede staat van het voertuig;
- het voorzien van praktijkopleidingen ter aanvulling van het rijbewijs georganiseerd en aangeboden aan bestuurders van motorfietsen (o.a. Ready to Ride), waarbij de nadruk ligt op defensief rijden;
- bij nieuwe wegenbouwproject[en] wordt systematisch rekening gehouden met de veiligheidsdimensie in verband met motorfietsen; de bestaande infrastructuur wordt dus

aangepast om de risico's van ongevallen te verminderen en de gevolgen ervan voor motorfietsen te beperken;

- het verplichten van een minimumuitrusting voor bestuurders en passagiers van motorfietsen op de openbare weg; deze uitrusting komt overeen met een complete uitrusting en meer in het bijzonder met handschoenen, een jas met lange mouwen, een broek of een pak, alsmede met laarzen of laarsjes die de enkels beschermen.”

Gelet hierop lijkt aan het vereiste dat er alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen moeten zijn opdat voertuigen in de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ mogen worden uitgesloten van het toepassingsgebied van richtlijn 2014/45/EU, te zijn voldaan. Wel zal de Europese Commissie in kennis moeten worden gesteld van die uitsluiting.

6.2. In zoverre het ontwerp als alternatieve verkeersveiligheidsmaatregel in een niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers voorziet, spoort het met artikel 2, lid 3, van richtlijn 2014/45/EU, naar luid waarvan de lidstaten nationale voorschriften mogen invoeren met betrekking tot de technische controle van de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen die niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen en van de in lid 2 van dat artikel opgesomde voertuigen.

6.3.1. Ten gevolge van de ontworpen regeling worden voertuigen in de categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ uitgesloten van de toepassing van richtlijn 2014/45/EU. Dat neemt niet weg dat moet worden nagegaan of de ontworpen regeling bestaanbaar is met het vrije verkeer van goederen dat wordt gewaarborgd door het Europese Unierecht.

Te dien aanzien vloeit uit artikel 7, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp voort dat wanneer een voertuig dat in België is ingevoerd en dat al in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte was ingeschreven, beschikt over een keuringsbewijs dat is uitgereikt door de bevoegde overheden van die lidstaat, dat voertuig wordt onderworpen aan een visuele keuring van de technische staat ervan. Ook in artikel 12 van het ontwerp wordt ten aanzien van voertuigen die in gebruikte staat zijn ingevoerd en die bestemd zijn om in België in gebruik te worden genomen volgens de procedure van artikel 1, § 4bis, van de wet van 21 juni 1985 in een keuring voorzien om het voertuig te identificeren vóór de inschrijving van het voertuig.

Die vereisten kunnen worden beschouwd als maatregelen met gelijke werking als kwantitatieve beperkingen die, volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie, om toelaatbaar te zijn, evenredig moeten zijn aan het ermee beoogde doel van algemeen belang, hetgeen impliceert dat dit doel niet kan worden bereikt met maatregelen die het intracommunautaire handelsverkeer minder beperken.¹¹

6.3.2. Wat artikel 7, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp betreft, kan worden aangenomen dat, in zoverre met de visuele keuring wordt nagegaan of het voertuig geen technische gebreken of inbreuken op de reglementaire bepalingen vertoont,¹² een doelstelling van algemeen belang

¹¹ Zie bv. HvJ 9 juli 1997, *De Agostini en TV-Shop*, C-34/95, C-35/95 en C-36/95, ECLI:EU:C:1997:344, punt 45; HvJ 23 oktober 1997, *Franzen*, C-189/95, ECLI:EU:C:1997:504, punt 75.

¹² Zie artikel 7, § 2, tweede lid, van het ontwerp.

wordt nagestreefd, namelijk het waarborgen van de verkeersveiligheid. Wat de evenredigheid betreft, kan worden vastgesteld dat de visuele keuring waarin wordt voorzien, minder vergaand is dan de volledige keuring overeenkomstig de bijlage bij het ontwerp.

6.3.3. Uit artikel 12 van het ontwerp vloeit voort dat met de validatiekeuring waarin die bepaling voorziet, wordt beoogd “om het voertuig te identificeren vóór de inschrijving van het voertuig”. Vermits de validatiekeuring betrekking heeft op een voertuig waarvoor een attest wordt aangevraagd dat het door een lidstaat van de Europese Unie afgegeven gelijkvormigheidsattest valideert, lijkt het redelijk verantwoord dat wordt nagegaan dat het voertuig overeenstemt met wat in het te valideren gelijkvormigheidsattest wordt vermeld.

De precieze draagwijdte van die keuring, in vergelijking met de (volledige of gedeeltelijke) keuring vermeld in artikel 5 van het ontwerp of de visuele keuring vermeld in artikel 7, § 2, van het voorontwerp, is evenwel niet duidelijk (zie opmerking 12). In de nota aan de Vlaamse Regering wordt immers gesteld dat de validatiekeuring ook dient om na te gaan of het voertuig voldoet aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn. Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde dat “[d]e identificatie tijdens de validatieprocedure (...) niet alleen [inhoudt] dat (...) het merk, [het] type en het chassisnummer word[en] gecontroleerd. Daarnaast wordt nagegaan of het voertuig verbouwingen heeft ondergaan en of het voertuig overeenstemt met de van toepassing zijnde regelgeving, zoals ook bepaald in artikel 4 van het ontwerp van besluit dat de algemene bepalingen bevat die van toepassing zijn op alle keuringen, met inbegrip van de validatiekeuring.”

Indien de validatiekeuring verder zou gaan dan de controle van de overeenstemming van het voertuig met hetgeen in het te valideren gelijkvormigheidsattest wordt vermeld, zal moeten kunnen worden aangetoond dat die ruimere keuring is verantwoord in het licht van het vrije verkeer van goederen.

6.4.1. Luidens artikel 16 van het ontwerp treedt het te nemen besluit in werking op 1 januari 2023. In de nota aan de Vlaamse Regering bij de tweede principiële goedkeuring van het ontwerp wordt die datum van inwerkingtreding als volgt verantwoord:

“Er werd voor gekozen om de niet-periodieke keuringen in de verschillende gewesten op hetzelfde moment te laten starten. Op die manier wordt shoppinggedrag vermeden. Het besluit treedt daarom gelijktijdig in de drie gewesten in werking op 1 januari 2023.”

6.4.2. Uit artikel 2, lid 1, van richtlijn 2014/45/EU vloeit evenwel voort dat vanaf 1 januari 2022 in beginsel in een stelsel van periodieke technische controles van “twee- en driewielige voertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³” moet worden voorzien. Artikel 2, lid 2, zevende streepje, van die richtlijn voorziet weliswaar in de mogelijkheid om die voertuigen uit te sluiten van de toepassing van die richtlijn, maar dan is wel vereist dat, met ingang van dezelfde datum, de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen. Vermits de ontworpen regeling juist als alternatieve verkeersveiligheidsmaatregel in de niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers voorziet, ter vervanging van de periodieke technische controles die richtlijn 2014/45/EU vereist, kan de inwerkingtreding ervan bijgevolg niet worden uitgesteld tot 1 januari 2023.

6.4.3. Dat werd overigens met zoveel woorden erkend in de nota aan de Vlaamse Regering bij de eerste principiële goedkeuring van het ontwerp. Bij die gelegenheid werd immers het volgende uiteengezet:

“Op basis van artikel 2, punt 1, van de richtlijn 2014/45/EU is voor motorfietsen, driewielers en vierwielers de omzetting vereist tegen 1 januari 2022. Om deze reden moet het besluit in werking treden op 1 januari 2022.”

De datum van 1 januari 2022 is ondertussen weliswaar verstreken en het te nemen besluit kan niet met terugwerkende kracht op die datum uitwerking krijgen. Om evenwel te voldoen aan de vereisten die uit richtlijn 2014/45/EU voortvloeien, moet het te nemen besluit zonder verwijl in werking treden, zodat artikel 16 moet worden weggelaten uit het ontwerp of dat moet worden voorzien in een zo spoedig mogelijke datum van inwerkingtreding.

B. Delegatie aan de minister of zijn gemachtigde

7. Naar luid van artikel 11, § 2, van het ontwerp is een keuringsbewijs drie maanden geldig als, ongeacht of eventuele kleine gebreken als vermeld in paragraaf 1 van dat artikel voorkomen, bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving die de bevoegde instantie bepaalt, vastgesteld worden. Met de bedoelde instantie wordt, overeenkomstig artikel 2, 1°, van het ontwerp de Vlaamse minister bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid (hierna: de minister) bedoeld, of zijn gemachtigde.

Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, in het verleden reeds meermaals heeft opgemerkt, kan een delegatie aan een minister enkel betrekking hebben op bijkomstige of detailmatige aangelegenheden.

Door evenwel de in artikel 11, § 2, van het ontwerp vermelde administratieve tekortkomingen of vormen van niet-naleving vast te stellen, bepaalt de minister in welke gevallen voor een voertuig dat geen of enkel kleine gebreken vertoont, een keuringsbewijs zonder geldigheidsduur wordt uitgereikt, dan wel een keuringsbewijs dat drie maanden geldig is. In het tweede geval zal het voertuig na het verstrijken van die termijn opnieuw moeten worden gekeurd. Bijgevolg wordt de minister een beleidsruimte verleend die verder gaat dan het regelen van bijkomstige of detailmatige aangelegenheden. De delegatie kan enkel worden aanvaard indien ze voldoende wordt ingeperkt, bijvoorbeeld door nader te bepalen welke soorten van administratieve tekortkomingen of vormen van niet-naleving worden bedoeld.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

8. Om de redenen vermeld in opmerking 4.2 moet in de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef niet worden verwezen naar artikel 2, § 2, van de wet van 21 juni 1985.

Artikel 4

9. Naar luid van artikel 4, § 2, eerste lid, van het ontwerp omvatten de technische keuringen, behalve in geval van andersluidende bepalingen, minstens de controles vermeld in de bijlage die bij het te nemen besluit is gevoegd.

Gevraagd of, gelet op het woord “minstens”, dan nog in andere controles kan worden voorzien dan die vermeld in de bijlage, antwoordde de gemachtigde:

“De controleur mag geen andere controles op eigen initiatief uitvoeren. Hij dient zich te houden aan de controlepunten en de controlemethodes bepaald in de bijlage van het ontwerp van besluit. De verdere technische en administratieve modaliteiten, die van bijkomstige aard zijn, worden door de bevoegde instantie bepaald door middel van instructies en het handboek aan de erkende keuringscentra, die de controleur eveneens dient te volgen bij het uitvoeren van een keuring. De verwoording ‘minstens de controles’ komt ook voor in de lijst van de controlepunten opgenomen in het KB 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: KB Technische Eisen). De tekst is hierop geïnspireerd.”

Aangezien het niet de bedoeling is dat nog andere controles worden uitgevoerd dan die vermeld in de bijlage, kan het woord “minstens” beter worden weggelaten.

Artikel 5

10. Naar luid van artikel 5, tweede lid, 1°, c), van het ontwerp bestaat de volledige keuring uit het onderzoek van, als dat nodig is, het certificaat van overeenstemming, het attest ter validering of het individuele goedkeuringscertificaat van het voertuig.

Hieromtrent om toelichting gevraagd verklaarde de gemachtigde:

“In artikel 4, §5, eerste lid wordt in de inleidende zin met de verwoording ‘als het voertuig van die documenten voorzien moet zijn’ duidelijk gemaakt dat de vermelde documenten, zoals onder meer het certificaat van overeenstemming, het attest ter validering of het individuele goedkeuringscertificaat moeten voorgelegd worden voor als het voertuig van die documenten moet voorzien zijn.

Dat heeft ook impact op de controles die moeten uitgevoerd worden in overeenstemming met artikel 5, tweede lid, 1°.

Om verwarring te vermijden, worden de woorden ‘als dat nodig is’ geschrapt in artikel 5, tweede lid, 1°, c).”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 7

11.1. Uit artikel 7, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp vloeit voort dat, in geval van een overdracht, de keuring wordt beperkt tot een visuele keuring indien een voertuig dat in België is ingevoerd en dat al in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte was

ingeschreven, beschikt over een keuringsbewijs dat is uitgereikt door de bevoegde overheden van die lidstaat.

Er moet evenwel ook rekening worden gehouden met het gegeven dat er nog andere staten zijn waartoe het vrije verkeer van goederen werd uitgebreid door een handels- of associatieakkoord met de Europese Unie en haar lidstaten. Door de keuring enkel te beperken tot een visuele keuring in geval het voertuig beschikt over een keuringsbewijs dat door een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte is uitgereikt, wordt in een beperking voorzien van dat vrije verkeer, waarvan zal moeten worden nagegaan of ze bestaanbaar is met de voormelde handels- of associatieakkoorden.

11.2. In artikel 7, § 2, derde lid, eerste zin, van het ontwerp schrijve men “bijlage” (in plaats van “bijlage 1”). De gemachtigde was het er ook mee eens dat de tweede en de derde zin van die bepaling beter in een afzonderlijk lid worden ondergebracht.

Artikel 12

12. Artikel 12 van het ontwerp voorziet in een validatiekeuring voor voertuigen die in gebruikte staat zijn ingevoerd en die bestemd zijn om in België in gebruik te worden genomen volgens de procedure van artikel 1, § 4bis, van de wet van 21 juni 1985. Volgens die bepaling wordt met die keuring beoogd het voertuig te identificeren vóór de inschrijving ervan.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt echter gesteld dat de validatiekeuring ook dient om na te gaan of het voertuig voldoet aan de reglementaire bepalingen die erop van toepassing zijn. Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde dat “[d]e identificatie tijdens de validatieprocedure (...) niet alleen [inhoudt] dat (...) het merk, [het] type en het chassisnummer word[en] gecontroleerd. Daarnaast wordt nagegaan of het voertuig verbouwingen heeft ondergaan en of het voertuig overeenstemt met de van toepassing zijnde regelgeving, zoals ook bepaald in artikel 4 van het ontwerp van besluit dat de algemene bepalingen bevat die van toepassing zijn op alle keuringen, met inbegrip van de validatiekeuring”.

In zoverre volgens de gemachtigde artikel 4 van het te nemen besluit, dat inderdaad deel uitmaakt van de afdeling ‘Algemene bepalingen’, van toepassing is op de validatiekeuring, moet erop worden gewezen dat luidens artikel 5, eerste lid, van het ontwerp “[d]e technische keuringen, *vermeld in artikel 4*, (...) onderverdeeld [zijn] in volledige en gedeeltelijke keuringen”. Dit zou impliceren dat ook de validatiekeuring tot die onderverdeling behoort, hetgeen echter niet blijkt uit de rest van het ontwerp. De verhouding tussen de validatiekeuring die wordt geregeld in artikel 12 van het ontwerp en de volledige en gedeeltelijke keuring die worden geregeld in de artikelen 5 tot 8 ervan is dan ook niet duidelijk.

Bijgevolg zal in het ontwerp moeten worden verduidelijkt wat de validatiekeuring precies inhoudt en hoe die keuring zich verhoudt tot de volledige of gedeeltelijke keuring waarbij rekening moet worden gehouden met de beperking van het vrije verkeer van goederen die, zoals vermeld in opmerking 6.3.3, die validatiekeuring inhoudt.

Artikel 14

13. In de inleidende zin van artikel 14 schrijve men “een tweede en derde lid” (in plaats van “tweede tot en met vierde lid”).

Artikel 15

14. In het ontworpen artikel 17, a),¹³ van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt het woord “voertuigen” beter vervangen door de zinsnede “aan de technische controle onderworpen voertuigen”, die overigens verderop in die bepaling en in het ontworpen punt c) ook wordt gebruikt. De gemachtigde was het hiermee eens.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

¹³ De zinsnede “, tweede lid,” moet worden weggelaten uit de inleidende zin van artikel 15 van het ontwerp.