



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 79.078/3
van 16 april 2026

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’

Op 18 maart 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 7 april 2026. De kamer was samengesteld uit Pierre LEFRANC, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 april 2026.

*

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. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 ‘betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ (artikel 1 van het ontwerp) en van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 ‘betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’ (artikelen 2 tot 11), in hoofdzaak om het toepassingsgebied van de technische controle langs de weg uit te breiden tot voertuigen van categorie N1 (artikelen 1, 3, 10, 2° en 11).

Daarnaast wordt het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 op een aantal punten gewijzigd, blijkens de nota aan de Vlaamse Regering om het meer in lijn te brengen met richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG’ en om in een aantal verduidelijkingen te voorzien (artikelen 2, 4 tot 9 en 10, 1°).

RECHTSGROND

3. Artikel 1 van het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 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 artikelen 2 tot 11 van het ontwerp vinden rechtsgrond in artikel 1 van de voormelde wet van 21 juni 1985.

VORMVEREISTEN

4.1. Uit het ontworpen punt 8.2.2.3 van bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 (artikel 10, 2°, van het ontwerp) vloeit voort dat wanneer bij voertuigen van categorie N1 en van emissieklasse Euro 5a en hoger de meting van het aantal deeltjes per volume met een deeltjesteller 1.000.000 deeltjes per cm³ overschrijdt, dit als een klein gebrek wordt beschouwd. Blijkens het ontworpen punt 8.2.2.3 van bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 (artikel 1 van het ontwerp) kan in dat geval worden overgegaan tot de onmiddellijke inning van een som van 75 euro.

Gevraagd of die bepalingen werden meegedeeld aan de Europese Commissie overeenkomstig artikel 5, lid 1, 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’, antwoordde de gemachtigde:

“De deeltjestellertest die sinds 1 juli 2022 ook wordt toegepast bij de periodieke technische keuring van dieselloertuigen in Vlaanderen, controleert niet de naleving van een nieuwe technische emissienorm, maar verifieert of het voertuig tijdens zijn gebruik nog voldoet aan de emissievereisten waarvoor het werd typegoedgekeurd (in-service conformity).

Voor dieselloertuigen met een Euro-5-motor en hoger vloeit deze verplichting voort uit Verordening (EG) nr. 715/2007 betreffende de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6), die niet enkel emissiegrenswaarden vastlegt, maar ook voorschriften bevat inzake duurzaamheid van emissiebeperkingssystemen en conformiteit tijdens het gebruik (artikel 1, lid 2).

Hoewel de verordening niet expliciet het gebruik van een roetfilter als technologie voorschrijft, is een goed werkende roetfilter (DPF) in de praktijk noodzakelijk om blijvend te kunnen voldoen aan de daarin vastgelegde emissiegrenswaarden voor moderne dieselmotoren. Het ontbreken, verwijderen of slecht functioneren van de roetfilter impliceert dat het voertuig niet langer beantwoordt aan zijn typegoedgekeuring.

De deeltjestellertest fungeert in dat kader als controlemethode om die bestaande verplichting effectief te kunnen vaststellen en vervangt de klassieke opaciteitstest, die voor moderne dieselmotoren onvoldoende gevoelig is gebleken om defecte, gemanipuleerde of verwijderde roetfilters betrouwbaar te detecteren.

De gehanteerde afkeurgrens van 1.000.000 deeltjes per cm^3 is ook de operationele handhavingsdrempel binnen de periodieke keuring. Zij is bewust vastgesteld op een niveau dat ruim boven de emissies van een normaal functionerende roetfilter ligt, maar dat betrouwbaar wijst op een defecte of verwijderde roetfilter. Ter vergelijking: een correct werkende roetfilter leidt bij de deeltjestellertest typisch tot waarden in de grootteorde van 10.000 deeltjes per cm^3 , terwijl de afkeurgrens pas wordt bereikt bij uitgesproken falen of manipulatie van het systeem.

Deze drempelwaarde wordt sinds de invoering van de test ongewijzigd toegepast in de periodieke keuring. Uit evaluaties van de periodieke keuring blijkt dat deze grenswaarde een doeltreffend en proportioneel instrument vormt om roetfilterfraude en ernstige defecten te detecteren, zonder voertuigen met een normaal functionerende roetfilter systematisch af te keuren.”

4.2. Bijlage I van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 ‘betreffende de typegoedgekeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie’ bevat Euro 5 en Euro 6-emissiegrenswaarden voor, onder meer, voertuigen van categorie N₁, die worden uitgedrukt in deeltjesaantallen (PN) per kilometer.

Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden opgemaakt dat de grenswaarde waarin de ontworpen regeling voorziet, namelijk 1.000.000 deeltjes per cm^3 , van die aard is dat een voertuig waarvan de emissiewaarde die grens van 1.000.000 deeltjes per cm^3 overschrijdt, per definitie niet voldoet aan de emissiegrenswaarden bepaald in verordening (EG) nr. 715/2007 en dat het op grond daarvan is dat wordt aangenomen dat het voertuig een klein gebrek vertoont.

Voor zover dat effectief het geval is, hetgeen de Raad van State, afdeling Wetgeving, bij gebrek aan technisch inzicht niet heeft kunnen nagaan, kan worden aanvaard dat de ontworpen regeling geen technisch voorschrift bevat in de zin van artikel 5, lid 1, van richtlijn (EU) 2015/1535 en dat de meting waarin wordt voorzien er enkel toe strekt na te gaan of het voertuig nog voldoet aan de in verordening (EG) nr. 715/2007 vervatte emissiegrenswaarden.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. Gelet op hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt (opmerking 3), moet in de rubriek ‘Rechtsgrond’ in de aanhef bijkomend worden verwezen naar artikel 4*bis* van de wet van 21 juni 1985.

Artikel 6

6. In artikel 6, 2°, van het ontwerp schrijve men “de paragrafen” (in plaats van “paragraaf”).

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Pierre LEFRANC