

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 456
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 22 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

EU-kentekenbewijs voor voertuigen - Niet-erkenning

Wie een nieuwe wagen wil kopen, hoeft zich niet te beperken tot de Belgische markt, zo stelt de website van het Europees Centrum voor de Consument België (ECC) voor. Een voertuig aangekocht binnen de EU kan namelijk eenvoudig worden ingeschreven in een ander EU-land.

In grote lijnen verloopt de procedure om de wagen in te voeren als volgt (volgens de brochure van het ECC): aankoop wagen in een andere EU-lidstaat, verzameling van de nodige documenten (buitenlands inschrijvingsbewijs en Europees certificaat van overeenstemming), vervoer voertuig naar België, aanbidding van voertuig bij de douane, technische keuring in België, verzekering regelen en ten slotte de inschrijving van het voertuig.

Toch blijkt het in praktijk niet zo eenvoudig te zijn en worden sommige types voertuigen structureel geweigerd, ook al krijgen ze een groen keuringsbewijs voor een binnen de EU aangekocht voertuig. De opmerking van de keuring bij het groene keuringsbewijs is dat er geen gelijkvormigheidsattest (COC) aanwezig is. Dat is sinds 2003 niet verplicht als het voertuig reeds was ingeschreven in een andere EU-lidstaat of wanneer het voertuig erkend is door een Europese homologatie.

1. Er werden diverse terrein- en bedrijfswagens van het type UAZ geïmporteerd in België. De eerste voertuigen werden zonder verder onderzoek, op correcte wijze, door de cel Homologatie gevalideerd op basis van de beschikbare geharmoniseerde EU-kentekenbewijzen zoals de Europese richtlijn wettelijk eist en geregeld via de 'wetgeving kentekenbewijzen'.

Waarom wordt deze wetgeving, waarop zowel SOLVIT, UNIZO, de Vlaamse Ombudsman, ... hebben gewezen, door de cel Homologatie plotseling niet meer toegepast bij volgende UAZ-voertuigen?

2. Wat is de reden van deze niet-legitieme wijze van handelen én waarom wenst de bevoegde minister hier geen stappen tegen te ondernemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 456 van 22 januari 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen voertuigen die over een EG-typegoedkeuring beschikken en voertuigen die over een nationale goedkeuring beschikken.
 - De EG-typegoedkeuring is een procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een voertuigtype aan alle relevante Europese veiligheids- en milieubeschermingsvoorschriften voldoet. De EG-typegoedkeuring is in alle lidstaten geldig. Als houder van de EG-typegoedkeuring geeft de fabrikant een EG-certificaat van overeenstemming af als bewijs dat het gebouwde voertuig in overeenstemming is met het goedgekeurde voertuigtype.
 - De nationale goedkeuring kan ofwel een nationale typegoedkeuring ofwel een nationale individuele goedkeuring betreffen. De nationale typegoedkeuring (van in kleine series gebouwde voertuigen) is bedoeld om te waarborgen dat het voertuigtype aan de relevante technische voorschriften voldoet. Zij resulteert 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 voertuig met de relevante nationale technische voorschriften.

De voertuigen van het type UAZ betreffen steeds voertuigen die in Tsjechië nationaal werden goedgekeurd, vervolgens in België worden ingevoerd, waarna er een validatieprocedure wordt opgestart.

Deze procedure wordt toegepast op voertuigen die eerder geregistreerd werden in een andere lidstaat onder een nationale goedkeuring. In dat geval worden de technische eigenschappen van het voertuig eerst getoetst aan de eigen toepasselijke technische voorschriften. Hierbij wordt vertrokken van de gegevens op het buitenlandse kentekenbewijs.

Casus:

Er zijn in totaal vijf voertuigen van het type UAZ waarvan de aanvraag tot validatie werd geweigerd. Telkenmale was de informatie die aan de dienst Homologatie ter beschikking werd gesteld, zeer beperkt, waren er heel wat onduidelijkheden, werd er tegenstrijdige informatie bezorgd en diende er meermaals teruggekoppeld te worden naar de bevoegde Tsjechische diensten.

Uiteindelijk diende in elk dossier te worden vastgesteld dat de technische voorschriften op basis waarvan het voertuig in Tsjechië nationaal werd goedgekeurd niet gelijkwaardig zijn aan de in België toepasselijke technische voorschriften of kon dit, op basis van de beperkte informatie die aan de dienst Homologatie bezorgd werd en het gebrek aan testrapporten, niet worden vastgesteld. Daarnaast bleek in een aantal dossiers het voertuig ook verbouwd te zijn en was het onduidelijk of het voertuig wel nog voldeed aan de oorspronkelijke goedkeuring. Tot slot was één van de voertuigen in Tsjechië foutief ingeschreven op basis van de

restantvoorraadregeling terwijl de restantvoorraadregeling, gelet op de emissienorm van het voertuig, niet kon worden toegepast.

Omwille van deze redenen en de verkeersveiligheid hierbij indachtig, werd de aanvraag tot validatie dan ook telkens geweigerd. Hiertegen werd trouwens bij de dienst Homologatie geen bezwaar aangetekend, noch werd er schorsings- of vernietigingsberoep hiertegen aangetekend bij de Raad van State.

2. Op dit moment zijn er twee burgerlijke procedures hangende voor het Hof van Beroep te Antwerpen en het Hof van Beroep te Brussel. Centraal hierbij staat de vraag in welke mate de overheid nog enige beoordelingsmarge heeft indien een voertuig reeds beschikt over een Europees kentekenbewijs.

Met betrekking tot voertuigen waarvoor reeds in een andere lidstaat een individuele goedkeuring werd verleend, bepaalt artikel 13 §5, derde lid – dat een omzetting vormt van artikel 24, zesde lid, derde alinea van richtlijn 2007/46/EG – uitdrukkelijk het volgende:

"§5. 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."

Wanneer uit het goedkeuringsdossier niet blijkt op basis van welke technische voorschriften het voertuig in Tsjechië werd goedgekeurd en er ook geen testcertificaten zijn ten bewijze hiervan, is de dienst Homologatie in het kader van de verkeersveiligheid, verplicht om verduidelijking te vragen.

Dit wordt ook bevestigd in een arrest van de Raad van State van 23 december 2014 waaruit blijkt dat de overheid wel degelijk gerechtigd is om bijkomende documenten, bijvoorbeeld testcertificaten, op te vragen. Uit de motivering van de Raad van State – waarbij wordt verwezen naar de algemene Europese regelgeving, niet alleen voor wat betreft de individuele goedkeuringsprocedures, maar ook voor de nationale typegoedkeuringsprocedures – blijkt duidelijk dat een Europees kentekenbewijs niet volstaat als grondslag voor de validatie en er ter zake wel nog een toetsing mag gebeuren. De Raad zet immers uiteen dat in de voorliggende casus de overheid enkel beschikte over het kentekenbewijs afgeleverd door het Verenigd Koninkrijk, doch dat hiermee niet is aangetoond dat het betrokken voertuig inzake emissies beantwoordt aan de norm van richtlijn 70/220/EG.

Tot op heden is er nog geen uitspraak omtrent deze procedures en kan er dus ook geen sprake zijn van niet-legitiem handelen.