



Grondwettelijk Hof

**Arrest nr. 101/2026
van 17 september 2026
Rolnummer : 8535**

In zake : het beroep tot vernietiging van de artikelen 2, 15°, en 3, § 2, 2°, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 21 februari 2025 « over emissie-monitoring van wegvoertuigen », ingesteld door de Ministerraad.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters Joséphine Moerman en Pierre Nihoul, en de rechters Michel Pâques, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt, Katrin Jadin en Frank Flerackers, bijgestaan door griffier Nicolas Dupont, onder voorzitterschap van voorzitter Joséphine Moerman,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 19 september 2025 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 23 september 2025, heeft de Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Patrik De Maeyer, mr. Daisy Daniels en mr. Agnès Piessevaux, advocaten bij de balie te Brussel, beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 2, 15°, en 3, § 2, 2°, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 21 februari 2025 « over emissie-monitoring van wegvoertuigen » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 19 maart 2025).

De Vlaamse Regering, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Jürgen Vanpraet, advocaat bij de balie van West-Vlaanderen, heeft een memorie ingediend, de verzoekende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de Vlaamse Regering heeft ook een memorie van wederantwoord ingediend.

Bij beschikking van 17 juni 2026 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers Frank Flerackers en Emmanuelle Bribosia te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen was, dat geen terechtzitting zou worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek om te worden gehoord, zou

hebben ingediend, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten na die termijn zouden worden gesloten en de zaak in beraad zou worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *In rechte*

- A -

A.1.1. De Ministerraad leidt een eerste middel af uit de schending, door artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 21 februari 2025 « over emissie-monitoring van wegvoertuigen » (hierna : het decreet van 21 februari 2025), van de artikelen 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, en XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna : de bijzondere wet van 8 augustus 1980), van artikel 143, § 1, van de Grondwet en van het federaal loyauteitsbeginsel. De federale overheid is bevoegd om de algemene regels vast te stellen inzake de bescherming van de verbruiker. De bevoegdheid inzake consumentenbescherming omvat eveneens het markttoezicht. De gewesten zijn bevoegd voor het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften voor voertuigen, maar de federale overheid is principieel bevoegd om de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen te bepalen. Doordat artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 erin voorziet dat de emissie-monitoring kan worden ingezet voor het toezicht op de naleving van emissiegerelateerde eisen door de fabrikanten, valt die bepaling niet onder de gewestelijke bevoegdheid, maar onder de federale bevoegdheid inzake consumentenbescherming. De Ministerraad verwijst naar het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State, waaruit blijkt dat de controle in het kader van het markttoezicht wel degelijk een federale bevoegdheid is en dat de bestreden bepaling niet kan worden beschouwd als een controle in het kader van de goedkeuring die betrekking heeft op de inverterstelling van voertuigen. Dat blijkt eveneens uit de toepasselijke Europese regelgeving. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt eveneens dat de emissie-monitoring ook bedoeld is om het markttoezicht te faciliteren. Bijgevolg is er sprake van een bevoegdheidsoverschrijding.

In zijn memorie van antwoord stelt de Ministerraad dat de bestreden bepaling de federale loyauteit schendt, doordat de uitoefening van het federale markttoezicht afhankelijk wordt van gegevens die door het Vlaamse Gewest worden verzameld en verwerkt, zonder dat daartoe een samenwerkingsakkoord werd gesloten. Het decreet regelt ook de wijze waarop de federale markttoezichtautoriteit de ontvangen gegevens mag verwerken en doet onzekerheid ontstaan over de rolverdeling tussen de verschillende betrokken instanties. Tot slot bemoeilijkt het decreet de mogelijkheid voor het instellen van een federaal emissie-monitoringsysteem.

A.1.2. De Vlaamse Regering betwist de ontvankelijkheid van het eerste middel in zoverre het betrekking heeft op een schending van artikel 143, § 1, van de Grondwet en van het federale loyauteitsbeginsel, bij gebrek aan uiteenzetting. De uiteenzetting in de memorie van antwoord kan bovendien niet worden gevolgd.

Ten gronde valt artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 volgens de Vlaamse Regering niet onder de federale bevoegdheid inzake markttoezicht, zelfs niet gedeeltelijk. De emissie-monitoring, ook ten aanzien van de fabrikanten, kadert in de gewestbevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu, meer specifiek de bestrijding van luchtverontreiniging. Het bestreden decreet beoogt immers een rechtsbasis te verlenen aan de gegevensverwerking bij emissie-monitoring, voor milieurelevant onderzoek en evaluatie van het beleid. Aangezien de Vlaamse overheid bevoegd is om emissie-monitoring op te zetten, volgt daaruit ook de bevoegdheid om de doelstellingen van de gegevensverwerking in het kader van die monitoring te bepalen. Het standpunt van de afdeling wetgeving van de Raad van State dat de doelstellingen van de emissie-monitoring mee bepalend zijn voor de draagwijdte ervan, kan dus niet worden gevolgd. De emissie-monitoring en de daaraan verbonden gegevensbewaring en -uitwisseling vallen bovendien eveneens onder de gewestbevoegdheid voor wetenschappelijk onderzoek binnen het kader van de milieubevoegdheid, alsook onder de accessoire bevoegdheid om in het kader van de eigen bevoegdheden infrastructuur uit te bouwen. Op grond van al die bevoegdheden komt

het de Vlaamse overheid dan ook toe om de essentiële elementen van de gegevensverwerking die gebeurt in het kader van de uitoefening van haar bevoegdheden, vast te stellen, inclusief de doelstellingen van die gegevensverwerking. Het loutere feit dat die gegevens ook nuttig kunnen zijn voor de uitoefening van federale bevoegdheden, doet daaraan geen afbreuk.

Daarnaast, en zoals bevestigd door de Ministerraad, kadert de bepaling eveneens in de bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften. De homologatie heeft betrekking op het toezicht op de naleving van de technische eisen van voertuigen door de fabrikant. Het is die fabrikant die de typegoedkeuring aanvraagt en die het certificaat van overeenstemming afgeeft.

Tot slot doet de bestreden bepaling geen afbreuk aan de federale bevoegdheid inzake de bescherming van de verbruiker. Ten aanzien van die bevoegdheid wordt enkel een rechtsbasis gecreëerd die het mogelijk maakt de verzamelde gegevens te delen met de federale markttoezichtautoriteit.

A.2.1. De Ministerraad leidt een tweede middel af uit de schending, door artikel 2, 15°, van het decreet van 21 februari 2025, van artikel 6, § 1, XII, 4°, en § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, van artikel 143, § 1, van de Grondwet en van het federaal loyauteitsbeginsel. De bestreden bepaling definieert een probleemvoertuig als een voertuig dat significant meer uitstoot dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse. De Vlaamse decreetgever is echter niet bevoegd om strengere normen te bepalen dan de door de federale overheid bepaalde emissienormen. De kwalificatie als probleemvoertuig zal immers onvermijdelijk een invloed uitoefenen op de mogelijkheid voor dat voertuig om naar aanleiding van de gedeeltelijke keuring een groen keuringsbewijs te ontvangen.

A.2.2. Volgens de Vlaamse Regering berust het middel op een verkeerd uitgangspunt. De bestreden bepaling bevat geen technische voorschriften, *a fortiori* geen strengere technische voorschriften. Er wordt enkel een criterium bepaald dat toelaat om voertuigen te detecteren waarvan uit de emissie-monitoring blijkt dat zij mogelijk niet conform het certificaat van overeenstemming zijn, met het oog op een gedeeltelijke keuring. De Vlaamse Regering verwijst daarnaast naar de uiteenzetting in het kader van het eerste middel, waaruit de bevoegdheid blijkt om de emissie-monitoring te regelen. In zoverre de Ministerraad in zijn memorie van antwoord opwerpt dat de federale bevoegdheid om de technische eisen vast te stellen, ook de bevoegdheid zou inhouden om de criteria te bepalen op grond waarvan wordt nagegaan of voertuigen aan die eisen voldoen, geeft hij een nieuwe wending aan het middel, die bijgevolg niet ontvankelijk is. Bovendien is de bevoegdheid om een beleid te voeren inzake het toezicht op de technische voorschriften, onderdeel van de gewestbevoegdheid inzake dat toezicht.

In ondergeschikte orde, indien het Hof zou oordelen dat er toch technische eisen worden vastgesteld, voert de Vlaamse Regering aan dat het Vlaamse Gewest hoe dan ook bevoegd is om in het kader van de uitoefening van zijn bevoegdheden bijzondere technische eisen te bepalen die gelden naast en in aanvulling van de federale technische eisen. Dit volgt uit de vaste rechtspraak van de Raad van State. Ten aanzien van de aangevoerde schending van de federale loyauteit, werpt de Vlaamse Regering op dat ook in dit middel niet wordt uiteengezet hoe dat beginsel geschonden zou zijn.

- B -

Ten aanzien van het voorwerp van het beroep

B.1.1. Het beroep tot vernietiging heeft betrekking op het decreet van het Vlaamse Gewest van 21 februari 2025 « over emissie-monitoring van wegvoertuigen » (hierna : het decreet van 21 februari 2025). Dat decreet organiseert een systeem van emissie-monitoring en regelt de gegevensuitwisseling die daarmee gepaard gaat (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2024-2025, nr. 166/1, p. 3). Emissie-monitoring is « de controle van de emissies van een motorvoertuig

tijdens gebruik aan de hand van al dan niet automatische metingen » (artikel 2, 1°, van het decreet van 21 februari 2025) en kadert in de doelstelling van de decreetgever om het leefmilieu te beschermen door de luchtkwaliteit in Vlaanderen te verbeteren :

« Deze regeling kadert binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de lucht tegen verontreiniging en aantasting (artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI)) en de bevoegdheid inzake verkeersveiligheid, meer bepaald het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen) » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2024-2025, nr. 166/1, p. 3).

B.1.2. Het beroep is enkel gericht tegen de artikelen 2, 15°, (tweede middel) en 3, § 2, 2°, (eerste middel) van het decreet van 21 februari 2025.

Ten gronde

Wat betreft het eerste middel

B.2.1. Het eerste middel is afgeleid uit de schending, door artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025, van artikel 6, § 1, VI, vierde lid, 2°, en XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna: de bijzondere wet van 8 augustus 1980), van artikel 143, § 1, van de Grondwet en van het beginsel van de federale loyaliteit.

B.2.2. Artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 bepaalt :

« Emissiemonitoring wordt ingezet voor een of meer van de volgende doeleinden :

[...]

2° toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen ».

B.2.3. Uit de uiteenzetting van het middel kan worden afgeleid dat de Ministerraad niet betwist dat het Vlaamse Gewest een systeem van emissiemonitoring kan organiseren in het

kader van de gewestbevoegdheden inzake de bescherming van het leefmilieu, onder meer van de lucht, tegen verontreiniging en aantasting (artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) en, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden met toepassing van de federale normen (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Het voorwerp van het middel is beperkt tot artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 in zoverre het eveneens zou toelaten dat de emissie-monitoring wordt ingezet voor het markttoezicht in de zin van de verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 « betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG ».

B.2.4. In haar advies bij het voorontwerp van decreet heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State eveneens opgemerkt dat, in zoverre artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 zo zou moeten worden geïnterpreteerd dat het verwijst naar het in B.2.3 vermelde markttoezicht, die bepaling niet past binnen de gewestbevoegdheden. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat de decreetgever, in navolging van het voormelde advies, heeft verduidelijkt dat artikel 3, § 2, 2°, van het decreet van 21 februari 2025 betrekking heeft op het toezicht in het kader van de homologatie, dat wel onder de gewestbevoegdheden valt, en de verwijzing naar het markttoezicht heeft geschrapt uit de memorie van toelichting :

« Artikel 3, § 2, 2°, van het voorontwerp laat toe dat emissie-monitoring wordt ingezet voor het toezicht op en de handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen. De Raad van State geeft in [zijn] advies aan dat emissie-monitoring inzetten voor toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van voertuigen niet past binnen de gewestbevoegdheden in zoverre hiermee het markttoezicht wordt beoogd waarvoor de federale regelgevers bevoegd zijn en stelt voor om artikel 3, § 2, 2°, uit het voorontwerp weg te laten. Deze aanpassing zou niet uitsluiten dat uit de gegevens die door het Vlaamse Gewest in het kader van de emissie-monitoring voor andere, toegelaten, doeleinden werden verzameld, gegevens kunnen worden gedistilleerd die relevant kunnen zijn voor de federale overheid. Hiertoe zal een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten.

Naast het delen van de relevante informatie met de federale overheid bevoegd voor markttoezicht duidt de doelstelling rond toezicht op en handhaving van de naleving van emissiegerelateerde eisen door fabrikanten van motorvoertuigen echter ook op de homologatie van voertuigen waarvoor het Vlaamse Gewest wel bevoegd is. Op grond van artikel 6, § 1, XII,

4°, van de BWHI zijn, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, de gewesten bevoegd inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling. Artikel 3, § 2, 2°, wordt daarom niet geschrapt. In de memorie werd wel de verwijzing naar markttoezicht geschrapt » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2024-2025, nr. 166/1, p. 11).

Het eerste middel steunt op een verkeerd uitgangspunt en is dus niet gegrond. Er is bijgevolg geen aanleiding om de exceptie met betrekking tot de ontvankelijkheid te onderzoeken.

Wat betreft het tweede middel

B.3. Het tweede middel is afgeleid uit de schending, door artikel 2, 15°, van het decreet van 21 februari 2025, van artikel 6, § 1, XII, 4°, en § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, van artikel 143, § 1, van de Grondwet en van het beginsel van de federale loyaliteit, doordat de definitie van het begrip « probleemvoertuig » in de praktijk een bijkomend technisch voorschrift oplegt.

B.4.1. Om te voldoen aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, moeten de middelen van het verzoekschrift te kennen geven welke van de regels waarvan het Hof de naleving waarborgt, zouden zijn geschonden, alsook welke de bepalingen zijn die deze regels zouden schenden, en uiteenzetten in welk opzicht die regels door de bedoelde bepalingen zouden zijn geschonden.

B.4.2. De Ministerraad zet in zijn verzoekschrift niet uiteen in welk opzicht de bestreden bepaling afbreuk zou doen aan artikel 143 van de Grondwet of aan het beginsel van de federale loyaliteit.

Het tweede middel is onontvankelijk in zoverre het is afgeleid uit de schending van artikel 143 van de Grondwet en van het beginsel van de federale loyaliteit.

B.5. Artikel 2, 15°, van het decreet van 21 februari 2025 bevat de definitie van het begrip « probleemvoertuig », die luidt :

« een motorvoertuig dat niet langer conform is aan zijn certificaat van overeenstemming of dat significant meer uitstoot dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse; ».

Die definitie kadert in twee van de doelstellingen van de emissie-monitoring, die erin bestaan titularissen van aldus gedefinieerde « probleemvoertuigen » op te sporen en vervolgens op te roepen met het oog op de uitvoering van een gedeeltelijke keuring (artikel 3, § 2, 4° en 5°). Artikel 5, § 6, van het decreet van 21 februari 2025 voorziet daarbij in een machtiging aan de Vlaamse Regering om het significantiekader te bepalen opdat er sprake is van een probleemvoertuig.

B.6. De Ministerraad voert aan dat de decreetgever, door in de definitie van « probleemvoertuig » eveneens te verwijzen naar voertuigen die significant meer uitstoten dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie, inbreuk heeft gemaakt op de bevoegdheid van de federale overheid om de technische voorschriften vast te stellen waaraan voertuigen moeten voldoen.

B.7.1. De gewesten zijn volgens artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat werd aangenomen ter uitvoering van artikel 39 van de Grondwet, bevoegd inzake « de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van de bodem, de ondergrond, het water en de lucht tegen verontreiniging en aantasting, alsmede de strijd tegen de geluidshinder ».

B.7.2. Het Vlaamse Gewest is bijgevolg bevoegd voor de bescherming van het leefmilieu tegen luchtverontreiniging.

B.7.3. Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden.

B.7.4. Zoals niet wordt betwist door de Ministerraad, kadert de bestreden definitie in maatregelen om de strijd aan te binden tegen luchtverontreiniging en valt artikel 2, 15°, van het decreet van 21 februari 2025 in die zin onder de bevoegdheid van de gewesten inzake leefmilieu bedoeld in artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

B.8.1. Het Hof moet voorts nagaan of de decreetgever geen inbreuk heeft gemaakt op de bevoegdheid van de federale overheid inzake de technische voorschriften die van toepassing zijn op de voertuigen met het oog op de inverkeerstelling ervan of op de voertuigen die reeds in het verkeer zijn.

B.8.2. De federale overheid is bevoegd voor de algemene politie en de reglementering betreffende het verkeer en het vervoer en voor de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen, ook al moeten de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels ervan worden betrokken (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Luidens artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zijn de gewesten bevoegd voor « het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen ».

B.8.3. Door in de definitie van « probleemvoertuig » niet alleen voertuigen op te nemen die niet langer conform hun certificaat van overeenstemming zijn, maar ook voertuigen die, zelfs indien ze conform zouden zijn, significant meer uitstoten dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse, heeft de decreetgever zich niet gemengd in de federale bevoegdheid inzake technische voorschriften waaraan de voertuigen in het verkeer moeten voldoen.

Zoals is vermeld in B.7.4, kadert de bestreden bepaling in een maatregel ter bestrijding van luchtverontreinigende stoffen.

In tegenstelling tot wat de Ministerraad aanvoert, kan de betwiste definitie niet worden gelijkgesteld met de invoering van een geval van extra technisch gebrek boven op de gevallen die kunnen worden vastgesteld tijdens de technische controle van de voertuigen. Zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding, wordt enkel een objectief criterium gedefinieerd dat toelaat om de voertuigen te identificeren die, gelet op hun uitstoot, in bepaalde omstandigheden mogelijk niet voldoen aan de federale technische voorschriften, met als doel voor die voertuigen een gedeeltelijke keuring te verplichten :

« Artikel 2, 15°, van het voorontwerp definieert een probleemvoertuig als ‘ een motorvoertuig dat niet langer conform is aan zijn certificaat van overeenstemming of dat significant meer uitstoot dan een gewoon voertuig van dezelfde categorie en vergelijkbare klasse ’. Artikel 5, § 6, geeft aan dat de Vlaamse Regering het significantiekader bepaalt opdat er sprake is van een probleemvoertuig. De Raad van State suggereert het tweede deel van de definitie te schrappen tenzij de delegatie in artikel 5 er toe strekt om de Vlaamse Regering toe te laten om een meetkader te formuleren dat toelaat om te bepalen welke gemeten emissiewaarden gelet op de meetomstandigheden (weersomstandigheden, locatie, meettoestel, meetopstelling enzovoort) aanleiding moeten geven tot verdere actie. Dit is het geval. De regelgeving wijzigt niets aan het certificaat van overeenstemming en wijzigt evenmin de toepasselijke technische voorschriften. De Raad van State suggereert in dat geval de bepaling te behouden, maar de draagwijdte beter tot uiting te laten komen. De toelichting bij artikel 5 in de memorie werd hiertoe verduidelijkt » (*Parl. St.*, Vlaamse Parlement, 2024-2025, nr. 166/1, pp. 10-11).

« De Vlaamse Regering wordt eveneens gemachtigd om te bepalen wanneer er sprake is van een probleemvoertuig. Hiermee kan de Vlaamse Regering een meetkader formuleren dat toelaat om te bepalen welke gemeten emissiewaarden gelet op de meetomstandigheden (weersomstandigheden, locatie, meettoestel, meetopstelling enzovoort) aanleiding moeten geven tot verdere actie. Het significantiekader bevat een set aan criteria die bepalen wanneer op basis van emissiemetingen een voertuig abnormaal hoge praktijkemissies vertoont en wanneer het daardoor in aanmerking kan komen voor opvolging en eventueel controle. Het laat met andere woorden toe om op basis van de emissiemonitoring een selectie te maken uit de grote hoeveelheid voertuigen die gemeten worden om verdere controles te kunnen uitvoeren » (*ibid.*, p. 19).

B.9. Het tweede middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus gewezen in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 17 september 2026.

De griffier,

De voorzitter,

Nicolas Dupont

Joséphine Moerman