

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse regering over ontwerp van koninklijk besluit 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

1. INHOUDELIJK

1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3^o van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Deze betrokkenheid wordt geregeld door het Protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001.

2. Toelichting

2.1 Context

Bij brief van 20 maart 2017, met kenmerk *DGTRSR/DCS/2017/HD-Tracteurs*, vraagt de federale minister van Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 60 kalenderdagen over het ontwerp van koninklijk besluit 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 (hierna ‘KB Technische Eisen’).

2.2 Algemene bespreking

In Verordening (EU) nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen van de categorieën T, C, R en S worden de administratieve en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden vastgesteld.

Voor in kleine series geproduceerde voertuigen voorziet artikel 37 van bovenvermelde verordening in de mogelijkheid om vrijstelling van een of meer van de in deze verordening vermelde regelgevingen te verlenen, mits alternatieve voorschriften worden aangegeven.

Bovenvermelde verordening is niet van toepassing op de goedkeuring van individuele voertuigen. Voor individuele goedkeuringen moeten de technische voorschriften dus ook op nationaal niveau vastgelegd worden.

De industrie, sectorfederaties die deze industrie vertegenwoordigen en de gewesten zijn vragende partij in het voorzien van specifieke voorschriften voor de goedkeuring van in kleine series gebouwde voertuigen en op individuele basis goedgekeurde voertuigen.

Dit ontwerp van koninklijk besluit brengt een aantal wijzigingen aan in het KB Technische Eisen met het oog op het voorzien van nationale technische voorschriften voor in kleine series geproduceerde voertuigen, alsook voor de individuele goedkeuring van voertuigen.

Deze technische voorschriften worden opgenomen in delen V en VI van bijlage 26 van dit besluit.

Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten volgens artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI bevoegd voor *“het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling”*. Het komt aan de federale overheid toe om de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen te bepalen. (zie ook art. 6, §4, 3° BWHI).

Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 blijkt dat de bevoegdheid van de gewesten inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen *“in elk geval”* de materie bedoeld in hoofdstuk 2 van het K.B. Technische Eisen betreft, *“voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen”*, evenals hoofdstuk IV van dat koninklijk besluit. (*Parl. St. Senaat 2012-13, 2232/1, 143*)

Het is met andere woorden de federale overheid die de technische eisen vastlegt, terwijl de bevoegdheid om na te gaan of een voertuig, type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid aan deze technische eisen voldoet, bij de gewesten (als ‘goedkeuringsinstanties’) rust.

Waar het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het KB technische eisen technische voorschriften bepaalt die van toepassing zijn voor de nationale goedkeuring voor in kleine series geproduceerde voertuigen en de nationale individuele goedkeuring door toevoeging van bijlage 26, delen V en VI, is geen sprake van bevoegdheidsoverschrijding.

Echter voorziet dit ontwerp van koninklijk besluit ook op zeer algemene wijze in de mogelijkheid dat een gewest (als goedkeuringsinstantie) vrijstelling toekent van de toepassing van een of meer bepalingen of van een of meer regelgevingen vermeld in bijlage 26 of in bijlage 33, op voorwaarde dat de goedkeuringsinstantie andere relevante eisen voorziet.

De vraag rijst of het verlenen van de mogelijkheid aan de gewesten als goedkeuringsinstanties om zelf andere eisen te bepalen en zo af te wijken van de federale technische voorschriften, niet in tegenspraak is met de BWHI. De bevoegdheid van de gewesten is immers beperkt tot het *“toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften”* en het komt niet aan de gewesten toe *“productnormen te bepalen”*

Het koninklijk besluit van 14 april 2009 tot wijziging van het KB Technische Eisen voorzag in artikels 12 en 13 reeds in de mogelijkheid om als goedkeuringsinstantie vrijstelling van een of meer bepalingen van een of meer in bijlage 26 of bijlage 33 genoemde regelgevingen te verlenen, mits het opleggen van alternatieve voorschriften. Hierbij moet opgemerkt worden dat die versie van het koninklijk besluit dateert van voor de Zesde Staatshervorming, toen de Federale overheid, m.n. de FOD Mobiliteit en Vervoer, verantwoordelijk was voor zowel het bepalen van de technische voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling, als het toezicht op de naleving van deze voorschriften als zijnde goedkeuringsinstantie.

De gewesten, als goedkeuringsinstanties, de mogelijkheid geven om af te wijken van de technische federale voorschriften, lijkt in tegenspraak met de bevoegdheidsregeling volgens artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI.

In navolging van het VW-schandaal, wordt op Europees niveau hard gewerkt om het typegoedkeuringsstelsel te versterken en zo een correcte en geharmoniseerde toepassing van de typegoedkeuringsprocedures te waarborgen, onder andere door afwijkingen in de interpretatie en toepassing van de regels te voorkomen. Dit alles is essentieel om een gelijk speelveld in de hele EU te handhaven.

Wanneer de gewesten onderling op verschillende wijze kunnen afwijken van de technische federale voorschriften voor de nationale goedkeuring voor in kleine series geproduceerde voertuigen en de nationale individuele goedkeuring, kan op nationaal niveau het gelijke speelveld en geharmoniseerde toepassing van de voorschriften in het gedrang komen. Dit kan daarnaast ook leiden tot "shopping" waarbij fabrikanten of voertuigeigenaars na afwijzing door het ene gewest bij een ander gewest proberen afwijkingen te bekomen ten opzichte van de technische federale voorschriften die van toepassing zijn op voertuigen.

De Raad van State heeft zich nog niet uitdrukkelijk over deze problematiek uitgesproken. Of het verlenen van een vrijstelling van een technisch voorschrift als het bepalen van een productnorm/technische eis moet worden beschouwd is dan ook niet duidelijk.

In de procedure die gevoerd wordt voor de Raad van State (G/A 217.382/XIV – 36740) waarbij de federale overheid het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming, aanvecht, neemt de federale overheid alleszins het standpunt in dat het niet aan de gewesten toekomt om afwijkingen van de toepasselijke technische voorschriften toe te staan. Dit standpunt staat haaks op de regeling die nu door middel van het ontwerp K.B. wordt ingevoerd.

Omwille van bestaande onduidelijkheid is het aangewezen de Raad van State te verzoeken een uitdrukkelijk standpunt in te nemen omtrent de precieze bevoegdheidsverdeling op dit vlak.

2.3 Artikelsgewijze bespreking

Het ontwerp van besluit bevat 7 artikels.

Artikel 1 brengt een aantal wijzigingen aan in artikel 1, paragrafen 1 en 2 van het KB Technische Eisen om nieuwe definities die werden geïntroduceerd door Verordening 167/2013 op te nemen.

Artikel 2 wijzigt artikel 3bis, paragrafen 1 en 2 van het KB Technische Eisen om vast te leggen vanaf welke datum Verordening 167/2013 van toepassing is.

Dit valt rechtstreeks af te leiden uit Verordening 167/2013 en hoeft niet gepubliceerd te worden in nationale wetgeving.

Daarboven bevat deze verordening 167/2013 waarnaar verwezen wordt, ook de procedures voor de EG-typegoedkeuring. Het komt niet aan de federale overheid toe om te bepalen op welke wijze de goedkeuring moet gebeuren.

In paragraaf 5 van artikel 3bis lijkt de mogelijkheid geboden te worden aan de goedkeuringsinstantie om de goedkeuring alsnog te verlenen indien de land-of bosbouwtrekker niet beantwoordt aan de technische voorschriften. Wellicht bedoelt de federale overheid: *"De goedkeuring wordt geweigerd door de bevoegde goedkeuringsinstantie als de land-of bosbouwtrekker niet beantwoordt aan de in de eerste paragraaf van dit artikel bedoelde bepalingen."*

Artikel 3 brengt een aantal wijzigingen aan in artikel 12, §2 van het KB Technische Eisen en bepaalt dat een goedkeuringsinstantie voor in kleine series gebouwde voertuigen vrijstelling mag toekennen van de toepassing van een of meer bepalingen van een of meer regelgevingen vermeld in bijlage 26 of in bijlage 33 van het besluit, op voorwaarde dat er andere relevante eisen (alternatieve voorschriften) worden voorzien.

De gewesten, als goedkeuringsinstanties, de mogelijkheid geven om af te wijken van de technische federale voorschriften, lijkt in tegenspraak met de bevoegdheidsregeling volgens artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI.

In de 'Algemene bespreking' hierboven werd uitgebreider ingegaan op deze bepaling.

Artikel 4 brengt een wijziging aan in artikel 13, §1 van het KB Technische Eisen en bepaalt dat een goedkeuringsinstantie voor op individuele basis goedgekeurde voertuigen bepaalde eisen uit bijlage 26 mag toevoegen of schrappen. Net zoals artikel 3 van dit ontwerp koninklijk besluit laat dit artikel toe dat gewesten zelf alternatieve voorschriften kunnen vastleggen. De gewesten, als goedkeuringsinstanties, de mogelijkheid geven om af te wijken van de technische federale voorschriften, lijkt ook hier in tegenspraak met de bevoegdheidsregeling volgens artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI.

In de 'Algemene bespreking' hierboven werd uitgebreider ingegaan op deze bepaling.

Artikel 5 brengt wijzigingen aan in bijlage 26 van het KB Technische Eisen. De titel van deel I wordt vervangen om te verduidelijken dat dit deel van toepassing is op voertuigen van categorieën M, N en O.

Er worden twee nieuwe delen V en VI (zie bijlage 1 bij dit ontwerp besluit) toegevoegd aan bijlage 26. Deel V bevat de eisen waaraan de voertuigen van categorieën T, C, R en S moeten voldoen met het oog op een nationale goedkeuring voor in kleine series gebouwde voertuigen.

Deel VI bevat de eisen waaraan de voertuigen van categorieën T, C, R en S moeten voldoen om een individuele goedkeuring te bekomen.

Artikel 6 brengt wijzigingen aan in bijlage 34 van het KB Technische Eisen. De titels van punten A en B worden aangepast om te verduidelijken dat deze punten van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M, N en O.

Er wordt een nieuw punt C (zie bijlage 2 bij dit ontwerp besluit) toegevoegd dat het maximaal aantal eenheden weergeeft dat per jaar in een lidstaat mag worden ingeschreven, verkocht of in gebruik worden genomen indien het voertuigtype goedgekeurd werd volgens een nationale goedkeuring voor in kleine series gebouwde voertuigen.

Artikel 7 behoeft geen commentaar.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Ten gevolge van de inwerkingtreding van de nationale voorschriften voor de categorieën T, C, R en S zal het werkvolume voor de Cel Homologatie binnen DMOW sterk toenemen.

Heel wat fabrikanten zullen een erkenning als fabrikant volgens Verordening 167/2013/EU aanvragen met daarbij horende COP-opvolging (Conformity Of Production).

Daarnaast worden alle bestaande goedkeuringen ongeldig op 1 januari 2020.

Dit heeft voor gevolg dat de fabrikanten voor al hun types nieuwe goedkeuringen zullen moeten aanvragen volgens de nieuwe nationale eisen.

Het extra aantal dossiers zal ook meer inkomsten voor homologatie opleveren, dit kan oplopen tot 200.000 euro/jaar en meer.

Het begrotingsartikel waar de (extra) ontvangsten worden geregistreerd is MB0-9MFFAZZ-OW.

Met toepassing van art. 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 20 juni 2017.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

- a) Personeel: geen weerslag.
- b) Werkingsuitgaven: geen weerslag.
- c) Investerings en schulden: geen weerslag.
- d) Ontvangsten: geen weerslag.
- e) Conclusie: geen weerslag.

5. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen invloed op het personeel.

6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Niet van toepassing (federale wetgeving).

7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist om:

1° in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit 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 op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de gemaakte opmerkingen (meer specifiek wat betreft de artikelen 3 en 4 van het ontwerp) en op voorwaarde dat de federale minister voor mobiliteit de Raad van State uitdrukkelijk verzoekt een advies te verlenen over de bevoegdheid van de gewesten om afwijkingen toe te staan van de federale technische voorschriften en om zelf alternatieve voorschriften te bepalen;

2° de minister-president te gelasten de federale Minister voor Mobiliteit van deze beslissing in kennis te stellen.

Ben WEYTS
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn