

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering
- Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1.1 Algemeen

De Zesde Staatshervorming heeft binnen het domein van het verkeersveiligheidsbeleid de overdracht van een aantal nieuwe bevoegdheden aan de gewesten tot gevolg.

Sinds de Zesde Staatshervorming bepaalt artikel 6, §1, XII, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de gewesten bevoegd zijn voor:

“de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading”.

De reglementering inzake ladingzekering is opgenomen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna: de wegcode).

In het huidig artikel 45bis van de wegcode worden specifieke voorschriften voor de ladingzekering van voertuigen van groep C bepaald.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “voertuig van groep C” verstaan: motorvoertuig van de categorieën C1, C, C1+E of C+E, zoals gedefinieerd in artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, met uitzondering van de voertuigen en samenstellen van voertuigen die uitsluitend worden gebruikt door kermiskramers en eigen zijn aan dat beroep.

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs definieert deze categorieën als volgt:

“- Categorie C1 : andere auto's dan die van de categorieën D1 of D, met een maximale toegelaten massa van meer dan 3 500 kg en ten hoogste 7 500 kg en die zijn ontworpen en

gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg worden gekoppeld;

- Categorie C1+E:

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen of oplegger met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg, mits de maximale toegelaten massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt;

- samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een maximale toegelaten massa van meer dan 3.500 kg, mits de maximale toegelaten massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt;

- Categorie C : andere auto's dan die van de categorieën D1 of D, met een maximale toegelaten massa van meer dan 3 500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht passagiers, de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg worden gekoppeld;

- Categorie C+E : samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen of oplegger met een maximale toegelaten massa van meer dan 750 kg”

1.2 Situering en context

1. Op 29 april 2014 werden drie Europese richtlijnen met betrekking tot “*the roadworthines package*” gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Unie. Dit pakket inzake de technische controle van voertuigen bestaat uit drie onderdelen: periodieke technische controles (RL2014/45/EU), technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg (RL 2014/47/EU) en de inschrijving van motorvoertuigen (RL 2014/46/EU).

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, verplicht de lidstaten om naast de periodieke technische controles ook technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen uit te voeren.

Richtlijn 2014/47/EU is van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpsnelheid van meer dan 25 km/h in de volgende categorieën, als gedefinieerd in Richtlijn 2003/37/EG en Richtlijn 2007/46/EG:

“- M2 en M3: motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt;

- N2 en N3: motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt;

- O3 en O4: aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt;

- T5: trekkers op wielen die voornamelijk dienen voor commercieel goederenvervoer over de openbare weg, met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h.”

Bij die technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen kan worden nagegaan of de lading goed is vastgezet. In 25% van de ongevallen met vrachtwagens is de oorzaak immers onder meer te wijten aan een slecht vastgezette lading.

In de bijlage III bij Richtlijn 2014/47/EU worden een aantal beginselen voor het vastzetten van de lading beschreven. Zo worden onder meer de grenswaarden bepaald van de krachten die de lading ten gevolge van versnelling of vertraging van het voertuig moet kunnen weerstaan, worden de toepasselijke normen opgelijst en worden bepaalde bevestigingsmethodes naar voren geschoven.

2. Opdat tijdens een technische controle langs de weg kan worden nagegaan of de lading correct is vastgezet, is vereist dat er omtrent de ladingzekering reglementaire voorschriften voorhanden zijn. Eerst moet de reglementaire verplichting in het leven worden geroepen, alvorens men de naleving ervan kan eisen en controleren.

De huidige voorschriften omtrent de ladingzekering in artikel 45bis van de wegcode voldoen niet helemaal om – mede in het licht van Richtlijn 2014/47/EU – technische controles langs de weg van bedrijfsvoertuigen uit te voeren.

Het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode verschilt van het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/47/EU. Het voorliggend ontwerpbesluit beoogt dan ook het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode in overeenstemming te brengen met het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/47/EU.

Daarnaast worden een aantal inhoudelijke aanpassingen aangebracht in artikel 45bis van de wegcode. Deze aanpassingen moeten de inhoud van artikel 45bis van de wegcode afstemmen op de inhoud van bijlage III bij de Richtlijn 2014/47/EU en brengen wijzigingen aan op vraag van het Expertennetwerk Ladingzekering van Centrex Wegverkeer, zijnde het politieel kennis en expertisecentrum inzake verkeershandhaving ten behoeve van de geïntegreerde politie en de overheden.

3. Richtlijn 2015/719/EU van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten, roept een aantal verplichtingen in het leven voor de verlader en vervoerder van containers of wissellaadbakken (artikel 10septies van de Richtlijn).

Aangezien artikel 45bis van de wegcode eveneens bepalingen bevat met betrekking tot de verlader en vervoerder, wordt artikel 10septies van Richtlijn 2015/719/EU omgezet door toevoeging van de nieuwe verplichtingen in punt 45bis.3.

4. Tenslotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 3 van de wegcode de omschrijving van de personen die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering genomen reglementen te actualiseren in functie van de nieuwe bevoegdheden van het Vlaamse Gewest inzake het verkeersveiligheidsbeleid, de openbare werken en het vervoer.

5. Hoewel het ontwerpbesluit refereert aan Richtlijn 2014/47/EU, voorziet het niet in de omzetting van deze richtlijn. De omzetting van Richtlijn 2014/47/EU zal het voorwerp uitmaken van een apart Besluit van de Vlaamse Regering inzake de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

1.3. Artikelsgewijze bespreking

A. Artikel 1: omzettingsbepaling

Artikel 1 geeft uitvoering aan artikel 2 van Richtlijn 2015/719/EU dat stelt dat wanneer lidstaten bepalingen vaststellen ter omzetting van de Richtlijn, in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar de Richtlijn moet worden verwezen.

B. Artikel 2: wijzigt artikel 3 van de wegcode

1. Artikel 3 van de wegcode bepaalt welke personen bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering genomen reglementen. Onder het huidige artikel 3, punt 4° staan *“de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en andere voor het toezicht op de openbare weg aangestelde beampten”* vermeld.

De benaming *“ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen”* strookt niet meer met de realiteit. Er wordt geopteerd voor een algemene formulering om deze personeelsleden aan te duiden, namelijk *“de voor het toezicht op de openbare weg aangestelde personeelsleden”*.

Met het gebruik van de term “personeelsleden”, en niet langer “beampten”, wordt vermeden dat zou worden geoordeeld dat enkel statutaire personeelsleden toezicht zouden kunnen uitoefenen.

Daarnaast worden de wegeninspecteurs, vermeld in artikel 16 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in het geval van bijzonder wegtransport, uitdrukkelijk vermeld.

De taken van deze wegeninspecteurs werden met de zesde staatshervorming uitgebreid. Ook voor de bepalingen van de wegcode (zoals de ladingzekering) is voor deze wegeninspecteurs een belangrijke rol weggelegd.

Tot slot worden ook *“de personeelsleden die de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, en het verkeersveiligheidsbeleid, aanwijst”* opgenomen onder de “bevoegde personen” in de wegcode.

Het kan hier om personeelsleden van diverse entiteiten gaan die uitdrukkelijk door de Vlaamse minister kunnen worden aangewezen om specifieke toezichtstaken uit te oefenen.

C. Artikel 3: wijzigt artikel 45bis van de wegcode

1. Gezien de vele wijzigingen die in het artikel 45bis van de wegcode worden aangebracht, wordt ervoor gekozen om het artikel in zijn geheel te vervangen, met inbegrip van de titel van het artikel.

In wat volgt zullen enkel de wijzigingen ten opzichte van de bestaande tekst worden toegelicht.

2. Punt 45bis.1. bakent het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode af.

Waar de huidige tekst van artikel 45bis van de wegcode naar de categorieën zoals gedefinieerd in artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs verwijst, lijkt een verwijzing naar de voertuigcategorieën uit 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: het technisch reglement) meer opportuun.

Het technisch reglement hanteert immers de internationale voertuigcategorieën waarnaar ook in de verschillende Europese richtlijnen wordt verwezen.

Het is de bedoeling van huidig ontwerpbesluit om het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode af te stemmen op het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/47/EU.

Onder de voertuigen “van groep C” waarop het huidig artikel 45bis van de wegcode van toepassing is (zie 1.1. Algemeen), vallen in ieder geval de internationale voertuigcategorieën N₂, N₃, O₃ en O₄ uit het technisch reglement en uit Richtlijn 2014/47/EU.

De categorie O₂ valt in principe niet onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/47/EU. Het is wel een voertuig van groep C indien dit een samenstel vormt met een voertuig van de categorie N₂ of N₃, doch dergelijke samenstellen komen weinig voor in de praktijk.

De snelle land- en bosbouwtrekkers op wielen worden aan het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode toegevoegd.

Voor land- en bosbouwtrekkers op wielen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u bestaat op heden geen aparte categorie in het technisch reglement, zodat naar de algemene categorie T van land- en bosbouwtrekkers op wielen wordt verwezen, met precisering van de snelheid.

Het toepassingsgebied van artikel 45bis van de wegcode is daarmee anders dan vroeger, toen het enkel van toepassing was op voertuigen van “groep C”. Om die reden wordt in de rest van het artikel nergens meer verwezen naar voertuigen van “groep C”.

De voorheen voorziene uitzondering voor voertuigen van kermiskramers blijft behouden.

3. Er wordt thans in punt 45bis.3/1 gedefinieerd wat er voor de toepassing van punt 45bis.3 van de wegcode onder het begrip laadeenheid moet worden begrepen. Het begrip laadeenheid komt verschillende malen voor in dit artikel.

4. In het eerste lid van punt 45bis.3 wordt verduidelijkt dat wanneer de primaire verpakking of laadeenheid van een goed is beschadigd, dit niet meer als voldoende stevig kan worden beschouwd. Derhalve dienen de goederen bijkomend te worden omhuld met een transportverpakking die op haar beurt niet beschadigd mag zijn en voldoende stevig moet zijn om een afdoende ladingzekering mogelijk te maken.

Huidig punt 45bis.3, tweede lid, verplicht de verlader om de vervoerder waarop hij beroep doet vooraf schriftelijk alle informatie te verschaffen die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen. Dit betreft een vrij vage bepaling.

Op vraag van het Expertennetwerk Ladingzekering van Centrex Wegverkeer, wordt in punt 45bis.3, derde lid, verduidelijkt wat deze informatie minimaal moet inhouden. De meeste van de opgesomde punten zijn overgenomen uit de richtsnoeren voor Europese beste praktijken over het zekeren van lading voor vervoer over de weg.

Aan punt 45bis.3 worden vervolgens twee nieuwe leden toegevoegd, dewelke de omzettingbepalingen vormen van Richtlijn 2015/719/EU en waarin in hoofde van de verlader en vervoerder van containers of wissellaadbakken nieuwe verplichtingen worden bepaald. Deze verplichtingen vloeien met andere woorden rechtstreeks voort uit de verplichte omzetting van artikel 10septies van de Richtlijn.

Tenslotte krijgt punt 45bis.3 een nieuw laatste lid, waarin de aansprakelijkheden van de verschillende actoren van het laadproces duidelijk worden omschreven. Van deze verdeling van verantwoordelijkheden kan voorafgaandelijk en schriftelijk worden afgeweken.

4. In punt 45bis.4 wordt expliciet bepaald dat in het algemeen het omvallen of kantelen van de lading moet worden voorkomen. Dit beginsel staat in de bijlage III van Richtlijn 2014/47/EU opgenomen en wordt thans als verplichting in de wegcode ingeschreven.

Tevens worden een aantal bevestigingsmethodes voorgeschreven, dewelke eveneens in bijlage III van Richtlijn 2014/47/EU worden vermeld.

5. In het bestaande punt 45bis.6 werd voor een lading die op een voertuig van groep C omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de voorschriften van de "Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport", opgesteld onder auspiciën van de Europese Commissie, het ladingzekeringssysteem geacht te voldoen aan de eisen van artikel 45bis.4, eerste lid.

Richtlijn 2014/47/EU vermeldt in bijlage III, I, 5, voor bepaalde onderdelen van de ladingzekering de toepasselijke normen:

Norm	Onderwerp
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
EN 12640	Sjorpunten
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
EN 12195-3	Sjorkettingen
EN 12195-4	Sjorstaalkabels
ISO 1161, ISO 1496	ISO-container
EN 283	Wissellaadbakken
EN 12641	Dekzeilen
EUMOS 40511	Palen – Rongen
EUMOS 40509	Vervoer - Verpakking

In het nieuwe punt 45bis.6 worden deze normen door middel van een verwijzing naar bijlage III, I, 5, bij Richtlijn 2014/47/EU als verplichting opgenomen in de wegcode. De verwijzingstechniek kan worden verantwoord door het zuiver technisch karakter van deze normen en heeft bovendien als voordeel dat een eventuele wijziging van deze normen niet noopt tot aanpassing van artikel 45bis van de wegcode. De verwijzing naar de Europese richtsnoeren blijft behouden in het eerste lid.

D. Inwerkingtreding

Het ontwerpbesluit bevat geen afwijkende inwerkingtredingsbepaling, zodat de gebruikelijke termijn van inwerkingtreding toepassing is. Het ontwerpbesluit treedt in werking op de tiende dag na de bekendmaking ervan.

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

1. Het ontwerpbesluit heeft geen financiële weerslag.

2. Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 september 2017.

De Inspectie van Financiën meent dat het ontwerpbesluit de ontvangsten en uitgaven van de Vlaamse overheid potentieel beïnvloedt wegens een mogelijke impact op de werklust voor de personeelsleden belast met de controle en handhaving. Volgens de Inspectie van Financiën bestaat de kans dat er bijkomende menskracht nodig zal zijn om evenveel controles te blijven doen of dat bepaalde ontvangsten dalen omdat er minder vaststellingen (op andere overtredingen) worden gedaan.

De tijd die een controleur aan het aspect ladingzekering besteedt bij een controle kan uiteraard wel een impact hebben op het totale aantal controles dat een inspectieteam per dag kan uitvoeren, doch tegenover deze extra inspanning staat de eventuele vaststelling van bijkomende inbreuken op het vlak van de ladingzekering. Het totale aantal controles bepaalt op zich niet de omvang van de ontvangsten, maar wel het aantal tijdens dergelijke controles vastgestelde inbreuken.

3. Het begrotingsakkoord werd verleend op

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het ontwerpbesluit heeft geen impact op de lokale besturen.

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

Het ontwerpbesluit heeft geen impact op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1. Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2017/272 van 18 augustus 2017.

2. Het ontwerpbesluit heeft weinig inhoudelijk effect daar de wijzigingen hoofdzakelijk bestaan in een expliciete opname van reeds voorheen door middel van een verwijzing naar de Europese richtsnoeren voor de ladingzekering geldende regels. Waar het ontwerpbesluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2015/719 is er geen beleidsruimte. De opmaak van een reguleringssimpactanalyse brengt derhalve geen meerwaarde.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, en het verkeersveiligheidsbeleid, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën
- het begrotingsakkoord