

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

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 32bis 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
- 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^o 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”.

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering dat het voorwerp uitmaakt van onderhavige nota heeft betrekking op de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa, massa's over de assen en de afmetingen van de lading.

1.2 Situering en context

1 Op 6 mei 2015 publiceerde de Europese Unie Richtlijn (EU) 2015/719 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.

De bepalingen van Richtlijn 96/53/EG zijn terug te vinden in artikel 32bis 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: technisch reglement).

De maximale toegelaten massa's uit bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG vormen een minimum voor de lidstaten. Dit wil zeggen dat de lidstaten geen voertuigen mogen weigeren op hun grondgebied wanneer deze voldoen aan de in de bijlage vastgestelde maximale toegelaten massa's. De lidstaten zijn vrij om op hun grondgebied voertuigen met hogere maximale toegelaten massa's toe te staan.

Artikel 32bis van het technisch reglement is op bepaalde punten soepeler dan de maximale toegelaten massa's uit bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG, zodat niet elke wijziging die Richtlijn 2015/719 aanbrengt in (bijlage I van) Richtlijn 96/53/EG tot een wijziging van artikel 32bis noopt.

Met dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering worden de noodzakelijke wijzigingen die Richtlijn 2015/719 aanbrengt in Richtlijn 96/53/EG doorgevoerd in artikel 32bis van het technisch reglement, voor zover deze betrekking hebben op de gewestelijke bevoegdheid inzake maximaal toegelaten massa, massa's over de assen en de afmetingen van de lading.

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering voorziet derhalve in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2015/719.

2 Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering komt tevens tegemoet aan EU-Pilot 8469/16/MOVE.

Naar aanleiding van een klacht bij de Europese Commissie is gebleken dat artikel 32bis, 3.2.4 van het technisch reglement strijdig is met Richtlijn 96/53/EG. Artikel 32bis van het technisch reglement bleek strenger te zijn dan de maximale toegelaten massa's in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

Aan de Europese Commissie werd geantwoord dat de Belgische wetgeving inderdaad niet conform is met de huidige Europese regelgeving en dat deze tegenstrijdigheid naar aanleiding van de omzetting van Richtlijn 2015/719 zal worden rechtgezet.

3 Tenslotte worden in artikel 32bis van het technisch reglement een aantal bijkomende wijzigingen aangebracht, enerzijds op vraag van de sector en anderzijds omdat een aantal bepalingen in de praktijk niet meer relevant zijn.

1.3. Artikelsgewijze bespreking

1 Artikel 1

Artikel 1 van het ontwerp geeft uitvoering aan artikel 2 van Richtlijn 2015/719 dat stelt dat wanneer lidstaten bepalingen aannemen ter omzetting van de Richtlijn, in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar de Richtlijn moet worden verwezen, volgens de verwijzingsregels die door de lidstaten worden vastgesteld.

2 Artikel 2

Artikel 2 bevat de eigenlijke wijzigingen van artikel 32bis van het technische reglement.

Aangezien de verschillende wijzigingen allemaal in hetzelfde artikel worden aangebracht, zal voor de overzichtelijkheid elk punt van artikel 2 apart worden besproken.

2.1 Artikel 2 – punt 1°

Richtlijn 2015/719 voegt een aantal nieuwe definities toe aan artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG.

De definities van 'alternatieve brandstoffen', 'door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig' en 'intermodale vervoersverrichting' dienen in artikel 32bis van het technisch reglement te worden opgenomen, daar dit artikel ingevolge de omzetting van Richtlijn 2015/719 specifieke

bepalingen voorziet voor voertuigen die bij intermodale vervoersverrichtingen een of meer containers of wissellaadbakken vervoeren en voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen.

2.2 Artikel 2 – punt 2°

De wijzigingen in punt 1.4.1.1 brengen de eisen die verband houden met de maximale toegestane massa's in overeenstemming met Richtlijn 96/53/EG, zoals gewijzigd door Richtlijn 2015/719.

Voor slepen en gelede voertuigen die niet aan de Richtlijn voldoen, blijft deze eis gelden.

Voor voertuigen met vier assen blijft de eis hetzelfde of is hij minder streng dan de Richtlijn.

Daarenboven worden er aanvullingen gedaan wat betreft motorvoertuigen met meer dan vier assen en tridems bij motorvoertuigen.

Zodoende zijn de voorwaarden in overeenstemming met de Richtlijn en blijven ze de stabiliteit en de duurzaamheid van onze bruggen beschermen.

2.3 Artikel 2 – punt 3°

In Richtlijn 96/53/EG wordt door Richtlijn 2015/719 een nieuw artikel 10^{ter} ingevoegd, dat de maximaal toegestane massa's van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen vastlegt in bijlage I, punten 2.3.1, 2.3.2 en 2.4 van de richtlijn.

Deze punten in bijlage I van de richtlijn betreffen door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen (1.4.2.3), motorvoertuigen met drie assen (1.4.2.4) en gelede autobussen met drie assen (1.4.2.5).

Voor deze categorieën van voertuigen wordt bepaald dat de maximaal toegelaten massa kan worden verhoogd met het extra gewicht dat is vereist voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1000 kg.

De mogelijkheid voor deze voertuigcategorieën om hun maximaal toegelaten massa te verhogen met het extra gewicht dat is vereist voor de alternatieve brandstoftechnologie, met een maximum van 1000 kg, wordt thans voor elk van deze categorieën vastgelegd in de nieuwe punten 1.4.2.3 (door alternatieve brandstoffen aangedreven motorvoertuigen met twee assen, met uitzondering van autobussen), 1.4.2.4 (motorvoertuigen met drie assen) en 1.4.2.5 (gelede autobussen met drie assen).

Nieuw punt 1.4.2.6 vormt de omzetting van het nieuwe artikel 10^{ter}, derde lid van Richtlijn 96/53/EG, dat stipuleert dat het bijkomend gewicht dat voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen nodig is, moet worden bepaald op basis van de documentatie die door de fabrikant bij de goedkeuring van het betrokken voertuig wordt verstrekt.

2.4 Artikel 2 – punt 4°

De beperking van de massa per wiel tot 5000 kg voor banden waarvan de verhouding tussen de hoogte (H) en de breedte (B) van de band groter dan of gelijk is aan 70% is niet meer relevant.

Banden zijn tegenwoordig goedgekeurd volgens strenge Europese eisen en in de goedkeuring is de maximale draagkracht van de band opgenomen.

Bovendien heeft het schrappen van deze eis geen negatieve gevolgen voor de weginfrastructuur.

2.5 Artikel 2 – punt 5°

Vandaag is er geen minimale breedte voor een as bepaald. Wanneer men twee banden heel dicht tegen elkaar plaatst, is dit een as die de gestelde aslasten mag hebben. Hierdoor wordt de belasting zeer geconcentreerd, wat een negatieve impact kan hebben op bruggen en wegen. Dergelijke methodes worden meer en meer gebruikt bij landbouwmachines.

Door de maximaal toegelaten massa voor een as met een maximale spoorbreedte van 1,5 meter te bepalen op 6500 kg, wordt de maximale massa van extreem smalle assen beperkt. Deze waarde is in overeenstemming met de belasting die een band met een gelijkaardige oppervlakte heeft.

2.6 Artikel 2 – punt 6°

In punt 1.6.3 (massa per tandem) wordt een onderscheid gemaakt tussen de maximale massa op een dragende as van een tandem en de maximale massa op een aangedreven as van een tandem.

Dit onderscheid ontbrak in punt 1.6.4 (massa per tridem), hoewel er vrachtwagens bestaan met een of meer aangedreven assen binnen een tridem.

Vandaar de noodzaak tot verduidelijking in punt 1.6.4 (massa per tridem).

De laatste alinea werd toegevoegd omdat er in de praktijk voertuigen met assengroepen bestaande uit meer dan drie assen voorkomen. De huidige regelgeving, alsook Richtlijn 96/53/EG bevat geen bepalingen hierover. Door de opname van deze alinea worden de eisen voor deze assengroepen geregeld.

2.7 Artikel 2 – punt 7°

Punt 2.2 bevat de maximale toegelaten massa's voor autobussen. De maximale toegelaten massa voor autobussen met twee assen wordt verhoogd van 19 ton naar 19,5 ton door Richtlijn 2015/719 (wijziging punt 2.3.1 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG).

Bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG spreekt van gelede autobus met drie assen in plaats van een geleed voertuig met vouwbalg.

Wetgevings-technisch is het juister om punt 2.2 te vervangen en met een genummerde onderverdeling te werken.

2.8 Artikel 2 – punt 8°

In de praktijk rijden er voertuigen rond met meer dan vier assen. Deze mogelijkheid is op heden niet voorzien in artikel 32bis van het technisch reglement. De maximale toegelaten massa van dergelijke voertuigen dient eveneens te worden beperkt tot 32.000 ton.

Wetgevings-technisch is het juister om punt 3.2.1 te vervangen en met een genummerde onderverdeling te werken.

2.9 Artikel 2 – punt 9°

De wijzigingen in punten 3.2.3 vloeien voort uit de door Richtlijn 2015/719 gewijzigde maximale toegelaten massa's in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

Richtlijn 2015/719 voegt de punten 2.2.2. c) en d) toe in bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG, zodat

deze als punten 3.2.3.4° en 3.2.3.7° worden verwerkt in artikel 32bis van het technisch reglement.

Voor punt 3.2.3.4° wordt de maximale toegelaten massa:

- naar analogie met punt 3.2.3.3°, a) op 43.000 kg bepaald.
- naar analogie met punt 3.2.3.3°, b) op 44.000kg bepaald.

De aanpassing in punt 3.2.4 remedieert de in het kader van EU-Pilot 8469/16/MOVE vastgestelde tegenstrijdigheid met de huidige Europese regelgeving. Er worden aparte punten voorzien voor motorvoertuigen met twee assen en een aanhangwagen met tandem en motorvoertuigen met twee assen en een aanhangwagen met tridem.

Waar de maximale toegelaten massa voor een motorvoertuig met twee assen en een aanhangwagen met tandem of tridem vroeger verkeerdelijk op 35.000 kg werd gelegd, bedraagt deze thans respectievelijk 36.000 kg of 40.000 kg.

3 Artikel 3

Gezien de omzettingstermijn voor Richtlijn 2015/719 inmiddels is verstreken, wordt een spoedige inwerkingtreding nagestreefd. Om die reden wordt de dag na de bekendmaking van het besluit in het Belgisch Staatsblad vooropgesteld.

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

1 De gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2015/719 betreft louter een aanpassing van artikel 32bis van het technisch reglement, waarin onder meer de maximaal toegestane massa's, massa's over de assen en de afmetingen van de lading zijn opgenomen.

Er is bijgevolg geen budgettaire weerslag.

2. Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 28 september 2017

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorgestelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft enkel betrekking op de reglementering inzake maximaal toegestane massa's, massa's over de assen en de afmetingen van de lading.

Er is bijgevolg geen budgettaire weerslag, en dit noch op personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de investeringen, de schulden of de ontvangsten.

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

Het voorgestelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft geen impact op het personeelsbestand of 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. 2017/308 van 20 september 2017.

2 De wijzigingen aan artikel 32bis van het technisch reglement vloeien rechtstreeks voort uit de omzetting van Richtlijn 2015/719. Richtlijn 2015/719 laat niet toe om strenger te zijn dan de bepalingen in de richtlijn. Hierdoor is er geen sprake van een noemenswaardige vrije beleidsruimte.

De overige wijzigingen werden aangebracht binnen de grenzen van de Europese regelgeving.

De opmaak van een reguleringssimpactanalyse brengt derhalve geen meerwaarde en dient dan ook niet te worden opgemaakt.

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 artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid;
- 3° de Vlaamse minister, bevoegd voor 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 principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën