

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Vlaamse standpuntbepaling inzake 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 en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en 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 betreffende langere en zwaardere voertuigen

1. INHOUDELIJK

1. Inleiding

Krachtens artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dienen de gewestregeringen betrokken te worden 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 vervoersmiddelen.

2. Toelichting

2.1 Context

Op 23 oktober 2017 werd een brief gestuurd door Minister van Mobiliteit Bellot. Hij verwijst in dit kader naar het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende langere en zwaardere voertuigen.

2.2 Algemene bespreking

De bedoeling van het Koninklijk Besluit is een stabiel federaal wettelijk kader inzake het in het verkeer brengen van langere en zwaardere slepen te scheppen. Hiervoor worden een aantal

bepalingen, die momenteel terug te vinden zijn in het Koninklijk Besluit van 19 maart 2012, opgenomen in enerzijds het KB Technische Eisen en anderzijds de Wegcode. In de toekomst zal een speciale federale machtiging niet langer vereist zijn om een langere en zwaardere sleep in het verkeer te brengen.

De minimale technische vereisten om een LZV in het verkeer te brengen zullen in de toekomst geïntegreerd worden in het KB Technische Eisen en algemeen geldend zijn. Het is daarom van belang dat deze vereisten voldoende algemeen dekkend zijn.

De vereisten zijn momenteel niet voldoende algemeen dekkend. Het ontwerp bevat immers onvoldoende technische eisen om van een stabiel wettelijk kader te kunnen spreken en de verkeersveiligheid van LZV's te garanderen.

De gewesten kunnen weliswaar, bijvoorbeeld in het kader van een proefproject, bijkomende voorwaarden en eventueel strengere eisen opleggen dan voorzien in het KB Technische Eisen (bv. het voertuig moet beschikken over een EBS systeem), maar het is aangewezen dat het federaal kader op zich al voldoende ruim werd opgevat.

2.3 Artikelsgewijze bespreking

Tekstuele opmerkingen:

In artikel 2 moet in de Nederlandstalige tekst het woord “dimensies” gewijzigd worden in “afmetingen”.

In artikel 4 moet er in de Nederlandstalige tekst een spatie worden ingevoegd tussen aanhangwagens en trekken.

Inhoudelijke opmerkingen:

Er wordt voorgesteld om een definitie van “langere en zwaardere sleep” op te nemen in het KB Technische Eisen en de Wegcode.

Artikel 2 van het ontwerp KB met betrekking tot de remmen dient nog nader ingevuld te worden. Zo wordt gevreesd dat onder meer de bepaling “*De harmonisering van het remsysteem van de sleep moet worden verzekerd*” voor interpretatieproblemen zal zorgen. Als niet duidelijk kan worden uitgemaakt aan welke eisen de remmen van een LZV moeten voldoen dan is er een verkeersveiligheidsprobleem.

Er wordt voorgesteld de volgende bepalingen op te nemen:

De voertuigen zijn uitgerust met een remsysteem dat voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° de systemen Electronic Braking System 'EBS' en Electronic Stability Control 'ESC' of Rolling Stability System 'RSS' zijn aanwezig en werken altijd. De calculator en de modulator van EBS reageren onmiddellijk in functie van de ladingsgraad van de voertuigen;
- 2° alle asgroepen, gelegen tussen het trekkend voertuig en de laatste asgroep van de LZV, hebben een reactietijd die gelijk is aan deze van de laatste asgroep $\pm 0.1s$. De reactietijd van een asgroep is de gemiddelde waarde van de reactietijden van alle assen deel uitmakend van deze asgroep.

Deze eisen worden aangetoond door middel van een testrapport, afgeleverd door een erkende technische dienst.

Er dient tevens een bepaling te worden opgenomen met betrekking tot de koppelinrichtingen. De koppeling zelf (= Le dispositif d'attelage) moet weliswaar conform zijn met Reglement 55 maar de plaatsing van de koppeling moet eveneens conform zijn met de eisen van Reglement 55 (installatie-eisen). De huidige internationale regelgeving voorziet niet dat er zomaar bijkomende koppelingen kunnen geplaatst worden op om het even welk voertuig of plaats op dat voertuig. Door het opnemen van een bepaling hierover wordt net het kader gecreëerd om LZV op een correcte manier mogelijk te maken.

Er wordt voorgesteld de volgende bepalingen op te nemen:

De koppelinrichtingen zijn conform met het VN/ECE-Reglement nr. 55 en de karakteristieke waarden van alle koppelinrichtingen zijn voldoende hoog voor de gevraagde massa's. De installatie van een bijkomende koppelinrichting op het tussenvoertuig is conform met het VN/ECE-Reglement nr. 55.

Deze eisen worden aangetoond door middel van een testrapport, afgeleverd door een erkende technische dienst of door een erkende fabrikant.

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

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 13 december 2017 dat als bijlage bij deze nota is gevoegd. Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

"a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"

- ”b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven”
- ”c. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg”
- ”d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten”
- ”e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen”

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

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist.

JoKER is hier tevens niet van toepassing.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° in te stemmen met het 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 en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en 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 betreffende langere en zwaardere voertuigen, mits aan de voormelde tekstuele en inhoudelijke opmerkingen tegemoetgekomen wordt;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid

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

Ben Weyts

Bijlagen:

- Adviesvraag minister Bellot dd. 23 oktober 2017
- Advies IF dd. 13 december 2017