

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de
technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen
- 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, 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de gewesten bevoegd zijn voor:

“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 in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”.

De memorie van toelichting bij het voorstel van bijzondere wet met betrekking tot de Zesde Staatshervorming van 6 januari 2014 preciseert dat wat de technische keuring van voertuigen betreft, het onder meer gaat over de materies die in de volgende teksten worden geregeld:

- het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;
- het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

1.2 Situering en context

1 Op 29 april 2014 werden drie Europese richtlijnen met betrekking tot “the roadworthiness package” gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Unie. Dit pakket inzake de technische

controle van voertuigen bestaat uit drie onderdelen: periodieke technische controles (RL 2014/45/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 dient thans door de drie gewesten te worden omgezet.

2 De regelgeving inzake technische controles van bedrijfsvoertuigen wordt op heden geregeld in het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, bepaalt de bedragen die kunnen worden geïnd wanneer naar aanleiding van een technische controle langs de weg een inbreuk op een technische eis wordt vastgesteld.

3 Voorliggend ontwerpbesluit beoogt Richtlijn 2014/47/EU om te zetten in eigen Vlaamse regelgeving.

Middels voorliggend ontwerpbesluit wordt het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland opgeheven en komt een autonome Vlaamse regelgeving tot stand.

De sanctieregeling in het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt via het voorliggend ontwerpbesluit in overeenstemming gebracht met de inhoud van Richtlijn 2014/47/EU. Daartoe wordt de bijlage waarin de inbreuken met de daarop gestelde bedragen zijn opgenomen integraal vervangen en worden meer uitgebreide en gedetailleerde inbreuken en nieuwe bedragen geïntroduceerd.

4 Daarnaast bevat het voorliggend ontwerpbesluit een aantal wijzigingsbepalingen die volgen uit de recente wijziging door het Vlaamse Gewest van artikel 45*bis* van de wegcode.

Op 17 november 2017 hechtte de Vlaamse Regering haar definitieve goedkeuring aan het 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.

Dit besluit stemt de inhoud van artikel 45*bis* van de wegcode af op de inhoud van bijlage III bij de Richtlijn 2014/47/EU en brengt 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.

Nadat het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 de regelgeving inzake de ladingzekering heeft gewijzigd, zorgt het voorliggend ontwerpbesluit ervoor dat nu ook de controle op de ladingzekering en de sanctionering van inbreuken inzake ladingzekering in overeenstemming is met Richtlijn 2014/47/EU.

5 Teneinde de politiediensten niet te confronteren met uiteenlopende gewestelijke regelgeving,

werd er bij de opmaak van het voorliggend ontwerpbesluit naar gestreefd om de inhoud van de regelgeving en de sanctieregeling zo veel als mogelijk op elkaar af te stemmen.

Het Waalse Gewest publiceerde op 18 september 2017 het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.

Inhoudelijk zijn er een aantal verschillen met het voorliggend ontwerpbesluit. Zo wordt in het Waalse besluit de regelgeving inzake ladingzekering uit de wegcode gehaald en in dit besluit opgenomen, en wordt de sanctieregeling wetgevings-technisch op een andere manier behandeld.

De inbreuken en de bedragen die op de verschillende inbreuken werden bepaald, zijn echter gelijklopend in het voorliggend ontwerpbesluit.

Het ontwerp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gelijkaardig aan het Waalse besluit.

1.3 Artikelsgewijze bespreking

(a) Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

1° Artikel 1: omzettingsbepaling

Artikel 1 geeft uitvoering aan artikel 26, 1, vierde lid, van Richtlijn 2014/47/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) Hoofdstuk 2. Definities

2° Artikel 2: definities

Richtlijn 2014/47/EU bevat in artikel 3 verschillende definities die moeten worden omgezet. Deze definities worden zo veel als mogelijk ongewijzigd overgenomen uit de richtlijn en zijn thans alfabetisch gerangschikt.

Hieronder worden enkel die definities besproken waaraan inhoudelijke wijzigingen, andere dan deze ingevolge het taal- en legistiek advies, worden aangebracht of die worden toegevoegd.

a) Artikel 2, 8° departement: het departement, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie

De definitie van 'departement' wordt toegevoegd.

Het in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 aangeduide departement betreft het departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat in het ontwerpbesluit zal worden vermeld als het 'departement'.

b) Artikel 2, 4° bevoegde instantie: het departement

Richtlijn 2014/47/EU omschrijft de bevoegde instantie als "een door een lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles".

Binnen het Vlaamse Gewest is het departement belast met het beheer van het systeem van technische controles. De technische controles zelf worden verricht in door het departement erkende instellingen voor technische keuring. Derhalve is het opportuun om het departement expliciet aan te duiden als 'bevoegde instantie'.

c) Artikel 2, 5° contactpunt: het departement

Er wordt een definitie van 'contactpunt' toegevoegd.

Het departement werd overeenkomstig artikel 17, §2 van Richtlijn 2014/47/EU aangewezen en aangemeld bij Europa als het contactpunt voor het Vlaamse Gewest.

d) Artikel 2, 7° controleverslag: een rapport met de uitslag van de technische controle langs de weg

Uit het advies van de raadgevende commissie "administratie-nijverheid" is gebleken dat het niet helemaal duidelijk is dat het 'controleverslag' naar aanleiding van een technische controle langs de weg moet worden onderscheiden van het keuringsbewijs na periodieke keuring van het voertuig. De richtlijn definieert het begrip 'controleverslag' niet.

Teneinde elke mogelijke verwarring uit te sluiten, opteert het Vlaamse Gewest ervoor om een onderscheiden definitie van 'controleverslag' toe te voegen.

e) Artikel 2, 14° keuringsbewijs: een rapport met de uitslag van de technische controle dat is uitgereikt door de instantie die ervoor bevoegd is technische controles te verrichten, of door een controlecentrum

De richtlijn omschrijft het rapport met de uitslag van de periodieke technische controle als 'technisch certificaat'. In artikel 1, §2, 20° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technisch eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt dit gedefinieerd als 'het keuringsbewijs'.

Er valt te verkiezen om het reeds in de interne regelgeving gehanteerde begrip 'keuringsbewijs' te gebruiken.

(c) Hoofdstuk 3. Technische controle langs de weg

3° Artikel 3: bevoegde personen

De wegeninspecteurs, vermeld in artikel 16 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, zijn binnen het Vlaamse Gewest de bevoegde personen voor het toezicht in het kader van technische controles langs de weg.

In artikel 3 van het ontwerpbesluit worden zij expliciet gekwalificeerd als bevoegde personen, zodat het voor de buitenwereld helder is dat de wegeninspecteurs – sinds de Zesde Staatshervorming – over deze bevoegdheid beschikken.

De formulering 'met behoud van de bevoegdheid van andere personen' garandeert dat de aanduiding van de wegeninspecteurs geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van andere personen, zoals bv. de politie.

4° Artikel 4: toepassingsgebied

In artikel 4 wordt het toepassingsgebied van het ontwerpbesluit afgelijnd.

Richtlijn 2014/47/EU is volgens artikel 2 van de richtlijn van toepassing op bedrijfsvoertuigen met een ontwerpssnelheid van meer dan 25 km/h in de voertuigcategorieën M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ en met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/h voor de categorie T.

Het in artikel 4 van het ontwerpbesluit beschreven toepassingsgebied komt overeen met het toepassingsgebied van de richtlijn.

5° Artikel 5: risicoclassificatiesysteem

Artikel 5 van het ontwerpbesluit vormt de omzetting van artikel 6 van Richtlijn 2014/47/EU, dat stelt dat de lidstaten informatie over het aantal en de ernst van de vastgestelde gebreken, aangetroffen op door individuele ondernemingen geëxploiteerde voertuigen, dienen in te voeren in een risicoclassificatiesysteem. Het risicoclassificatiesysteem wordt beheerd door bevoegde instanties van de lidstaat.

Het departement werd voor het Vlaamse Gewest aangeduid als bevoegde instantie, zodat bij de omzetting van de richtlijn het departement wordt belast met de opdracht om de informatie in te voeren in het risicoclassificatiesysteem.

6° Artikel 6: verantwoordelijkheden

Richtlijn 2014/47/EU schrijft in artikel 7, 1, voor dat het technisch certificaat van de meest recente periodieke technische controle, of een kopie ervan of, indien het technisch certificaat elektronisch is opgesteld, een gecertificeerde of originele gedrukte versie van het certificaat, en het verslag van de recentste technische controle langs de weg, indien beschikbaar, in het voertuig worden bewaard. De lidstaten mogen hun autoriteiten toestaan elektronisch bewijs van deze inspecties te aanvaarden wanneer deze informatie in dat verband toegankelijk is.

Op basis van het bovenstaande bepaalt artikel 6, eerste lid, van het ontwerpbesluit dat het keuringsbewijs en het controleverslag van de recentste technische controle langs de weg in het voertuig worden bewaard.

Het technisch certificaat van de meest recente periodieke technische controle betreft immers het keuringsbewijs, zoals in artikel 2, 14° van het ontwerpbesluit gedefinieerd als: een rapport met de uitslag van de technische controle dat is uitgereikt door de instantie die ervoor bevoegd is technische controles te verrichten, of door een controlecentrum.

Er wordt vereist dat het originele document in het voertuig wordt bewaard. Een kopie wordt niet aanvaard, evenmin als het elektronisch bewijs van deze inspecties.

Daarnaast bevat artikel 6, tweede lid, van het ontwerpbesluit de verplichting uit artikel 7, 2, van de richtlijn, nl. dat de ondernemingen en bestuurders van een voertuig dat aan een technische controle langs de weg wordt onderworpen, hun medewerking moeten verlenen en toegang tot het voertuig, de onderdelen ervan en de relevante documentatie moeten bieden voor de uitvoering van de controle.

Voor het weigeren van de controle wordt een aparte onmiddellijke inning voorzien.

7° Artikel 7: controleurs

Artikel 7 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 8 van Richtlijn 2014/47/EU. Afgezien van een aantal tekstuele wijzigingen naar aanleiding van het taal- en legistiek advies, neemt artikel 7 van het ontwerpbesluit de tekst van de richtlijn integraal over.

Het ontwerpbesluit bepaalt zodoende dat de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle gebeuren zonder discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig.

Daarnaast wordt bepaald dat de controleur bij de uitvoering van een technische controle langs de weg vrij is van elk belangenconflict dat invloed zou kunnen hebben op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit.

Artikel 7 van het ontwerpbesluit stelt dat de verloning van controleurs op geen enkele manier mag worden beïnvloed door het resultaat van de technische controle langs de weg. Ter zake werd niet ingegaan op het taaladvies om het woord 'verloning' te vervangen door 'beloning', zoals dit tevens in de richtlijn is opgenomen.

Het woord 'verloning' is een neutraal begrip en het woord 'beloning' zou daarentegen de indruk kunnen wekken dat het loon van de controleur afhankelijk is van het aantal uitgevoerde controles langs de weg en hun resultaat.

Tenslotte wordt in artikel 7 van het ontwerpbesluit overgenomen dat nadere technische controles langs de weg worden verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten voor de competentie en de opleiding, vermeld in artikel 13 en bijlage IV van Richtlijn 2014/45/EU.

8° Artikel 8: selectie van het voertuig

Artikel 8 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 9 van Richtlijn 2014/47/EU. Afgezien van een aantal tekstuele wijzigingen naar aanleiding van het taal- en legistiek advies, neemt artikel 8 van het ontwerpbesluit de tekst van de richtlijn integraal over.

Artikel 8 van het ontwerpbesluit bepaalt dat bij de selectie van een voertuig voor een initiële technische controle langs de weg prioriteit mag worden gegeven aan voertuigen die worden geëxploiteerd door ondernemingen met een hoog risicoprofiel als bedoeld in Richtlijn 2006/22/EG (zie artikel 5 van het ontwerpbesluit). Voertuigen mogen ook willekeurig voor controle worden geselecteerd, of wanneer er een vermoeden bestaat dat het voertuig een risico voor de verkeersveiligheid of het milieu vormt.

9° Artikel 9: inhoud en methoden voor technische controles langs de weg

Artikel 9 van het ontwerpbesluit strekt tot omzetting van artikel 10 van Richtlijn 2014/47/EU.

Uit de opbouw van artikel 10 van de richtlijn, die werd overgenomen in artikel 9 van het ontwerpbesluit, blijkt dat het systeem van technische controles langs de weg bestaat uit een initiële technische controle langs de weg en (eventueel een) nadere technische controle langs de weg.

De eerste paragraaf van artikel 9 van het ontwerpbesluit beschrijft de punten waaruit de initiële technische controle bestaat.

In eerste instantie worden de documenten met betrekking tot de technische controle van het voertuig (i.e. van de periodieke keuring en desgevallend van een technische controle langs de weg) gecontroleerd en wordt er een visuele inspectie van het voertuig gedaan. Op basis van de vaststellingen naar aanleiding van deze controle, kan de controleur beslissen om al dan niet tot een nadere technische controle van het voertuig over te gaan. Indien nodig kan reeds tijdens het initiële onderzoek een technische controle gebeuren, ter onderbouwing van het besluit om een nadere

technische controle uit te voeren, waarbij iedere daarvoor geschikt geachte methode mag worden gehanteerd.

Indien er een controleverslag van een eerdere technische controle langs de weg beschikbaar is, wordt in het bijzonder nagegaan of een gebrek dat in het voorgaande controleverslag is opgenomen, is verholpen.

Indien tot een nadere technische controle wordt besloten, biedt paragraaf 2 van artikel 9 van het ontwerpbesluit het kader voor de inhoud van deze nadere technische controle langs de weg. Voor de inhoud van de nadere technische controle langs de weg wordt verwezen naar bijlage 1 bij het ontwerpbesluit. Deze bijlage stemt quasi volledig overeen met bijlage II bij Richtlijn 2014/47/EU en bevat de te controleren punten, alsook de aangewezen controlemethode voor het controleren van deze punten. De verschillen ten opzichte van de bijlage II bij de richtlijn zullen hieronder worden toegelicht bij de bespreking van bijlage 1 bij het ontwerpbesluit.

Paragraaf 2 van artikel 9 van het ontwerpbesluit vermeldt expliciet dat de nadere technische controle betrekking heeft op de punten die noodzakelijk en relevant worden geacht. Niet elk punt van de lijst in bijlage 1 bij het ontwerpbesluit dient derhalve steeds te worden gecontroleerd.

Ter zake wordt bijkomend bepaald dat als uit het keuringsbewijs of het controleverslag van een technische controle langs de weg blijkt dat in de loop van de afgelopen drie maanden al een controle is verricht van een van de punten van de lijst, vermeld in bijlage 1, dat punt niet opnieuw wordt gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd is, namelijk als visueel een of meer gebreken worden vastgesteld of de algemene staat van het voertuig doet vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de voorschriften die op het voertuig van toepassing zijn.

Met de omschrijving *“namelijk als visueel een of meer gebreken worden vastgesteld of de algemene staat van het voertuig doet vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de voorschriften die op het voertuig van toepassing zijn”* wordt het begrip ‘kennelijk gebrek’ uit de richtlijn verduidelijkt. De omschrijving werd overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

10° Artikel 10: controlefaciliteiten

Artikel 10 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 11 van Richtlijn 2014/47/EU.

Dit artikel schrijft voor waar de technische controles langs de weg kunnen worden uitgevoerd.

Als algemeen principe geldt dat een technische controle langs de weg om het even waar kan plaatsvinden. De controleurs maken daarbij gebruik van mobiele controle-eenheden, die technische apparatuur bevatten om de technische controles uit te voeren, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist.

Daarnaast kan een technische controle langs de weg eveneens doorgaan in een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg.

Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

Teneinde het tijdsverlies zo veel als mogelijk te beperken, schrijft artikel 10, §1, tweede lid, van het ontwerpbesluit voor dat wanneer de nadere technische controle in een controlecentrum of een

aangewezen faciliteit voor controles langs de weg moet worden uitgevoerd, die zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten wordt verricht.

Artikel 10 van het ontwerpbesluit voegt nog twee extra leden toe ten opzichte van de tekst van de richtlijn, meer bepaald worden in de twee laatste leden van paragraaf 2 gesteld dat de constructievoorschriften en de voorwaarden waaraan de apparatuur en de controletoeestellen moeten voldoen, worden goedgekeurd door de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, of zijn gemachtigde en dat de apparatuur en controletoeestellen minstens één keer per jaar worden nagezien door een erkende controle-instelling, aangewezen door de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, of zijn gemachtigde.

Deze toevoeging werd overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland en is ingegeven door de bekommernis dat de resultaten van de gebruikte apparatuur correct en betrouwbaar dienen te zijn.

11° Artikel 11: beoordeling van gebreken

Artikel 11 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 12 van Richtlijn 2014/47/EU.

Dit artikel bevat een verwijzing naar bijlage 1 bij het ontwerpbesluit. Zoals hierboven reeds gesteld, stemt deze bijlage quasi volledig overeen met bijlage II bij Richtlijn 2014/47/EU en bevat naast de te controleren punten, alsook de aangewezen controlemethode voor het controleren van deze punten, tevens een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

Naargelang de ernst, worden de gebreken ingedeeld in een van de volgende groepen:

- 1° kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu hebben, en andere kleine vormen van niet-naleving;
- 2° grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen, die gevolgen voor het milieu hebben, of die andere weggebruikers in gevaar brengen, en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- 3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen, of die gevolgen voor het milieu hebben.

De richtlijn schrijft voor dat een voertuig dat gebreken vertoont in meer dan een van de groepen van gebreken, wordt ingedeeld in de groep van het ernstigste gebrek.

De facultatieve mogelijkheid om een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied in te delen in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren, wordt niet overgenomen.

12° Artikel 12: controle van de wijze waarop lading is vastgezet

Artikel 12 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 13 van Richtlijn 2014/47/EU.

Artikel 13 van Richtlijn 2014/47/EU bepaalt dat een voertuig tijdens een controle langs de weg kan worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop de lading ervan is vastgezet. De richtlijn bevat tevens beginselen en normen waaraan de ladingzekering dient te voldoen.

In de inleiding werd besproken dat het Vlaamse Gewest middels het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 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, artikel 45 *bis* van de wegcode heeft gewijzigd in het licht van de

normen en beginselen uit Richtlijn 2014/47/EU.

Het komt bijgevolg passend voor om in artikel 12 van het ontwerpbesluit te verwijzen naar artikel 45*bis* van de wegcode. Artikel 45*bis* bevat immers de reglementaire voorschriften waaraan de ladingzekering dient te voldoen, terwijl artikel 12 van het ontwerpbesluit de regels inzake de controle op die ladingzekering bevat.

Het artikel 12 van het ontwerpbesluit bepaalt uitdrukkelijk dat het ontwerpbesluit geen afbreuk doet aan de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen en onverminderd de regelgeving over de aslasten, gewichten en afmetingen.

Daarnaast verwijst artikel 12 van het ontwerpbesluit voor de controle op de ladingzekering, net zoals bij de controle op zuiver technische eisen, naar bijlage 2 bij het ontwerpbesluit met daarin een lijst met mogelijke gebreken en de ernst daarvan. Er wordt een gelijkaardige indeling gehanteerd, naargelang de ernst van de inbreuk:

- 1° klein gebrek: de lading is correct vastgezet, maar een veiligheidsadvies zou op zijn plaats zijn;
- 2° groot gebrek: de lading is niet voldoende vastgezet en de lading of delen ervan kunnen aanzienlijk verschuiven of omvallen;
- 3° gevaarlijk gebrek: de verkeersveiligheid is direct in het gedrang door de kans dat de lading of delen ervan verloren gaan, een gevaar dat rechtstreeks voortvloeit uit de lading of een onmiddellijk gevaar voor personen.

Als het vervoer verschillende gebreken vertoont, wordt het ingedeeld in de groep van het ernstigste gebrek.

13° Artikel 13: follow-up in het geval van grote of gevaarlijke gebreken

Artikel 13 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 14 van Richtlijn 2014/47/EU.

De richtlijn schrijft een aantal verplichtingen voor die in acht moeten worden genomen, wanneer tijdens een initiële of nadere technische controle een groot of gevaarlijk gebrek wordt vastgesteld. Al deze verplichtingen kunnen worden verklaard vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Overeenkomstig de richtlijn, schrijft paragraaf 1 van artikel 13 van het ontwerpbesluit vooreerst voor dat elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle wordt geconstateerd, wordt verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.

Daarnaast wordt opgenomen dat als er sprake is van gebreken die vanwege rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk hersteld moeten worden, het gebruik van het voertuig verboden is totdat de gebreken zijn verholpen.

Om deze verplichtingen ook effectief te kunnen afdwingen op het terrein, bepaalt het derde lid van paragraaf 1 van artikel 13 van het ontwerpbesluit dat de personen, vermeld in artikel 3, eventueel door inhouding van de boorddocumenten, met inbegrip van de eventueel vereiste vervoersvergunningen, het gebruik van het voertuig tijdelijk kunnen opschorten.

Het derde lid werd overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Vervolgens nemen het vierde en vijfde lid van paragraaf 1 van artikel 13 van het ontwerpbesluit de mogelijkheid uit de richtlijn over, die stelt dat het gebruik van een dergelijk voertuig kan worden toegestaan om naar de dichtstbijzijnde garage te rijden om de gebreken te verhelpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat de garage kan worden bereikt en dat er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. Als het voertuig niet zodanig kan worden hersteld dat het de garage kan bereiken, mag het naar een beschikbare locatie worden gebracht waar het kan worden hersteld.

Het komt aan de controleur ter plaatste toe om te oordelen of het voertuig dergelijke verplaatsing op een veilige wijze kan doorstaan.

Paragraaf 2 van artikel 13 van het ontwerpbesluit geeft de controleur, in geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen waaronder en een redelijke termijn waarin het voertuig mag worden gebruikt voordat de gebreken zijn verholpen.

Daarnaast wordt in paragraaf 3 van artikel 13 van het ontwerpbesluit overeenkomstig de richtlijn aan de controleur de mogelijkheid geboden om te besluiten dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle in een controlestation moet worden onderworpen en wordt de procedure beschreven die in dat geval wordt gevolgd.

In paragraaf 3 van artikel 13 van het ontwerpbesluit wordt tenslotte beschreven welke stappen het departement kan nemen wanneer grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld bij een voertuig dat in een andere lidstaat is ingeschreven of dat buiten de Unie is ingeschreven.

Uit het laatste lid van artikel 12 van het ontwerpbesluit blijkt dat de in artikel 13 beschreven procedures eveneens van toepassing zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.

14° Artikel 14: controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

Artikel 14 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 16 van Richtlijn 2014/47/EU.

Het bevat in het eerste lid een opsomming van welke informatie moet worden meegedeeld aan het departement, na iedere initiële technische controle langs de weg. Het betreft meer bepaald:

- 1° het land waar het voertuig is ingeschreven;
- 2° de categorie waartoe het voertuig behoort;
- 3° het resultaat van de initiële technische controle langs de weg.

Het tweede lid bepaalt dat nadat een nadere controle is uitgevoerd, een controleverslag wordt opgesteld conform het model, opgenomen in bijlage 4 en dat de bestuurder van het voertuig hiervan een exemplaar ontvangt. Het model van het controleverslag is als bijlage 4 bij het ontwerpbesluit gevoegd. Het controleverslag wordt besproken bij de artikelsgewijze bespreking over bijlage 4.

De controleur dient binnen een redelijke termijn na de nadere technische controles langs de weg de resultaten van die controles mee te delen aan de bevoegde instantie. De bevoegde instantie bewaart die informatie gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst, conform de toepasselijke wetgeving over de gegevensbescherming.

Artikel 14 van het ontwerpbesluit neemt quasi letterlijk de inhoud van artikel 16 van Richtlijn 2014/47/EU over en behoeft geen verdere toelichting.

15° Artikel 15: samenwerking tussen lidstaten

Artikel 15 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 18 van Richtlijn 2014/47/EU.

Artikel 18 van de richtlijn gelast de lidstaten, in het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de controle is verricht, of gebreken die resulteren in een (gedeeltelijk) verbod om het voertuig te gebruiken, om de resultaten van deze controle mee te delen aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. In het geval waarin aan een voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden geconstateerd, kan het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd de bevoegde instantie van de lidstaat van inschrijving via het contactpunt verzoeken om passende follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een aanvullende technische controle als bedoeld in artikel 14 van de richtlijn (artikel 13 van het ontwerpbesluit).

Aangezien het departement werd aangeduid als contactpunt voor het Vlaamse Gewest, wordt artikel 15 van het ontwerpbesluit in die zin geherformuleerd.

16° Artikel 16: mededeling van informatie aan de Commissie

Artikel 16 van het ontwerpbesluit bevat de omzetting van artikel 20 van Richtlijn 2014/47/EU.

Op basis van artikel 20 van de richtlijn, dienen de lidstaten de Commissie via elektronische weg bepaalde gegevens mee te delen over de voertuigen die op zijn grondgebied zijn gecontroleerd in de voorgaande twee kalenderjaren. Die gegevens omvatten:

- 1° het aantal gecontroleerde voertuigen;
- 2° de categorie van de gecontroleerde voertuigen;
- 3° het land waar elk geïnspecteerd voertuig is ingeschreven;
- 4° in geval van nadere controles de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten.

Als contactpunt voor het Vlaamse Gewest, beschikt het departement over de gevraagde informatie, zodat het departement in artikel 16 van het ontwerpbesluit wordt belast met de verplichting om de Commissie de gevraagde gegevens te bezorgen.

(d) Hoofdstuk 4. Wijzigingsbepalingen

Het laatste hoofdstuk van het ontwerpbesluit bevat verschillende wijzigingsbepalingen, die enerzijds tot doel hebben de sanctieregeling bij de vaststelling van technische inbreuken en inbreuken op de ladingzekering in overeenstemming te brengen met de omzetting van Richtlijn 2014/47/EU en anderzijds om de recente wijziging door het Vlaamse Gewest van artikel 45 *bis* van de wegcode te integreren in de bestaande regelgeving.

17° Artikel 17: aanpassing artikel 3, punten 47° en 48°, van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

Het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer deelt de verschillende inbreuken inzake wegverkeer in in graden.

De onmiddellijke inning die geldt voor elk van die graden werd vastgelegd in het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer.

Het koninklijk besluit van 30 september 2005 vermeldt in punten 47° en 48° van artikel 3 nog de oude tekst van het artikel 45 *bis* van de wegcode, die ingevolge het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 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, werd gewijzigd.

Ten gevolge van de gewijzigde versie van artikel 45*bis* van de wegcode worden de punten 47° en 48° opgesplitst in een punt 47°/1, 47°, 48°/1 en 48°. De indeling als overtreding van de derde graad blijft behouden.

De wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 dient binnen het jaar na de inwerkingtreding decretaal bekrachtigd te worden.

18° Artikel 18: wijziging van artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

19° Artikel 19: wijziging van artikel 5 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

20° Artikel 20: vervanging van bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De wijzigingen aan het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zijn tweeledig. Gezien de samenhang tussen de vooropgestelde wijzigingen, komt het aangewezen voor om de wijzigingen uit artikel 18, 19 en 20 van het ontwerpbesluit samen te bespreken.

Als voornaamste wijziging, wordt de bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 met mogelijke inbreuken en de daarop bepaalde onmiddellijke inningen vervangen. Dit betreft de wijziging in artikel 20 van het ontwerpbesluit, die correspondeert met bijlage 5 bij het ontwerpbesluit.

Bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 bevat de mogelijke inbreuken op de technische eisen en het daarop gestelde bedrag van de onmiddellijke inning.

Het aantal mogelijke inbreuken in de nieuwe bijlage 2 wordt in overeenstemming gebracht met de lijst van de te controleren punten in bijlage 1 bij het ontwerpbesluit. Teneinde de coherentie tussen de beide bijlagen te bewaren, werd ervoor gewaakt dat de nummering in deze bijlagen gelijkloopt.

In vergelijking met de oude bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006, wordt het aantal mogelijke inbreuken aanzienlijk uitgebreid, dit ten gevolge van de uitbreiding van het aantal te controleren punten in Richtlijn 2014/47/EU.

Tevens werden een aantal mogelijke inbreuken overgenomen uit de bestaande bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 en werden een paar nieuwe inbreuken toegevoegd. De belangrijkste toevoeging van nieuwe inbreuken betreffen 'fraude van het gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem' (punten 8.2.1.1.d) en 8.2.2.1.e).

Voor de onmiddellijke inning bij inbreuken met betrekking tot de tachograaf, wordt in punt 7.9 met een verwijzing naar bijlage 1, aanhangsel 3, punt e) van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken

inzake het vervoer over de weg gewerkt. De materie van de tachograaf betreft immers een gemengde bevoegdheid tussen de gewesten en de federale overheid, zodat het niet werkbaar of raadzaam is om deze inbreuken uit het koninklijk besluit van 19 juli 2000 te halen.

Bij de vervanging van de bijlage werden eveneens de bedragen van de onmiddellijke inningen herzien, waarbij de bedragen afhankelijk zijn van de in Richtlijn 2014/47/EU gemaakte indeling van het gebrek als 'klein', 'groot' of 'gevaarlijk'. Met deze indeling komen in principe bedragen overeen van respectievelijk 75, 350 of 1000 euro.

In een aantal gevallen wordt van deze bedragen afgeweken, namelijk wanneer wordt geoordeeld dat een dergelijke inbreuk dermate de verkeersveiligheid in het gedrang brengt. In die gevallen bedraagt de onmiddellijke inning 2500 euro. Als voorbeeld kan worden verwezen naar inbreuk 7.10.b) 'snelheidsbegrenzer werkt duidelijk niet'.

De gewijzigde bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 noopte tot aanpassing van het in artikel 3 en 5 bepaalde maximumbedrag voor de onmiddellijke inning in hoofde van eenzelfde overtreder. Immers is niet alleen de kans dat meerder inbreuken worden vastgesteld hoger ingevolge het uitgebreide aantal te controleren punten, ook de daarop gestelde bedragen werden verhoogd. Dit betreft de wijzigingen in artikel 18 en 19 van het ontwerpbesluit.

De maxima bedragen thans 3500 euro en 7000 euro.

De gevallen waarin het verhoogde maximumbedrag van 7000 euro toepassing vindt, werden tenslotte verruimd met de gevallen waarin een technisch onderdeel van het voertuig frauduleus werd gemanipuleerd.

21° Artikel 21: wijziging artikel 2 van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer

22° Artikel 22: wijziging artikel 7 van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer

23° Artikel 23: wijziging artikel 14 van het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer

24° Artikel 24: toevoeging van een bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer

De wijzigingen in de artikelen 21, 22, 23 en 24 houden alle verband met het gegeven dat bij een technische controle langs de weg thans ook de ladingzekering wordt gecontroleerd, zodat het wenselijk is deze wijzigingen samen te behandelen in deze nota.

Op heden wordt een inbreuk op artikel 45*bis* van de wegcode gecatalogeerd als een overtreding van de derde graad, waarop in het koninklijk besluit van 19 april 2014 een onmiddellijke inning is bepaald van 174 euro.

Dit bedrag wordt door de controlerende diensten als ontoereikend ervaren, in verhouding met het verkeersveiligheidsrisico dat een gebrekkige ladingzekering met zich meebrengt. Dit bedrag is evenmin vergelijkbaar met de nieuwe bedragen van onmiddellijke inningen inzake technische eisen. In het licht daarvan wordt ervoor geopteerd om nieuwe bedragen voor onmiddellijke inningen bij overtredingen inzake ladingzekering in te voeren.

Aan het koninklijk besluit van 19 april 2014 wordt daartoe een nieuwe bijlage 2 gevoegd, met daarin verschillende mogelijke inbreuken inzake ladingzekering, met per inbreuk het bedrag van de

onmiddellijke inning. Dit betreft de wijziging in artikel 24 van het ontwerpbesluit, die correspondeert met bijlage 6 bij het ontwerpbesluit.

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 19 april 2014, zijnde bijlage 6 bij het ontwerpbesluit, volgt dezelfde logica als de nieuwe bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

In de eerste plaats worden namelijk eveneens dezelfde punten als in de lijst met de te controleren punten inzake ladingzekering overgenomen, uit bijlage 2 bij het ontwerpbesluit, met daarbij het bedrag van de onmiddellijke inning. De nummering in de beide bijlagen loopt gelijk teneinde de coherentie tussen de bijlagen 2 en 6 te behouden.

Daarenboven worden dezelfde bedragen van respectievelijk 75, 350 of 1000 euro gehanteerd, afhankelijk van de in Richtlijn 2014/47/EU gemaakte indeling van het gebrek als 'klein', 'groot' of 'gevaarlijk'.

Net zoals bij de onmiddellijke inningen inzake technische eisen, dient ingevolge de nieuwe bedragen voor de onmiddellijke inning ook het maximale bedrag van de onmiddellijke inning in hoofde van eenzelfde overtreder in geval van overtredingen inzake ladingzekering te worden herbekeken. Momenteel bedraagt dit maximum 347 euro voor overtredingen begaan door een persoon met een woonplaats of vaste verblijfplaats in België en 866 euro voor overtredingen begaan door een persoon zonder woonplaats of vaste verblijfplaats in België. Overtredingen inzake alcohol tellen niet mee voor de berekening van deze maxima.

Om niet voor alle overtredingen inzake wegverkeer het maximum te verhogen, dient het maximumbedrag voor overtredingen inzake ladingzekering losgekoppeld te worden van de overige overtredingen inzake wegverkeer.

Het maximumbedrag in hoofde van eenzelfde overtreder, zowel voor overtreders met een woonplaats of vaste verblijfplaats in België als overtreders zonder een woonplaats of vaste verblijfplaats in België, wordt voor overtredingen inzake ladingzekering begrensd op 2000 euro, wat overeenkomt met het bedrag voor twee 'gevaarlijke' inbreuken.

Voor de overige inbreuken inzake wegverkeer, blijven de hierboven gestelde maxima van toepassing.

De artikelen 22 en 23 van het ontwerpbesluit voeren de wijzigingen met betrekking tot het maximumbedrag voor overtredingen inzake ladingzekering door.

(e) Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

25° Artikel 25: opheffing van het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland

Richtlijn 2014/47/EU trekt Richtlijn 2000/30/EG in en voert een op zichzelf staande regeling in voor de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen.

Het voorliggend ontwerpbesluit bevat voor het Vlaamse Gewest een autonome regeling voor de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen. Het is de bedoeling dat elk van de drie gewesten deze richtlijn zullen omzetten, zodat er uiteindelijk drie aparte en autonome regelgevingen tot stand zullen komen.

Zodoende is het opportuun om voor wat het Vlaamse Gewest betreft, de huidige federale regeling in het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland op te heffen.

Het Waalse Gewest heeft dit federale koninklijk besluit eveneens opgeheven in zijn besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn.

26° Artikel 26: inwerkingtredingsbepaling

Richtlijn 2014/47/EU bepaalt in artikel 26 dat de lidstaten uiterlijk 20 mei 2017 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen dienen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij passen die bepalingen toe met ingang van 20 mei 2018. Wat betreft het in artikel 6 van de richtlijn bedoelde risicoclassificatiesysteem, passen zij deze bepalingen toe met ingang van 20 mei 2019.

Het voorliggend ontwerpbesluit treedt dienvolgens in werking op de uiterste toepassingsdatum van 20 mei 2018, met uitzondering van artikel 5 van het ontwerpbesluit betreffende het risicoclassificatiesysteem.

27° Artikel 27: uitvoeringsbepaling

De bevoegdheid inzake 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, valt onder artikel 6, §1, XII, *“wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft”* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Derhalve is de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, belast met de uitvoering van dit besluit.

28° Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 1 bij het ontwerpbesluit correspondeert met bijlage 2 van Richtlijn 2014/47/EU.

Deze bijlage bevat verschillende te controleren punten, de daarvoor aangewezen controlemethode, de mogelijke gebreken en de indeling van die gebreken naar gelang de ernst ervan. Enkel de punten die noodzakelijk en relevant worden geacht, worden nagezien.

De inhoud van de bijlage werd bijna identiek overgenomen uit de richtlijn. Op het vlak van de indeling werd de nummering behouden, doch de mogelijke gebreken werden duidelijker van elkaar onderscheiden door toevoeging van punten a), b), c),... De inhoudelijke wijzigingen die werden aangebracht, worden hiernavolgend toegelicht.

De inleidende bepaling wordt aangepast, zodat de controlerende diensten, indien dit noodzakelijk is voor de controle van bepaalde voertuigonderdelen of –systemen, deze onderdelen of systemen mogen ontmantelen of verwijderen, op voorwaarde dat er geen beschadigingen worden aangebracht en dat zij terug worden geplaatst.

Sommige begrippen uit de richtlijn werden vervangen, enerzijds omdat het om een gebrekkige vertaling uit het Engels of Frans ging en anderzijds om de coherentie met de begrippen uit het interne recht te behouden. Als voorbeeld kan worden verwezen naar het punt 6.1.7. waarin het begrip ‘verzending’ werd vervangen door ‘overbrenging’.

Tenslotte werden een aantal bijkomende gebreken toegevoegd. Een aantal daarvan zijn op vandaag reeds opgenomen in bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Andere werden ingevoerd teneinde tijdens de technische controle langs de weg te kunnen nagaan of het uitlaatemissieregelsysteem (frauduleus) werd gemanipuleerd of verwijderd. De richtlijn voorziet weliswaar de controle van het uitlaatemissieregelsysteem, doch houdt geen rekening met de steeds vaker voorkomende vaststelling dat het systeem frauduleus werd gemanipuleerd of verwijderd.

29° Bijlage 2 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 2 bij het ontwerpbesluit komt overeen met tabel 1 uit bijlage 3 van Richtlijn 2014/47/EU.

Tabel 1 van bijlage 3 bij de richtlijn, bevat de mogelijke gebreken van de ladingzekering en de ernst daarvan.

De overige reglementaire bepalingen uit bijlage 3 van de richtlijn werden verwerkt in artikel 12 van het ontwerpbesluit, dat het onderdeel ladingzekering tijdens een technische controle langs de weg omvat.

De nummering werd aangepast. De nummers lopen parallel met de nummering in bijlage 2 bij het koninklijk besluit 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer, waarin de bedragen van de onmiddellijke inningen voor deze gebreken zijn opgenomen.

Inhoudelijk werden in tabel 1 geen wijzigingen aangebracht ten opzichte van de tekst van de richtlijn, zodat deze bijlage geen verdere toelichting behoeft.

30° Bijlage 3 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 3 bij het ontwerpbesluit accordeert met bijlage 1 van Richtlijn 2014/47/EU.

In deze bijlage worden de elementen van het risicoclassificatiesysteem en de berekening van de risicoscore in hoofde van de onderneming vastgelegd.

Bijlage 3 bij het ontwerpbesluit neemt de inhoud van bijlage 1 van Richtlijn 2014/47/EU integraal over.

31° Bijlage 4 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 4 bij het ontwerpbesluit komt overeen met bijlage 4 van Richtlijn 2014/47/EU.

Deze bijlage bevat het controleverslag van de technische controle langs de weg.

Naar analogie met bijlage 1 bij het ontwerpbesluit, werden bepaalde begrippen vervangen, omwille van de gebrekkige vertaling uit het Engels of Frans en teneinde de coherentie met de begrippen uit het interne recht te behouden.

32° Bijlage 5 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 5 bij het ontwerpbesluit vervangt bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 bevat de mogelijke inbreuken op de technische eisen en het daarop gestelde bedrag van de onmiddellijke inning.

De inhoud van de nieuwe bijlage 2 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 wordt besproken onder punt 20° van de artikelsgewijze bespreking.

33° Bijlage 6 bij het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Bijlage 6 bij het ontwerpbesluit betreft de nieuw toegevoegde bijlage 2 bij koninklijk besluit van 19 april 2014 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer.

De nieuwe bijlage 2 bevat verschillende mogelijke inbreuken inzake ladingzekering, met per inbreuk het bedrag van de onmiddellijke inning.

Op de inhoud van deze bijlage wordt dieper ingegaan in punt 21° t.e.m. 24° van de artikelsgewijze bespreking.

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

Het vereist budget voor een extra oplegger die ingezet wordt bij controle langs de weg wordt geraamd op 659.025,26 euro.

In de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, GOCA, de erkende ondernemingen voor autokeuring met betrekking tot de praktische organisatie en de financiering van de technische controle van bedrijfsvoertuigen langs de weg is voor het aantal in 2017 te realiseren controles als volgt verdeeld: voor het Vlaamse Gewest: 46%. Dit maakt dat het te voorziene budget voor Vlaanderen voor een extra oplegger 303.151,62 euro is.

Er wordt voorgesteld om de uitgaven hiervoor aan te rekenen op begrotingsartikel MB0-1MFF4AB-WT, programma MF024, "verkeersveiligheidsfonds".

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 8 januari 2018, mits een bijkomende vraag om bij begrotingsaanvraag toe te lichten waar inkomsten van boetes terecht komen.

Deze opbrengsten ten goede komen aan het verkeersveiligheidsfonds

Het begrotingsakkoord werd verleend op 15 januari 2018.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale besturen.

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

Het voorstel heeft geen weerslag 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 wetgevings-technisch en taalkundig advies nr. 2017/412 van 28 november 2017.

2. Het ontwerpbesluit heeft weinig inhoudelijk effect daar de regelgeving niet veel verschilt ten opzichte van de vroegere federale voorschriften in het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland.

Bovendien voorziet het ontwerpbesluit in de omzetting van Richtlijn 2014/47/EU, welke quasi geen vrije beleidsruimte biedt.

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 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen;
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 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
- het begrotingsakkoord