

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 71 24

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

mow.vlaanderen.be

www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be

VERSLAG

////////////////////////////////////

datum: 6 juli 2018

aanwezig: Patricia Van Impe (Febetra), Isabelle De Maegt (Febetra), Eddy Cornelis (GOCA), Danny Cool (DMOW-VHV), Ann-Sophie Browaeys (MOW- organisatie), Ann-Sophie Maes (TLV), Ronald Tiebout (UPTR)

afwezig met kennisgeving: Luc Schets (Traxio), Freija Fonteyn (TLV), Kristof Eraly (Febelcar), Veerle De Boeck (FBAA), bArt Boucké (DMOW-VHV), Frederik Vranken (DMOW-VHV), Jessica van den Heuvel (Agentschap Wegen en Verkeer)

voorzitter: Roel Noé (DMOW-VHV)

onderwerp: Vlaamse CAIN van 06/07/2018 betreffende de aanpassingen aan de ADR boetecatalogus 2018.

////////////////////////////////////

Agenda

1. Bespreking van de opmerkingen over de aanpassingen in de nieuwe ADR boetecatalogus 2018. Dit aan de hand van de doorgestuurde opmerkingen (zie bijlage).
2. Varia

1.

Bespreking van de opmerkingen over de aanpassingen in de nieuwe ADR boetecatalogus 2018. Dit aan de hand van de doorgestuurde opmerkingen (zie bijlage).

De voorzitter stelt de vraag of de hele boetecatalogus dient overlopen te worden of dat we ons kunnen richten op de punten waar er schriftelijke opmerkingen over geformuleerd werden. Er werd voor de laatste optie gekozen.

Mevr. De Maegt stelt de vraag hoe men tot de nieuwe boetebedragen gekomen is. Vroeger hanteerde men 4 criteria die de boete bepaalden. Zij wil uitdrukkelijk weten of dit nu ook het geval was.

De opmerkingen van FEBETA kaderen allemaal in dit verband. Alle aangehaalde rubrieken uit de boetecatalogus zijn rubrieken waar een verdubbeling of zelfs een verdrievoudiging van het boetebedrag opgesteld werd.

De 4 criteria zijn:

1. de impact op de verkeersveiligheid
2. de impact op de sociale situatie van de bestuurder
3. de impact op het leefmilieu
4. het bedrieglijk opzet/de obstructie aan de controle

De heer Danny Cool antwoordt meermaals dat er zeker rekening werd gehouden met deze criteria in de voorbereiding van de nieuwe boetecatalogus. Er is een periode van 1,5 jaar overgegaan om deze nieuwe boetecatalogus te ontwikkelen en men heeft net zoals in 2011 alle regels in acht genomen. De bedragen van de meest voorkomende boetes zijn aangepast. Deze wil men hierdoor ontraden of zelfs helemaal vermijden en dit zal zijn impact hebben op de verkeersveiligheid. Verder kan hij daar niets aan toevoegen. Maar dit kan niet enkel door boetes maar ook door sensibilisering.

Mevr. De Maegt antwoordt hierop dat het spijtig is dat de belangengroepen niet eerder hun input konden geven in het opstellen van de boetecatalogus, vermits het al 1,5 jaar bezig is. Mevr. Maes treedt haar hierin bij.

Er wordt, voor de eerste keer, verwezen naar de boetes voor ladingzekering. Deze zijn gestegen tot €750 (onvoldoende gestuwd) en €1500 (niet gestuwd).

Dhr Cool legt hierbij uit dat de boetes van de ladingzekering gelijkgetrokken zijn met de bestaande boetes over ladingzekering. Waarom zouden er voor ADR goederen andere boetes gelden.

Volgens Mevr. Maes hebben deze boetes een grote impact op de vervoerder.

Dhr Cool haalt aan dat er in geval van betwisting altijd gekozen kan worden voor het opstellen van een PV.

Mevr. De Maegt haalt aan dat het niet altijd de schuld is van de vervoerder en vraagt zich af of het niet mogelijk is om direct een PV op te maken aan de verlader. Om het werk van de controleur te vergemakkelijken, stelt ze voor om een handleiding van de controleur op te stellen zodat de controleur duidelijk en onmiddellijk weet wie de overtreding heeft begaan.

Mevr. Maes stelt hierbij de vraag om ook dadelijk een PV op te maken aan de verzender, als deze de verantwoordelijke is want in de rechtbank alles uitklaren is tijdrovend en niet opportuun in de verstandhouding tussen vervoerder en zijn klant.

Dhr Cool legt uit dat het niet de bedoeling is dat de verbalisant snel, ter plaatse, een beslissing dient te nemen om uit te wijzen wie de betrokken partijen zijn (identificeren, contacteren van deze partijen kan zeer tijdrovend zijn). Hij benadrukt dat alle verantwoordelijken genoemd worden in het PV en dat het aan het parket is om de nodige vaststellingen te doen.

Wederom wordt de vraag gesteld of het niet mogelijk is om dadelijk een PV op te maken aan de juiste betrokken partij.

Hierbij wordt nogmaals verwezen naar de boetes voor ladingzekering. Bij deze boetes wordt er uitgelegd wie voor wat verantwoordelijk is zodoende dat er bij overtredingen een PV kan opgemaakt worden, dadelijk aan de juiste partij. Dit moet volgens Mevr. Maes ook kunnen voor het ADR. Hierbij verwijst zij naar punt 1.4.2 van het ADR: plichten van de belangrijkste betrokkenen.

Dit komt zeer goed tot uiting in punt 7.3.12. Een nieuwe toegevoegde boete over samengestelde verpakkingen. Volgens Mevr. Maes heeft de vervoerder niets te maken met samengestelde verpakkingen en kan hij dit ook niet controleren. Het is dan ook niet juist om deze aan de vervoerder aan te rekenen en

niet rechtstreeks aan de verpakker.

Voor een goed begrip: iedereen is voor boetes, maar dan wel rechtvaardige boetes.

Mevr. Maes komt terug op het feit van de ladingzekering en spreekt over de vaagheid van de term "onvoldoende stuwning". Wat is "onvoldoende", dit dient beter uitgelegd te worden.

De term onvoldoende stuwning komt 4 maar voor in de boetecatalogus.

Mevr. Maes haalt het voorbeeld van twistlocks aan. Wanneer is dit onvoldoende.

Dhr. Noé antwoordt hierop dat voor hem twistlocks die open kunnen komen tijdens het transport onvoldoende vastgemaakt zijn. Hij haalt het voorbeeld aan van een container die op een chassis gezet wordt en waarvan de twistlocks met de hand worden vastgedraaid. Deze zullen tijdens het transport over bv een kassieweg open komen en zitten te trillen. Men dient de twistlocks vast te wetten met het juiste materiaal.

Mevr. Maes haalt een tweede voorbeeld aan van een berekeningsprogramma voor spanbanden.

Indien er door de controlerende instantie gebruik gemaakt wordt van een andere berekeningsprogramma kan er een verschil optreden in het aantal spanbanden die noodzakelijk zijn om juist te stuwen.

Dhr. Noé treed haar daarin bij en begrijpt de situatie, maar merkt op dat er altijd een PV kan gevraagd worden indien er niet akkoord gegaan wordt met de vaststelling ter plaatse. Het is dan aan het parket om uit te maken wat er juist is.

Opmerking van de opsteller van het verslag. Sinds 2013 staat de norm EN 12195-1:2010 betreffende ladingzekering in het ADR.

Mevr. De Maegt stelt volgende vraag: waarom is het boeteplafond opgetrokken tot €5000 en €2750?

Dhr. Cool antwoord hierop dat dit het logische gevolg is van de aanpassing van de individuele boetes. vele boetes worden duurder, daarom is het nodig dat het totale bedrag ook verhoogd wordt.

Mevr. De Maegt vraagt wat er verstaan wordt onder punt 1.1 onleesbare gegevens. Hierbij is zij voorstander van een betere omschrijving van deze term. Het kan niet de bedoeling zijn om iemand te beboeten die in de regen zijn CMR dient te tonen en men dan vaststelt dat deze niet meer leesbaar is. Zij is voorstander om dit te veranderen naar enkel de gegevens die van toepassing zijn op het ADR zoals productomschrijving.

Mevr. De Maegt vraagt om verduidelijking tussen houdbaarheidsdatum en geldigheidsdatum.

In punt 11.2 van de boetecatalogus staat geldigheidsdatum. Hiermee wordt bedoeld de datum die op de verpakking staat.

dit kan verwarring met zich meebrengen vermits dit strikt gezien eigenlijk een houdbaarheidsdatum is. Dit houdt in tot wanneer ze deze filter ongeopend mogen gebruiken.

De geldigheidsdatum is eigenlijk de datum tot wanneer men de filter mag gebruiken na opening.

Sommige firma's geven een garantie dat hun filter tot 6 weken of zelfs 6 maanden na opening nog bruikbaar is, zonder gevaar.

Dhr. Cool verwijst hierin naar het algemeen woordgebruik in het ADR waar gebruik gemaakt wordt van een geldigheidsdatum. Deze rubriek is in deze opvatting opgemaakt.

hierbij merkt dhr. Noé op dat het verwacht wordt dat de chauffeur de datum van opening van de verpakking, bij het eerste gebruik, ergens zichtbaar noteert op de filter.

2.

Varia

Op vraag van Mevr. Jessica van den Heuvel dient aan rubriek 14.14 van de boetecatalogus in de kolom reglementering: ADR rubriek 4.3.2.3.2 toegevoegd te worden.