

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E
 - Tweede principiële goedkeuring

Samenvatting

Het koninklijk besluit van 4 mei 2007 strekt ertoe om de kwaliteit (vakbekwaamheid) van de bestuurder in het goederen- en het personenvervoer over de weg te garanderen door middel van een examen voor de toegang tot het beroep (basiskwalificatie) en een systeem van opleiding tijdens de uitoefening van het beroep (nascholing). Het vormt de omzetting van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad.

Op 2 mei 2018 werd Richtlijn 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 gepubliceerd. Deze richtlijn brengt een aantal wijzigingen aan Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs aan.

Vermits de materie van de vakbekwaamheid en de nascholing sinds de Zesde Staatshervorming tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, wordt met voorliggend ontwerp van besluit het koninklijk besluit van 4 mei 2007 aangepast aan de wijzigingen die met Richtlijn 2018/645 aan Richtlijn 2003/59/EG worden aangebracht.

Over dit ontwerp van besluit wordt het advies van Raad van State ingewonnen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

Het ontwerp voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. Eerste principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 20 december 2019 haar eerste principiële goedkeuring aan het (voor)ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E (VR 2019 2012 DOC.1309/1BIS, VR 2019 2012 DOC.1309/2, VR 2019 2012 DOC.1309/3, VR 2019 2012 DOC.1309/4 en VR 2019 2012 DOC.1309/5).

Tevens werd de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken gelast om over het principiële goedgekeurde ontwerp advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Vlaamse Toezichtscommissie (VTC).

Beide adviezen zullen hieronder besproken worden.

2. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) heeft zijn advies gegeven op 31 januari 2020.

Het MORA-advies is thematisch opgebouwd. Hierna zal ingegaan worden op de 4 thematische hoofdstukken van het MORA-advies. Er wordt aangegeven waar de opmerkingen aanleiding geven tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet gevolgd worden, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

2.1. Belang van overleg met stakeholders

De MORA geeft aan dat er op Vlaams niveau, voor de principiële goedkeuring van het voorontwerp van besluit geen gestructureerd overleg geweest is met de stakeholders. De MORA benadrukt dat het nodig is om de stakeholders in een vroege fase van de totstandkoming van dergelijke regelgeving te betrekken om de gevoeligheden en de ervaringen uit de praktijk mee te kunnen nemen.

De ontwerp tekst werd niet aan de stakeholders voorgelegd, dit gezien (de impact van) Richtlijn 2018/645 en de wijzigingen die hiermee worden aangebracht, eerder besproken werden met de werkgroep vakbekwaamheid, waarin naast vertegenwoordigers van de opleidingscentra ook TLV en Febetra zetelen. Via deze werkgroep was er dus kennis van de standpunten en gevoeligheden van de verschillende betrokken partijen. De ontwerp tekst zelf werd niet concreet besproken omdat het ging om een strikte omzetting van Richtlijn 2018/645, zonder goldplating. Enkele bepalingen werden

wel vertaald naar Vlaamse context (bv de afstand vermeld in art. 4, 6°; de procedure en retributie vermeld in art. 8, §2 tot §4).

2.2. Bepalingen over vrijstellingen

- De MORA adviseert om de verduidelijkingen over de vrijstellingen, die bij de omzetting van de richtlijn uit 2003 met de betrokken sector werden uitgewerkt en om de verduidelijkingen op de website van het departement MOW in het besluit op te nemen om ze te officialiseren.

De in artikel 4 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vermelde vrijstellingen van de vereiste van vakbekwaamheid vormen de omzetting van artikel 2 van Richtlijn 2003/59/EG.

Met Richtlijn 2018/645 wordt artikel 2 van Richtlijn 2003/59/EG vervangen.

Door de wijzigingen die met voorliggend ontwerp van besluit worden aangebracht aan de in artikel 4 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vermelde vrijstellingen, vormen deze, behoudens voor wat betreft de elementen waarvoor de richtlijn aan de lidstaten een beperkte beleidsruimte liet, de nagenoeg letterlijke overname van artikel 2 van Richtlijn 2003/59/EG zoals gewijzigd door Richtlijn 2018/645.

Op de website www.vlaanderen.be werden geen verduidelijkingen opgenomen, maar zijn enkel de vrijstellingsgronden zoals bepaald in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vermeld.

Er werden geen verduidelijkingen opgenomen in het ontwerp van besluit aangezien de vrijstellingsgronden steeds geval per geval bekeken moeten worden.

Gelet op het voorgaande werd dus niet ingegaan op deze suggestie van de MORA.

- De MORA vraagt om een verduidelijking op te nemen over de interpretatie van de vrijstelling voor chauffeurs die maximaal 30% van de maandelijkse werktijd een voertuig besturen, omdat in een aantal sectoren, en in het bijzonder bij zelfstandigen, de totale arbeidstijd soms zeer variabel en moeilijk vast te stellen of te bepalen is. MORA stelt voor om een leidraad op te maken die aangeeft hoe die 30% moet bewezen worden.

Met het ontwerp van besluit wordt het begrip 'voornaamste activiteit', overeenkomstig de omschrijving hiervan in de overwegingen bij Richtlijn 2018/645, gedefinieerd als "30% of meer van de maandelijkse werktijd".

Dit is een kwantificeerbaar en aan de hand van bewijsstukken aantoonbaar criterium zodat een bijkomende verduidelijking of leidraad niet nodig is.

- De MORA vraagt om een verduidelijking op te nemen over de interpretatie van de vrijstelling voor niet-commercieel vervoer van personen en goederen.

In artikel 2, f) van Richtlijn 2003/59/EG werd voor de bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privé-doeleinden voorzien in een vrijstelling. Deze vrijstelling is letterlijk overgenomen in artikel 4, §1, 5°, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007.

Met Richtlijn 2018/645 wordt de vrijstelling aangepast en wordt de vereiste van het gebruik "voor privé-doeleinden" weggelaten.

Gezien met het voorliggende ontwerp van besluit in artikel 4, §1, 5°, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 de woorden "voor privé-doeleinden" worden opgeheven zodat het opnieuw de letterlijke

weergave vormt van voormelde vrijstelling en gezien het feit dat de vrijstelling op zich duidelijk is, werd er niet ingegaan op de suggestie van de MORA.

- De MORA vraagt om een verduidelijking op te nemen van de uitzondering van vervoer van materiaal, uitrusting en machines waarmee bestuurder zijn werk uitvoert, mits het besturen niet zijn voornaamste activiteit is.

Er werd niet ingegaan op de suggestie van de MORA vermits de betekenis van de begrippen 'materiaal', 'uitrusting' en 'machines' niet afwijkt van het gangbare taalgebruik, zodat het geen meerwaarde zou vormen om voor deze begrippen een verduidelijking op te nemen, en vermits de verwoording in het ontwerp duidelijk en in overeenstemming met Richtlijn 2018/645 is.

- De MORA vraagt om, naar analogie met de vrijstelling voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs D of D1 vereist is en die worden bestuurd zonder passagiers door onderhoudspersoneel naar of van een dienstencentrum, een vrijstelling te voorzien voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs van categorie C of C1 vereist is en die worden bestuurd zonder goederen.

De vrijstelling die met het ontwerp van besluit wordt voorzien voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs D of D1 vereist is en die worden bestuurd zonder passagiers door onderhoudspersoneel naar of van een dienstencentrum vormt een letterlijke omzetting van Richtlijn 2018/645.

Gezien Richtlijn 2018/645 geen gelijkaardige vrijstelling voorziet voor bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs C of C1 vereist is en die worden bestuurd zonder goederen, werd op deze suggestie niet ingegaan.

2.3. Opleidingen: meer specificaties opnemen

- De MORA vraagt om de lijst van opleidingen die in aanmerking kunnen komen voor nascholing en die verplicht zijn op grond van EU-regelgeving algemener te formuleren en de mogelijkheid open te laten om aan deze lijst opleidingen toe te voegen die verplicht worden op grond van andere EU-regelgeving (bv. de toekomstige Vlaamse opleiding voor LZV's).

Met Richtlijn 2018/645 wordt aan de lidstaten de mogelijkheid geboden om, teneinde de samenhang tussen de verschillende vormen van de op grond van het Unierecht vereiste opleiding te waarborgen, verschillende types relevante opleidingen te combineren.

De toekomstige (Vlaamse) opleiding voor LZV's kan niet meegenomen worden in de lijst van opleidingen die in aanmerking komen voor nascholing gezien het enkel kan gaan om opleidingen die verplicht zijn op grond van EU-regelgeving.

Op dit moment worden enkel de opleidingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren of de omgang met personen met een handicap als relevante opleidingen beschouwd, zodat enkel deze opleidingen in aanmerking kunnen komen voor nascholing.

Indien in de toekomst zou worden geoordeeld dat ook andere opleidingen als relevant worden beschouwd, kan de lijst van opleidingen op dat ogenblik worden uitgebreid. Er wordt bijgevolg niet ingegaan op de suggestie van de MORA.

- De MORA dringt erop aan om zo snel mogelijk werk te maken van een webtoepassing waarin op een gemakkelijke manier kan worden nagegaan welke opleidingen een chauffeur al heeft gevolgd en vraagt de Vlaamse Regering om opleidingsinstituten te stimuleren om hun opleidingsaanbod voldoende divers te maken.

Op vandaag is er al een databank waarin alle gevolgde opleidingen worden bijgehouden door de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De databank is op dit moment enkel nog niet ontsloten naar de bestuurders.

Bestuurders kunnen weliswaar zowel bij de gemeente waar ze wonen als bij de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken navragen welke modules ze hebben gevolgd. Daarnaast krijgen deelnemers ook steeds een attest van elke gevolgde opleiding.

In het kader van de digitalisering wordt het elektronisch ontsluiten van alle gevolgde opleidingen/nascholing via de piste van het burgerprofiel momenteel in kaart gebracht.

- De MORA vraagt om in artikel 10 van het ontwerp van besluit, waarin in de mogelijkheid wordt voorzien om opleidingen van minstens zeven uur te splitsen over twee opeenvolgende dagen waarbij het tweede deel uiterlijk zestig dagen na het eerste deel wordt gegeven, het woord "opeenvolgende" te schrappen vermits dit voor verwarring zou kunnen zorgen.

Richtlijn 2018/645 voorziet in de mogelijkheid om modules van ten minste zeven uur over twee opeenvolgende dagen te spreiden. De bewoordingen in het ontwerp van besluit werden letterlijk uit de richtlijn overgenomen. Er werd daarom niet ingegaan op de suggestie van de MORA om het woord "opeenvolgende" te schrappen.

De vermelding van het woord sluit niet uit dat het tweede deel uiterlijk zestig dagen na het eerste deel wordt gegeven, zoals aansluitend verduidelijkt werd in het ontwerp van besluit.

- De MORA stelt voor om de mogelijkheid die de richtlijn voorziet om de ADR-opleiding voor veertien uur (veertien kredietpunten) te laten meetellen, over te nemen in het besluit.

In het ontwerp van besluit dat aan de MORA voor advies werd voorgelegd, was opgenomen dat aan de opleiding inzake het vervoer van gevaarlijke goederen zeven kredietpunten konden worden toegekend. De MORA gaf aan dat de opleiding uit minimum twee modules van zeven uur en maximum vijf modules van zeven uur bestaat. De MORA stelde voor om, gezien de richtlijn voorziet in de mogelijkheid om deze opleiding voor veertien uur (veertien kredietpunten) te laten meetellen, dit eveneens op te nemen in het besluit. Het ontworpen artikel 45/1 werd hieraan aangepast.

- De module over defensief of zuinig rijden moet ten minste drie uur praktisch rijonderricht omvatten. De MORA adviseert om in het besluit te verduidelijken dat er tijdens deze modules ook effectief drie uur moet worden gereden, waarbij de introductie en terugkoppeling buiten deze drie uren valt.

Op deze suggestie werd niet ingegaan. De bepaling m.b.t. de 'drie uur praktisch rijonderricht' stond reeds vermeld in het KB van 4.5.2007 en wordt met het ontwerp BVR enkel verplaatst en geherformuleerd (naar aanleiding van de vereiste van de richtlijn 2018/645 dat minstens 1 van de opleidingsformules besteed moet worden aan een verkeersveiligheidsthema). Het betreft dus geen nieuwe bepaling. Indien dit noodzakelijk zou blijken kan de inhoud van die 'drie uur praktisch rijonderricht' nog in de vorm van een instructie verduidelijkt worden.

- De MORA adviseert om de voorwaarden voor e-learning gedetailleerder op te nemen in het besluit.

Met Richtlijn 2018/645 wordt voor de lidstaten in de mogelijkheid voorzien om de organisatie van opleidingen te verbeteren en moderniseren door voor een deel van de opleiding een beroep te doen op instrumenten op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT), zoals e-learning en gemengd leren, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de opleiding.

Gezien het op dit moment nog niet duidelijk is onder welke voorwaarden in de toekomst door de opleidingscentra gebruik zal kunnen worden gemaakt van e-learning, wordt enkel voorzien in de mogelijkheid om voor een deel van de nascholing beroep te doen op lessen met hulpmiddelen op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, waarbij de nadere voorwaarden hiervan in een latere fase - door middel van een BVR en een MB - verder zullen worden ingevuld.

2.4. Sanctioneringskader voorzien

De MORA adviseert om in het besluit een sanctioneringskader op te nemen dat minstens aangeeft hoe de controle zal gebeuren en door wie deze controles worden uitgevoerd.

Vermits het principe wordt gehanteerd dat er niet aan goldplating gedaan wordt bij de omzetting en dus enkel overgegaan wordt tot omzetting van wat strikt noodzakelijk is, waarbij hiervan enkel afgeweken wordt indien reeds beleidsmatig een keuze in het verleden werd gemaakt, werd op deze suggestie van de MORA niet ingegaan. Het is wel de bedoeling om dit naar de toekomst toe op te nemen.

3. Advies van de Vlaamse Toezichtscommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)

De Vlaamse Toezichtscommissie (hierna: VTC) bracht op 18 februari 2020 advies 2020/03 uit.

In het VTC-advies wordt het ontwerp van besluit artikelsgewijs besproken. Hierna zal worden aangegeven waar het advies aanleiding geeft tot aanpassingen. Waar de opmerkingen niet gevolgd worden, wordt daarvoor een argumentatie gegeven.

3.1. Het nieuwe hoofdstuk 3

De VTC beoordeelt het nieuwe hoofdstuk 3, waarin verschillende aspecten in verband met de verwerking van persoonsgegevens worden geregeld, positief.

De VTC geeft evenwel nog mee dat het gebruik van de term 'gegevens' in het opschrift van het nieuwe hoofdstuk 3, daar waar in gelijkaardige bepalingen in andere ontwerpen de term 'persoonsgegevens' wordt gebruikt, eventuele opzoekingen via zoektermen bemoeilijkt.

Gezien alle gegevens die opgevraagd worden in het kader van de aanvraag voor een kwalificatiekaart 'bestuurder' gelinkt kunnen worden aan de persoon, werd in het opschrift van hoofdstuk 3 de term 'gegevens' gewijzigd in de term 'persoonsgegevens'.

3.2. Het nieuwe artikel 55/2 in hoofdstuk 3

De VTC merkt op dat voor de aanduiding van de gegevens die verwerkt worden door het departement verwezen wordt naar twee modelaanvragen die door het departement bepaald zullen worden, dit terwijl de wetgeving minstens de categorieën van te verwerken persoonsgegevens moet bepalen.

Het nieuwe artikel 55/2 werd aan deze opmerking aangepast, waarbij een concrete opsomming wordt gegeven van de persoonsgegevens die in het kader van de aanvraag om een kwalificatiekaart bestuurder zullen worden verwerkt.

De VTC heeft in haar advies al aangegeven dat deze gegevens lijken te beantwoorden aan het principe van minimale gegevensverwerking.

3.3. Het nieuwe artikel 55/4 in hoofdstuk 3

In eerste instantie vestigt de VTC de aandacht op artikel 20 van de WVG en artikel 8 van het Vlaamse e-govdecreet van 18 juli 2008 die aan overheden de verplichting opleggen om protocollen af te sluiten voor gegevensuitwisselingen in de publieke sector, op de bevoegdheden van het opgerichte informatieveiligheidscomité evenals op de artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen die een machtigingsvereiste instellen van de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken voor het gebruik van het rijksregisternummer.

Gezien er in het kader van het ontwerp van besluit geen gegevensuitwisseling in de publieke sector plaatsvindt en er ook geen toegang tot het Rijksregister nodig is, vereisen de door de VTC aangehaalde aandachtspunten geen aanpassingen.

Wat betreft het verzamelen en verwerken van de gegevens voor de opmaak van algemene en naamloze statistieken door het departement met het oog op onderzoek en evaluatie van de beleidsmaatregel, wijst de VTC er op dat de gegevens hiervoor in de mate dat ze van externe bronnen komen, geanonimiseerd moeten worden alvorens ze overgemaakt worden aan het departement.

Gelet evenwel op het principe van de minimale gegevensverwerking en het feit dat de nodige gegevens reeds werden opgevraagd in het kader van de aanvraag, waardoor het dus overdreven zou zijn om de betrokkene nog een ander formulier te laten invullen met geanonimiseerde gegevens, en gezien de verwerkingen voor de diverse doeleinden zullen gebeuren door dezelfde instantie als de instantie waarbij de aanvraag om een kwalificatiekaart bestuurder moet worden ingediend, vereist deze opmerking geen wijzigingen.

3.4. Het nieuwe artikel 8/1

De VTC merkt op dat in het ontwerp van besluit een elektronische aanvraag wordt verplicht gesteld zodat de nodige beveiligingsmaatregelen moeten worden voorzien.

Naar aanleiding van deze opmerking zijn er geen aanpassingen aan het ontwerp van besluit nodig. De aanvraag om een kwalificatiekaart bestuurder gebeurt bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waar de Data Protection Officer waakt over de beveiliging.

Daarnaast wijst de VTC, in het kader van de transparantievereiste, nog op de verplichte vermeldingen volgens artikel 5, 1, a), AVG en artikel 12 AVG.

Ook naar aanleiding van deze bemerking is geen aanpassing van het ontwerp van besluit vereist maar zal er voorzien worden in een informatieclausule.

3.5. Artikel 10, 2° en 3° van het ontwerp

De VTC adviseert dat er wat betreft de inzet bij de lessen voor de nascholing van ICT-hulpmiddelen en simulatoren en van de mogelijkheid van e-learning de nodige technische en organisatorische maatregelen worden genomen voor de bescherming van persoonsgegevens. Dit geldt des te meer door de eis van unieke identificeerbaarheid die in artikel 10 van het ontwerp wordt gesteld.

Gezien het op dit moment nog niet duidelijk is onder welke voorwaarden in de toekomst door de opleidingscentra gebruik zal kunnen worden gemaakt van e-learning en welke gegevens in het kader hiervan zullen worden verwerkt, wordt enkel voorzien in de mogelijkheid om voor een deel van de nascholing beroep te doen op lessen met hulpmiddelen op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, waarbij de nadere voorwaarden hiervan in een latere fase verder zullen worden ingevuld.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

De vakbekwaamheid en de nascholing van professionele bestuurders wordt geregeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E.

Het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vormt de omzetting van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad.

Bij de tenuitvoerlegging van richtlijn 2003/59/EG werden een aantal tekortkomingen vastgesteld, meer bepaald: problemen en rechtsonzekerheid in verband met de interpretatie van vrijstellingen van de vereiste van vakbekwaamheid, de opleiding die slechts gedeeltelijk afgestemd was op de behoeften van bestuurders, problemen voor bestuurders om volledig of gedeeltelijk in een andere lidstaat gevolgde opleidingen wederzijds te laten erkennen en tegenstrijdigheden op het gebied van de vereiste minimumleeftijd tussen richtlijn 2003/59/EG en richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Om hieraan tegemoet te komen, werd op 2 mei 2018 Richtlijn 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 gepubliceerd.

Richtlijn 2018/645 bestaat uit 5 artikelen. Artikel 1 bevat een aantal wijzigingen aan Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen. In artikel 2 worden de wijzigingen aan Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs vermeld. Artikel 3 handelt over de omzetting van de richtlijn, artikel 4 bepaalt de inwerkingtreding van de richtlijn en in artikel 5 worden de adressaten van de richtlijn vermeld.

Vermits de materie van de vakbekwaamheid en de nascholing sinds de Zesde Staatshervorming tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, wat uitdrukkelijk bevestigd wordt door de Raad van State in haar arresten van 2 april 2019 (arrest met nummer 244.095) en 2 juli 2019 (arrest met nummer 245.065), komt aan de gewesten toe om de wijzigingen die door artikel 1 van Richtlijn 2018/645 aan Richtlijn 2003/59/EG worden aangebracht, om te zetten.

Ondanks de Raad van State in voormelde arresten uitdrukkelijk bevestigd heeft dat de regeling die is opgenomen in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 tot de bevoegdheid van de gewesten behoort en ondanks dat de Vlaamse Regering besliste om, wegens bevoegdheidsoverschrijding, niet in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit waarbij door de federale overheid, ter omzetting van Richtlijn 2018/645, wijzigingen aan het koninklijk besluit van 4 mei 2007 werden aangebracht, werd op 12 mei 2020 toch het koninklijk besluit van 30 april 2020 gepubliceerd waarin bepaalde wijzigingen aan het koninklijk besluit van 4 mei 2007 worden hernomen. In uitvoering van het Regeerakkoord zal er, op basis van het advies van de Raad van State over huidig ontwerpbesluit, door middel van een beroep tot nietigverklaring bij de Raad van State geageerd worden tegen deze bevoegdheidsoverschrijding.

Niettegenstaande de publicatie van voornoemd koninklijk besluit oefent het Vlaamse Gewest met voorliggend ontwerp van besluit haar bevoegdheid inzake vakbekwaamheid en nascholing uit en wordt Richtlijn 2018/645 gedeeltelijk, enkel voor wat de bevoegdheid van het Vlaams Gewest

betreft, omgezet. Met name wat het artikel 1 van de Richtlijn betreft en dit middels een aanpassing van het koninklijk besluit van 4 mei 2007.

Hierbij wordt het principe gehanteerd dat er niet aan goldplating gedaan wordt bij de omzetting en dus enkel overgegaan wordt tot omzetting van wat strikt noodzakelijk is, waarbij hiervan enkel afgeweken wordt indien reeds beleidsmatig een keuze in het verleden werd gemaakt.

Op de voornaamste doelgroep van voorliggend ontwerp, met name professionele bestuurders van voertuigen waarvoor een rijbewijs C of D nodig is, zal dit besluit beperkte impact hebben. De inhoud van de te volgen nascholing zal actueler worden en beter aansluiten bij de dagelijkse praktijk. Bepaalde opleidingen die nu reeds, ingevolge Europese regelgeving, verplicht moeten worden gevolgd voor het uitoefenen van bepaalde soorten vervoer en die als relevant worden beschouwd, zoals bijvoorbeeld ADR, zullen hiermee voor een bepaald aantal uren kunnen worden ingebracht in de vijftientig uren die moeten worden gevolgd per nascholingscyclus. De kostprijs of tijdsinvestering in de opleiding blijft dezelfde.

Op de erkende opleidingscentra zal voorliggend ontwerp eveneens een beperkte impact hebben. De inhoud van de aangeboden opleiding zal voor sommige thema's eventueel licht wijzigen. Financieel zal het ontwerp geen impact hebben op deze doelgroep.

Met dit dossier is het de bedoeling om het noodzakelijke te doen voor de omzetting van de ter zake geldende Europese regelgeving. Los daarvan zijn er zeker nog facetten die verder onderzoek behoeven zoals bijvoorbeeld een handavings- en sanctioneringskader. Met de sector was er hierover al overleg geweest maar hier is nog geen eindpunt bereikt. Het departement bereidt een decretaal initiatief (verzameldecreet) voor, nadien gevolgd door een BVR.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werkt aan verdere digitaliseringsinitiatieven. Één er van is het onderzoek naar het elektronische ontsluiten via het "burgerprofiel" van alle gevolgde opleidingen/nascholingen.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Voor een artikelsgewijze toelichting van de artikelen 1 tot en met 18 van het ontwerp van besluit kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting zoals opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering bij de eerste principiële goedkeuring (cf. (VR 2019 2012 DOC.1309/1BIS), behoudens voor wat betreft onderstaande artikelen die werden aangepast naar aanleiding van het MORA- en VTC-advies, zoals eerder in deze nota toegelicht.

Artikel 10

Met Richtlijn 2018/645 wordt de organisatie van opleidingen verbeterd en gemoderniseerd.

Zo krijgen de lidstaten de mogelijkheid om voor een deel van de opleiding een beroep te doen op instrumenten op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT) (bijvoorbeeld e-learning en gemengd leren). Een aanzienlijk deel van de opleiding moet evenwel gevolgd worden in een daartoe erkend opleidingscentrum.

Daarnaast geeft Richtlijn 2018/645 een grotere plaats aan verkeersveiligheidsthema's in de opleiding.

In die zin worden met artikel 10 van voorliggend voorontwerp van besluit een aantal wijzigingen aan artikel 45 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 met betrekking tot de nascholing aangebracht.

Tijdens de nascholing mag een bestuurder niet tweemaal exact dezelfde module volgen. De bestuurder mag daarentegen wel twee modules met betrekking tot eenzelfde thema volgen indien hij een herhaling van het thema nodig acht.

Artikel 11

De geldigheid van het bewijs van vakbekwaamheid wordt verlengd voor een periode van vijf jaar indien de bestuurder aantoont dat hij tenminste 35 kredietpunten heeft verworven door het volgen van nascholing binnen een periode van vijf jaar voorafgaand aan de datum van de verlenging.

Per gevolgde nascholingsmodule van tenminste zeven uur, worden zeven kredietpunten toegekend.

Een bestuurder moet tenminste één module over elk van de drie volgende onderwerpen volgen:

1. Rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften;
2. Toepassing van de voorschriften;
3. Gezondheid, verkeers- en milieuveiligheid, dienstverlening, logistiek.

Vermits er ook in andere EU-wetgeving opleidingen verplicht zijn en Richtlijn 2018/645 de samenhang tussen de verschillende vormen van de op grond van EU-wetgeving vereiste opleidingen wil waarborgen, wordt de mogelijkheid voorzien om verschillende types relevante opleidingen te combineren.

Er wordt dan ook bepaald dat ook de opleidingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen, het vervoer van dieren en de omgang met personen met een handicap als nascholing kunnen worden beschouwd.

Voor elk van deze opleidingen van tenminste zeven uur worden, mits de bestuurder kan aantonen dat hij de opleiding gevolgd heeft binnen een periode van vijf jaar die voorafgaat aan de datum van de verlenging van de geldigheidsduur van het bewijs van vakbekwaamheid, zeven kredietpunten toegekend.

Hierop bestaat een uitzondering voor de opleiding voor de bestuurder inzake het vervoer van gevaarlijke goederen. Voor voormelde opleiding worden veertien kredietpunten toegekend indien cumulatief voldaan is aan de volgende voorwaarden:

- de bestuurder kan aantonen dat hij de opleiding gevolgd heeft binnen een periode van vijf jaar die voorafgaat aan de datum van de verlenging van de geldigheidsduur van het bewijs van vakbekwaamheid;
- de bestuurder heeft, indien hij binnen dezelfde, voormelde periode van vijf jaar ook de opleiding inzake het vervoer van dieren of inzake de omgang met personen met een handicap gevolgd heeft, deze niet als nascholing in acht laten nemen;
- de opleiding duurt tenminste veertien uur.

De opleidingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en het vervoer van dieren worden beschouwd als een module met betrekking tot het onderwerp 'toepassing van de voorschriften' in het kader van de nascholing voor de categorie C. De opleiding inzake de omgang met personen met een handicap wordt beschouwd als een module met betrekking tot het onderwerp 'rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften' in het kader van de nascholing voor de categorie D.

Artikel 13

Artikel 6.3 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming schrijft voor dat regelgeving die de verwerking van persoonsgegevens omkadert, minstens volgende essentiële elementen van die verwerking moet vermelden:

- het doel van de verwerking;

- de types of categorieën van te verwerken persoonsgegevens;
- de betrokkenen;
- de entiteiten waaraan en doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt;
- de opslagperioden;
- de aanduiding van de verwerkingsverantwoordelijke.

Vermits het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in het kader van de aanvragen tot het verkrijgen van een kwalificatiekaart bestuurder persoonsgegevens zal verwerken, wordt met artikel 13 van voorliggend ontwerp van besluit aan titel 6 'Algemene bepalingen' van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 een hoofdstuk 3 betreffende de verwerking van persoonsgegevens toegevoegd.

Artikel 55/2 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 bevat een overzicht van de persoonsgegevens die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verzamelt en verwerkt.

Artikel 55/3 duidt tevens aan dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de verwerkingsverantwoordelijke is van deze gegevens.

Verder bevat artikel 55/4 voor elk van de gegevens de doeleinden waarvoor ze verwerkt worden. Dit is meer bepaald voor het uitreiken van de kwalificatiekaarten bestuurder, inspectie en controle alsook voor statistische doeleinden.

Tot slot vermeldt artikel 55/5 de opslagperiode van de verzamelde gegevens. De gegevens worden vijf jaar bewaard, dit in overeenstemming met de duurtijd van een opleidingscyclus in het kader van de nascholing.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2012 DOC.1309/1BIS).

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2012 DOC.1309/1BIS).

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Zie eerste principiële goedkeuring (VR 2019 2012 DOC.1309/1BIS).

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar tweede principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit het advies van de Raad van State in te winnen, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E
- de bijlage bij het ontwerp van besluit (het model van de kwalificatiekaart bestuurder)
- het advies van de MORA
- het advies van de VTC