Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** **Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen**

**Samenvatting**

Voorliggend ontwerp van koninklijk besluit beoogt de markttoezichtautoriteiten en personen aan te wijzen die bevoegd zijn om het markttoezicht uit te oefenen, om de nadere regels inzake de controles in het kader van het markttoezicht te bepalen, om regels vast te stellen inzake de vaststelling van niet-conformiteit en om administratieve maatregelen te bepalen.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze standpuntbepaling heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

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 het verkeersveiligheidsbeleid, vermeld in artikel 6, §1, XII, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 17 juni 2020 en was gunstig.

# 2. INHOUD

1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen worden de Regeringen betrokken bij *"het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen"*.

Deze betrokkenheid wordt geregeld door het Protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001.

2. Toelichting

2.1. Algemeen

Bij brief van 03.04.2020 met kenmerk DGTRS/DCS/2020/HD-Surveillance, vraagt de federale minister van Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 60 kalenderdagen over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen.

2.2. Bevoegdheidsoverschrijding

1. De gewesten zijn met de zesde staatshervorming bevoegd geworden voor "*het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeersstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen ".* Deze bevoegdheid werd overgeheveld als onderdeel van de gewestelijke bevoegdheid inzake het verkeersveiligheidsbeleid. De toelichting bij de Bijz.W. Zesde Staatshervorming stelt dienaangaande:

> *"De veiligheid van het voertuig is één van de pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Het toezicht is belangrijk voor het milieu en de verkeersveiligheid, vooral inzake zwaar vervoer (emissies, remmen, banden en stabiliteit)."* (Toelichting, Parl.St. Senaat, 2012-2013, nr. 2232/1, 143).

De bevoegdheid omvat volgens de toelichting in elk geval de materie bedoeld in Hoofdstuk II "Goedkeuring" (artikelen 3 t/m 16*ter*) van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, voor zover de bepalingen van dit hoofdstuk geen betrekking hebben op de inschrijving van voertuigen, noch op de productnormen (Toelichting, *Parl.St.* Senaat, 2012-2013, nr. 2232/1, 143).

Dit hoofdstuk II "Goedkeuring" omvat onder meer regels inzake:

- De goedkeuringsverplichting van voertuigen, systemen, onderdelen of eenheden (art. 3 en art. 3*bis*);
- Typegoedkeuring (art. 7) en individuele goedkeuringen (art. 13)
- De controle van de overeenstemming van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden (art. 4);
- De goedkeuringsprocedures (art. 5 en 7);
- De verantwoordelijkheid van de fabrikanten inzake de goedkeuring en de overeenstemming van productie (art. 6);
- Wijziging van de goedkeuring (art. 8);

- Geldigheid van de typegoedkeuring (art. 9);
- Goedkeuringscertificaat, certificaat van overeenstemming en markering (art. 10);
- Regels inzake in kleine series gebouwde voertuigen (art. 12);
- Regels inzake individuele goedkeuringen (art. 13);
- Regels inzake registratie, verkoop en in het verkeer brengen (art. 14);
- Vrijwaringsclausule (art. 15), hetgeen onder meer omvat:
    - Weigering tot registratie van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid of het milieu en de volksgezondheid ernstig schaden (§1);
    - Maatregelen nemen ten aanzien van voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die niet in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type (§2);
    - Regels inzake de verkoop en in het verkeer brengen van onderdelen of uitrustingsstukken die een aanzienlijk risico kunnen vormen voor de correcte werking van essentiële systemen (§3);
    - Regels inzake het terugroepen van voertuigen en het voorstellen van maatregelen (artikel 15, §4);
    - Regels inzake het verstrekken van technische informatie (art. 16);
    - De verplichting om het besluit dat op grond van de bepalingen van dit hoofdstuk wordt genomen en elk besluit tot weigering of intrekking van een EG-typegoedkeuring, tot weigering van registratie of tot verbod van de verkoop wordt uitvoerig met redenen te omkleden en regels inzake de kennisgeving en rechtsmiddelen (art. 16*bis*);
    - Regels inzake de erkenning van technische diensten (art. 16*ter*);

Daarnaast zijn de gewesten bevoegd voor de technische keuring van voertuigen.

Dit houdt evenwel niet in dat de bevoegdheid van de gewesten beperkt zou zijn tot hetgeen in de voormelde hoofdstukken II en IV van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt geregeld. In zoverre bij dat koninklijk besluit technische eisen worden opgelegd voor de constructie (hoofdstuk VI) en de inrichting (hoofdstuk VII) van voertuigen, zijn de gewesten bevoegd om de naleving van die voorschriften te regelen. Ook vermogen zij, op grond van hun bevoegdheid inzake de maximaal toegelaten massa en de massa's over de assen, de lading van voertuigen te regelen (hoofdstuk III van het voormelde koninklijk besluit).[1]

2. In het arrest nr. 244.095 van 2 april 2019 stelde de Raad van State in de overweging 60.2 (omtrent het omtrent het koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van gecomprimeerd aardgas (CNG) voor het aandrijven van auto's en het koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor de aandrijving van auto's:

> *"60.2 Zoals reeds werd uiteengezet bij de beoordeling van het eerste onderdeel van het eerste middel, houdt deze bevoegdheid [bedoeld wordt de bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften voor voertuigen bedoeld in artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI] niet alleen de bevoegdheid in om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften die vervat zijn in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 „houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto''s, hun aanhang- wagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen'', maar ook die welke eventueel bepaald zijn in andere regelgeving. Bovendien is reeds erop gewezen dat de aan de gewesten overgedragen toezichtsbevoegdheid afwijkt van het beginsel waarbij de overheid aan wie de regelgeving in een aangelegenheid is toegewezen, ook belast is met de tenuitvoerlegging en de controle ervan.*

[1] Adv. RvS 57.371 van 15 juni 2015 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wat betreft bevoegdheden overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming', 19.

*Uit de voormelde toelichting bij de bijzondere wet Zesde Staatshervorming blijkt dat de overgedragen bevoegdheid niet alleen betrekking heeft op de voertuigen, maar ook op de onderdelen daarvan. Eenmaal daarvoor technische voorschriften zijn vastgesteld, valt de toezichtsbevoegdheid erop toe aan de gewesten. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van de voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn. Er mag bijgevolg worden aangenomen dat de bijzondere wetgever met het toezicht op de naleving van technische voorschriften voor voertuigen ook de met deze goedkeuring en controle vergelijkbare bepalingen heeft bedoeld. Uit de opsomming van de koninklijke en ministeriële besluiten in de memorie van toelichting bij de overdracht van de bevoegdheid inzake technische keuring blijkt bovendien dat de bijzondere wetgever hiermee tevens de organisatie van deze goedkeuring en technische controle beoogde."*

De Raad van State oordeelde in nr. 12.4 (omtrent het eerste middel omtrent het KB van 15 maart 1968) in dezelfde zin omtrent het eerste middel. De Raad van State stelt hierbij dat het niet om productnormen gaat:

*"12.4. Die goedkeuring bestaat overeenkomstig artikel 3, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 uit de verificatie van de overeenstemming van het voertuig, type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid met de voorschriften van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, hetzij door de afgifte van het "EG" of nationale goedkeuringscertificaat, hetzij door de verificatie van de overeenstemming van het voertuig, type, systeem, onderdeel of technische eenheid met het goedkeuringscertificaat dat eraan zou zijn toegekend door een andere lidstaat. Wat landbouw- en bosbouwtrekkers betreft, wordt in artikel 3bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 mutatis mutandis in een gelijkvormige goedkeuring voorzien. Aangenomen wordt dat voormelde bepalingen die wijzigingen aanbrengen in hoofdstuk 2 „Goedkeuring'' vallen binnen de bevoegdheid van de gewesten, tenzij zou worden aangetoond dat ze betrekking hebben op het bepalen van technische voorschriften, op de inschrijving van voertuigen of op de productnormen.*

*Dat wordt door de verzoekende partij echter voor geen van deze bepalingen die deel uitmaken van hoofdstuk 2 voldoende aannemelijk gemaakt."*

3. In het arrest nr. 246.695 van 16 januari 2020 vernietigde de Raad van State verder de artikelen 4 en 6 tot 28 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden, evenals de bijlagen 1, 2 en 3 ervan omdat deze tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften inzake voertuigen behoort. De Raad overwoog:

*9.3. Bij artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI wordt aan de gewesten, wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft, het toezicht opgedragen op de naleving van de federale technische 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, 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.*

*Deze bevoegdheid houdt niet alleen de bevoegdheid in om toe te zien op de naleving van de federale technische voorschriften die vervat zijn in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 maar ook die welke eventueel bepaald zijn in andere regelgeving. Bovendien dient erop te worden gewezen dat de aan de gewesten overgedragen toezichtsbevoegdheid afwijkt van het beginsel waarbij de overheid aan wie de regelgeving in een aangelegenheid is toegewezen, ook belast is met de tenuitvoerlegging en de controle ervan. Uit de toelichting bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 „met betrekking tot de Zesde Staatshervorming'' (hierna: bijzondere wet Zesde Staatshervorming) blijkt dat de overgedragen bevoegdheid niet alleen*

*betrekking heeft op voertuigen, maar ook op de onderdelen daarvan (Parl.St. Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 143). Eenmaal daarvoor technische voorschriften zijn vastgesteld door de federale overheid, valt de toezichtsbevoegdheid erop toe aan de gewesten. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn. Er mag bijgevolg worden aangenomen dat de bijzondere wetgever met het toezicht op de naleving van technische voorschriften voor voertuigen ook de bepalingen heeft bedoeld die een aangelegenheid regelen die vergelijkbaar is met deze goedkeuring en controle. Uit de opsomming van de koninklijke en ministeriële besluiten in de toelichting bij de bijzondere wet Zesde Staatshervorming bij de overdracht van de bevoegdheid inzake technische keuring blijkt bovendien dat de bijzondere wetgever hiermee tevens de organisatie van deze goedkeuring en technische controle beoogde.*

*9.4. Het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 voorziet niet alleen in de uitvoering van de Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden (verordening (EG) nr. 561/2006 (rij- en rusttijden)). Het strekt evenzeer tot uitvoering van de Europese regelgeving inzake de tachograaf (verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf)) en uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 „tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen" (hierna: uitvoeringsverordening (EU) 2016/799) . Verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf) houdt weliswaar verband met de naleving van verordening nr. 561/2006 (Rij- en rusttijden), maar verwijst evenzeer naar de verificatie van de naleving van richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 „betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen" (artikel 1.1, verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf)). In verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf), waar het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 mede uitvoering aan geeft, wordt het begrip „tachograaf" in artikel 2, 2°, a), gedefinieerd als volgt: "2. a) „tachograaf of controleapparaat": het in wegvoertuigen in te bouwen apparaat om gegevens betreffende het rijden en de snelheid van deze voertuigen automatisch of semiautomatisch weer te geven, te registreren, af te drukken, op te slaan of door te geven overeenkomstig artikel 4, lid 3, evenals details over bepaalde werktijden van de bestuurder." De tachograaf bestaat uit een zogenaamde voertuigunit, de bekabeling en de bewegingssensor. De voertuigunit mag één enkele unit zijn, of bestaan uit verscheidene units verspreid over het voertuig, op voorwaarde dat de voertuigunit aan de beveiligingsvoorschriften van verordening (EU) 165/2014 (Tachograaf) voldoet.*

*Het standpunt van de verwerende partij dat de tachograaf niet uitsluitend maar toch in zeer grote mate beschouwd dient te worden als een controleapparaat voor de naleving van de reglementering inzake de rij- en rusttijden, spoort niet met voormelde definitie van deze term in de verordening, noch met de hiervóór vermelde verwijzing naar de naleving van andere Europese regelgeving. In tegenstelling met wat de verwerende partij beweert, moeten de voorschriften met betrekking tot de tachograaf veeleer worden geacht tot het bevoegdheidsdomein van de verkeersveiligheid in de ruime zin te behoren. 9.5. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van verordening (EU) 165/2014 (Tachograaf) moeten tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer van personen of goederen over de weg, die in een lidstaat zijn ingeschreven en waarop verordening (EG) nr. 561/2006 (rij- en rusttijden) van toepassing is. Logischerwijze volgt hieruit dat een tachograaf in beginsel moet worden geïnstalleerd in voormelde voertuigen vooraleer deze in het verkeer worden gebracht of daartoe worden bestemd. Het toezicht hierop moet in dit geval gebeuren vóór de inverkeerstelling.*

*9.6. Wat de tachograaf betreft, worden de technische voorschriften en eisen hoofdzakelijk bepaald in Europese regelgeving, meer bepaald de eerder vermelde verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf) en uitvoeringsverordening (EU) 2016/799. Artikel 4 van verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf) bepaalt dat tachografen, inclusief externe componenten, tachograafkaarten en registratie, met het oog op de correcte toepassing van deze verordening aan strenge "technische en andere voorschriften" dienen te voldoen. De Commissie wordt daarbij opgedragen om uitvoeringshandelingen te stellen (artikel 4, lid 8, verordening nr. 165/2014 (Tachograaf)). Ter uitvoering van deze bepaling worden bij uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 onder meer de "technische eisen voor de typegoedkeuringsprocedure voor tachografen, met inbegrip van de veiligheidsmechanismen" vastgesteld (artikel 1, lid 1, d), uitvoeringsverordening (EU) 2016/799).*

*Ook wordt bepaald dat de tachograaf uitsluitend mag worden geïnstalleerd of hersteld door een installateur, werkplaats of voertuigfabrikant die daartoe door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten is erkend (artikel 22 verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf)). Bovendien dienen tachografen overeenkomstig de verordening regelmatig door een erkende werkplaats te worden geïnspecteerd (artikel 23 verordening (EU) nr. 165/2014 (Tachograaf)).*

*9.7. Uit verordening nr. 165/2014 (EU) (Tachograaf) en uitvoeringsverordening (EU) 2016/799 volgt dat de eisen waaraan tachografen moeten voldoen, „technische voorschriften" zijn. Er is geen reden om dit vanuit intern bevoegdheidsoogpunt anders te kwalificeren. De regels inzake de erkenning van installateurs of herstellers van tachografen en de erkende werkplaatsen, de werking ervan en de opleidingsvereisten die gesteld worden aan het personeel en de inspectie van de erkende werkplaatsen houden dan ook verband met deze technische voorschriften. Ze beogen te verzekeren dat de tachografen in voertuigen worden geplaatst of hersteld op een wijze dat ze in overeenstemming zijn met die voorschriften. Het toezicht op de naleving met inbegrip van de organisatie ervan, valt dan ook toe aan de gewesten. Dat het wel degelijk gaat om technische voorschriften, blijkt eens te meer uit de vaststelling dat het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 genomen is ter uitvoering van de artikelen 1, 3 en 4bis van de wet van 21 juni 1985.*

*Het standpunt van de verwerende partij dat het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 slechts genomen zou zijn ter uitvoering van artikel 1, § 2, dan wel dat de tachograaf hoogstens als „veiligheidstoebehoren" in de zin van artikel 1, § 1, van de wet van 21 juni 1985 kan worden beschouwd, kan niet worden bijgevallen en vindt overigens allerminst bevestiging in de aanhef van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 waar verwezen wordt naar het integrale artikel 1, evenals naar de artikelen 3 en 4bis, en ook advies 38.472/4 van 22 juni 2005 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State zag het zo."*

4. Uit de arresten nr. 244.095 van 2 april 2019 en nr. 246.695 van 16 januari 2020 blijkt dus dat de gewestbevoegdheid inzake de controle op de naleving van de technische voorschriften van voertuigen zich niet enkel uitstrekt tot de voertuigen zelf, maar ook de onderdelen ervan. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn.

De gewesten zijn ingevolge de zesde staatshervorming aldus bevoegd geworden voor de volledige verificatie van de overeenstemming van het voertuig, type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid met de technische eisen.

5. Het ontwerp van koninklijk besluit beoogt in toepassing van artikel 8 van Verordening 2018/858, artikel 7 van Verordening 167/2013 en artikel 8 van Verordening 168/2018 de markttoezichtautoriteiten en personen aan te wijzen die bevoegd zijn om het marktoezicht uit oefenen (hoofdstuk 2), om de

nadere regels inzake de controles in het kader van het markttoezicht te regelen (hoofdstuk 3), om regels vast te stellen inzake de vaststelling van de niet-conformiteiten (hoofdstuk 4) en om de administratieve maatregelen te bepalen (hoofdstuk 5) .

Het "markttoezicht" omvat activiteiten en maatregelen van de markttoezichtautoriteiten om ervoor te zorgen dat voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden, voertuigdelen en uitrustingsstukken die op de markt worden aangeboden, voldoen aan de voorschriften van de toepasselijke harmonisatiewetgeving van de Unie en geen gevaar opleveren voor de gezondheid, de veiligheid, het milieu of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang (art. 3, 34° Verordening 858/2018, zie ook artikel 3, 44° van Verordening 167/2013 en artikel 3, 58° van Verordening 168/2013). Markttoezichtautoriteiten voeren periodieke controles uit om te verifiëren of de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden aan de toepasselijke voorschriften voldoen. Die controles worden op toereikende schaal verricht door middel van documentencontroles en, in voorkomend geval, laboratoriumtests en tests op de weg uitgevoerd op basis van statistisch relevante monsters (art. 8, 1°, eerste lid Verordening 2018/858, zie ook art. 7 van Verordening nr. 167/2013 en artikel 8 van verordening nr. 168/2013)).

De beoordeling van de conformiteit door de markttoezichtautoriteiten houdt in dat nagegaan wordt of de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden voldoen aan de technische voorschriften die opgenomen zijn in de op Europees niveau geharmoniseerde regelgevingshandelingen (zie o.a. bv. artikel 1, artikel 5 "Technische voorschriften" en overweging 64 van de preambule van Verordening 2018/858), alsook aan de federale technische eisen zoals die bepaald zijn in het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 en het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 (zie artikel 1, 9° van het ontwerp van koninklijk besluit).

Het markttoezicht omvat aldus de conformiteitscontrole van voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden (inclusief reserveonderdelen en uitrusting) die beschikbaar zijn op de markt en waarvoor aldus goedkeuring werd verleend. Hierbij wordt nagegaan of de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden in overeenstemming zijn met het goedkeuringscertificaat en dus of ze in overeenstemming zijn met de toepasselijke technische eisen die ter zake gelden.

Het markttoezicht op voertuigen, systemen, onderdelen, technische eenheden heeft dus betrekking op het toezicht op de naleving van de technische voorschriften voor voertuigen en onderdelen.

Het ontwerp van koninklijk besluit behoort aldus tot de bevoegdheid van de gewesten.

6. Het markttoezicht vormt overigens een aanvulling op de (type)goedkeuring, wat eens te meer aantoont dat het verband houdt met de homogene gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen. Het beoogt de controle op overeenstemming met de typegoedkeuringsvoorschriften en de handhaving ervan te versterken. Er kan verwezen worden naar punt 3, 4 en 10 van de preambule van Verordening 2018/858:

> *"(3) In 2013 heeft de Commissie een beoordeling verricht van het rechtskader van de Unie voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, waaruit bleek dat het kader van Richtlijn 2007/46/EG geschikt is voor het verwezenlijken van de hoofddoelstellingen, namelijk harmonisering, een doeltreffend functionerende interne markt en eerlijke concurrentie, en waarin werd geconcludeerd dat het derhalve van toepassing moet blijven.*
>
> *(4) In die beoordeling werd ook geconcludeerd dat er behoefte is aan nieuwe bepalingen voor markttoezicht ter aanvulling van de typegoedkeuringsvoorschriften, aan duidelijkere terugroepings- en vrijwaringsprocedures en voorwaarden voor de verlenging van goedkeuringen voor bestaande voertuigtypen, aan een betere handhaving van het kader voor*

*typegoedkeuring door harmonisering en verbetering van de door de autoriteiten en technische diensten van de lidstaten gevolgde procedures voor typegoedkeuring en overeenstemming van de productie, aan een duidelijke afbakening van de taken en verantwoordelijkheden van de marktdeelnemers in de toeleveringsketen en van de bij de handhaving van het kader betrokken autoriteiten en partijen, waarbij de onafhankelijkheid van die autoriteiten en partijen wordt gewaarborgd en belangenconflicten worden voorkomen, en aan geschiktere procedures voor alternatieve goedkeuring (nationale goedkeuringen van kleine series en individuele goedkeuringen van voertuigen) en geschiktere meerfasentypegoedkeuring om nichemarkten en kleine en middelgrote ondernemingen de nodige flexibiliteit te bieden, evenwel zonder daarbij het gelijke speelveld te verstoren.*

*(...)*

*10. <u>Deze verordening moet het huidige kader voor EU-typegoedkeuring versterken, met name door de invoering van bepalingen voor markttoezicht.</u> Om het markttoezicht in de automobielsector vorm te geven, moet nader worden ingegaan op de verplichtingen van de marktdeelnemers in de toeleveringsketen, op de verantwoordelijkheden van de handhavingsinstanties in de lidstaten, en op de maatregelen die moeten worden genomen wanneer op de markt automobielproducten worden aangetroffen die ernstige veiligheids- of milieurisico's inhouden die de consumentenbescherming ondermijnen, of die niet aan de typegoedkeuringsvoorschriften voldoen."*

[eigen markering]

Het markttoezicht heeft aldus -net zoals de eigenlijke goedkeuring en de technische keuring- betrekking op de controle op de naleving van de technische eisen.

7. Het ontwerp van koninklijk besluit van vindt overigens zijn rechtsgrond in paragraaf 1 van artikel 2 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen dat de rechtsbasis vormt voor de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen en de controle erop.

8. De omstandigheid dat Verordening nr. 2018/858, Verordening nr. 167/2013 en Verordening nr. 168/2013 een onderscheid maken tussen de goedkeuringsinstantie en de markttoezichtautoriteiten, is zonder verdere relevantie voor de interne Belgische bevoegdheidsverdeling. Uit de hierboven geschetste bevoegdheidsverdeling blijkt immers dat de gewesten bevoegd zijn voor de verificatie van de overeenstemming van het voertuig, type voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid met de technische eisen.

Het Europees recht laat zich niet in met de wijze waarop een lidstaat zich intern organiseert. Artikel 4, lid 2, eerste zin, van het verdrag betreffende de Europese Unie bepaalt dat de Unie gehouden is de nationale identiteit van de lidstaten die besloten ligt in hun politieke en constitutionele basisstructuren, waaronder die voor regionaal en lokaal zelfbestuur, te eerbiedigen. Het Hof van Justitie stelt in dezelfde zin dat elke lidstaat vrij is "de interne wetgevende bevoegdheden naar eigen goeddunken te verdelen" (HvJ 6 oktober 2005, nr. C-429/04, Commissie t./België). De federale overheid en de gemeenschappen en gewesten zijn dan ook gehouden om elk binnen de grenzen van hun eigen bevoegdheden navolging te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit het Europees recht .(Zie RvS nr. 245.463 van 17 september 2019 (*Belgische Staat/Vlaamse Gewest*) (punt 13.3.4.)).

Uit het onderscheid tussen de goedkeuringsinstantie en het markttoezicht dat gemaakt wordt in Verordening nr. 2018/858, Verordening nr. 167/2013 en Verordening nr. 168/2013 kunnen dus geen argumenten afgeleid worden inzake de interne bevoegdheidsverdeling binnen België.

9. Het ontwerp van koninklijk besluit heeft evenmin betrekking op de inschrijving van voertuigen en de productnormen.

De inschrijving van voertuigen wordt overeenkomstig artikel 1, 1° van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen (hierna: KB van 20 juli 2001) gedefinieerd als "*de administratieve toestemming voor de deelname van een voertuig aan het wegverkeer die de identificatie daarvan in een repertorium van voertuigen, alsook de toekenning van een inschrijvingsnummer omvat*". Artikel 2, §1 van dit KB van 20 juli 2001 voorziet dat een voertuig slechts "*in het verkeer [mag] worden gebracht als het ingeschreven is en de nummerplaat draagt die bij de inschrijving werd toegekend".* De federale bevoegdheid inzake de inschrijving van voertuigen heeft dus betrekking op de individuele administratieve toelating die samen met het afleveren van een nummerplaat gegeven wordt om een bepaald voertuig in verkeer te brengen

Verder bevat het ontwerp van koninklijk besluit ook geen productnormen voor voertuigen, systemen, onderdelen of technische onderdelen. Het ontwerp van koninklijk besluit bevat geen dwingende eisen die gelden voor het op de markt brengen van een voertuig, systemen, onderdelen of technische onderdelen. Het ontwerp van koninklijk besluit bevat daarentegen regels die betrekking hebben op de controle op de overeenstemming van voor voertuigen, systemen, onderdelen of technische onderdelen met de technische voorschriften, hetgeen zoals hierboven aangegeven tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

10. Aldus dient besloten te worden dat het ontwerp van koninklijk besluit integraal in strijd is met de bevoegdheidverdelende regels.

2.3. Inhoudelijke opmerkingen

Er zijn over het ontwerp heel wat inhoudelijke opmerkingen te maken. Deze standpuntbepaling focust echter op de bevoegdheidsoverschrijding.

2.4. Redactionele opmerkingen

Op de Nederlandstalige tekst van het ontwerp van koninklijk besluit zijn taalkundig heel wat opmerkingen te maken, zowel op het vlak van vertaling uit het Frans, als op het vlak van zinsbouw.

De gekozen terminologie wordt alleszins best afgestemd op de terminologie in het KB Technische eisen en wordt best ook coherent doorgetrokken in het gehele ontwerp.

Er moet worden vermeden om eenzelfde instantie op verschillende manieren te omschrijven, bv. "markttoezichtautoriteit" (Hoofdstuk 2), "de autoriteit belast met het markttoezicht" (artikel 2) en "de toezichthoudende autoriteit (artikel 4).

Doordat de essentiële begrippen niet worden gedefinieerd is het totaal onduidelijk wat met de regeling wordt beoogd.

# 3. BESTUURLIJKE IMPACT

## A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft op zich geen budgettaire weerslag.

Indien de logica van het negatieve advies wordt gevolgd impliceert dit evenwel dat de Vlaamse overheid, naargelang de besprekingen vorderen, zelf de nodige regelgevende, budgettaire en organisatorische initiatieven moet ontplooien om de bevoegdheid van markttoezicht op te nemen.
Op dit ogenblik is het nog te vroeg om een correct beeld van de exacte budgettaire noden te becijferen. Budget zal echter minstens vereist zijn voor de digitalisering/automatisering van zowel aanvragen, erkenningen en toezicht, alsook voor het (laten) uitvoeren van laboratorium-testen.

Dit zal uiteraard nader toegelicht worden in het kader van het wetgevend traject om concreet invulling te geven aan deze bevoegdheid.

## B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft op zich geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

Indien de logica van het negatieve advies wordt gevolgd impliceert dit evenwel dat de Vlaamse overheid zelf het vereiste personeel moet voorzien om de bevoegdheid van markttoezicht op te nemen.

De omzetting van de Europese richtlijn 2018/858 bevat naast markttoezicht bovendien nog andere, nieuw op te nemen toezichtstaken.

Op dit ogenblik is het nog te vroeg om een correct beeld van de exacte personeelsnoden te becijferen. Personeelsinzet zal vereist zijn voor zowel de behandeling van vragen/klachten en erkenningen, alsook voor de effectieve uitvoering van het markttoezicht

Dit zal uiteraard nader toegelicht worden in het kader van het wetgevend traject om concreet invulling te geven aan deze bevoegdheid.

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

# 4. VERDER TRAJECT

De Vlaamse Regering geeft op vraag van de federale minister voor Mobiliteit advies bij het ontwerp van koninklijk besluit.

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingtechnisch advies, taalkundig advies of reguleringsimpactanalyse vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

De agendering door de Waalse Regering op het Overlegcomité van 24 juni 2020 van de overdracht van bevoegdheden en beheersmiddelen in het kader van het resterende deel van de 6de staatshervorming op het gebied van vervoer en verkeersveiligheid wordt aangegrepen door de Vlaamse Regering om ook de bevoegdheidsproblematiek van het markttoezicht aan te kaarten.

# 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° negatief advies te verlenen bij het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, twee- of driewielige voertuigen, vierwielers, systemen, onderdelen, technische eenheden, alsmede reserveonderdelen en uitrusting bestemd voor deze voertuigen wegens bevoegdheidsoverschrijding;

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

3° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten dit dossier te agenderen op een volgende vergadering van het Overlegcomité tenzij de federale overheid reeds eerder heeft ingestemd met een initiatief tot overleg.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlage:
- Brief federale overheid + ontwerp van koninklijk besluit
- advies IF van 17 juni 2020