

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep
- definitieve goedkeuring

Samenvatting

Dit besluit creëert een wettelijk kader voor de beroepsbekwaamheid van bestuurders van langere en zwaardere voertuigen. Er wordt voorzien in een verplichte opleiding en examen. De erkenning van de instellingen en lesgevers die instaan voor de opleiding en het examen wordt eveneens geregeld.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 18 mei 2020.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 11 juni 2020.

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2020/116 van 13 april 2020.

Op 19 juni 2020 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring gegeven. Zie hiervoor de documenten VR 2020 1906 DOC.0607/2, VR 2020 1906 DOC.0607/3 en VR 2020 1906 DOC.0607/1.

Tevens werd de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken gelast om over het hierboven principiële goedgekeurd ontwerp advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

(MORA), de Vlaamse Toezichtscommissie (VTC) en te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding geven tot aanpassing van door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

Ook werd de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken gelast om het advies bij de Raad van State in te winnen betreffende het principieel goedgekeurde ontwerp.

Deze adviezen zullen hieronder besproken worden.

A. Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

1. Over het volgen van opleidingen in Nederland

Ten onrechte stelt de MORA dat geen opleidingen meer in Nederland gevolgd zouden kunnen worden.

De Nederlandse opleidingen vallen, eens dit BVR in werking is getreden, gewoon onder de regels inzake de erkenning van buitenlandse beroepsbekwaamheid. In de praktijk zal dit, zoals de Nederlandse opleiding er nu uitziet, de facto betekenen dat een Nederlandse opleiding zal erkend worden. Het is echter onmogelijk om te weten hoe de Nederlandse opleiding er in de toekomst eventueel zal gaan uitzien, vandaar dat een volledig automatische gelijkstelling met de Vlaamse opleiding niet opportuun is en niet voorzien werd.

2. Over het aantal kandidaat-bestuurders in het voertuig tijdens het praktijkgedeelte van de opleiding

De MORA stelt voor om tijdens het praktijkgedeelte het maximum aantal kandidaten niet te beperken tot twee maar dit aantal afhankelijk te maken van het maximum aantal zitplaatsen met een gordel.

Het maximum aantal kandidaten in het voertuig is in overleg met de rijkschoolsector tot stand gekomen en bewust beperkt tot twee, omwille van didactische redenen. Drie deelnemers kunnen niet de hele duurtijd nuttig bezig zijn indien ze tegelijk in het voertuig plaatsnemen.

3. Over de duurtijd van het praktijkgedeelte van de opleiding

De MORA stelt voor om de duurtijd van het praktijkgedeelte van de opleiding LZV vast te leggen op drie uur.

De maatstaf waarop de duurtijd van het praktijkgedeelte werd bepaald is gebaseerd op de vaardigheden die aangeleerd en geoefend moeten worden.

Dat het minimum aantal uren dat een deelnemer moet rijden tijdens een nascholing vakbekwaamheid drie bedraagt, is geen reden om het aantal uren van het praktijkgedeelte in de opleiding tot LZV-bestuurder terug te brengen. Er is immers geen rechtstreeks verband tussen de twee opleidingen. De opleiding tot LZV-chauffeur zal niet in rekening kunnen worden gebracht voor de te volgen uren in het kader van de nascholing vakbekwaamheid.

4. Over de vereiste ruimte voor het praktijkgedeelte van de opleiding

De MORA is van mening dat manoeuvres ook aangeleerd kunnen worden op een terrein van 50 meter op 10 meter.

De afmetingen opgenomen in het ontwerp zijn nodig om de manoeuvres te kunnen uitvoeren. Ze werden bepaald in overleg met de opleidingssector.

Er is bewust niet bepaald dat het om een toegewezen terrein moet gaan, zodat ook bijvoorbeeld het bedrijfsterrein van de werkgever van de kandidaat-bestuurder(s) gebruikt kan worden. Dit zorgt voor meer flexibiliteit.

5. Over de termijn van opleiding en examen

De MORA stelt voor om de termijn van opleiding en examen te verlengen tot minimaal 1 maand.

Deze termijn werd vanuit didactisch oogpunt relatief kort gehouden.

6. Over de sancties bij niet naleven van de voorwaarden

De MORA stelt voor om de duurtijd van de sancties te concretiseren en ook de situaties te concretiseren wanneer welke sanctie opgelegd zal worden.

Het is de discretionaire beslissing van het hoofd van het departement om, uiteraard rekening houdende met de ernst van de inbreuk, de gepaste maatregel te nemen. Ook de duur van een eventuele schorsing behoort tot de discretionaire bevoegdheid van het hoofd van het departement.

7. Over de erkenning van Europese beroepskwalificaties

Er wordt door de MORA voorgesteld om de erkenning van de Europese beroepskwalificaties en de modaliteiten ervan meer te expliciteren.

De modaliteiten van de erkenning van Europese beroepskwalificaties wordt in de betreffende regelgeving beschreven. Een explicitering in het ontwerp is dus niet wenselijk noch nodig. De gelijkwaardigheid van een opleiding gevolgd in een andere lidstaat zal telkens moeten worden onderzocht wanneer een aanvraag wordt ontvangen.

B. Het advies van de Vlaamse Toezichtscommissie

1. Decretale grondslag

De VTC stelt in haar advies dat het decreet (decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport) niet voldoet aan de eis van de vermelding van de essentiële elementen van de verwerking van persoonsgegevens.

Dit standpunt wordt niet gevolgd. Op grond van artikel 4/1, eerste lid 5° van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt de Vlaamse Regering namelijk gemachtigd om “de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder” te bepalen.

In hetzelfde artikel wordt bovendien op grond van artikel 42 van het decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid een derde lid ingevoegd dat de Vlaamse Regering machtigt om de regels te bepalen voor “*de toekening, weigering, verlenging, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen en de lesgevers in het kader van de opleiding om de beroepsbekwaamheid van bestuurder van langere en zwaardere voertuigen te behalen*”.

Vermits de verwerking van persoonsgegevens een intrinsiek gevolg is van het toekennen van erkenningen en van het bepalen van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid kunnen voormelde bepalingen beschouwd worden als de wettelijke rechtsgrond voor de verwerking van persoonsgegevens in dit besluit, conform artikel 6, 1, c) en artikel 10 AVG.

Een gelijkaardig standpunt werd ingenomen door de Raad van State in het kader van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering 'houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer' (advies 68.030/3 van 14 oktober 2020).

2. Onbeperkte bewaartermijn

De VTC is van mening dat een onbeperkte bewaartermijn van het bekwaamheidsattest onaanvaardbaar is.

De onbeperkte bewaartermijn volgt echter uit het feit dat het bekwaamheidsattest onbeperkt geldig is.

3. Vraag tot verduidelijking in de nota

De VTC suggereert om een aantal zaken te verduidelijken in de nota aan de Vlaamse Regering. Het gaat om het uitdrukkelijk aanduiden van de rechtvaardigingsgrond (randnummer 9) en het uitdrukkelijk verwijzen naar de uitzondering die voorzien is in artikel 8, §1, derde lid van de Rijksregisterwet (randnummer 30-31).

Voor wat betreft de rechtvaardigingsgrond werd hierboven onder de rubriek "1. Decretale rechtsgrond" reeds verduidelijkt dat beroep gedaan wordt op artikel 6, 1, c) en artikel 10 AVG.

Voor wat betreft de opmerking van de VTC betreffende de uitzondering die voorzien is in artikel 8, §1, derde lid van de Rijksregisterwet wordt in deze nota verduidelijkt dat er bij dit ontwerp beroep gedaan wordt op deze uitzondering in artikel 8, §1, derde lid van de Rijksregisterwet, dewelke het volgende stelt:

"Er is geen machtiging vereist om het Rijksregisternummer te gebruiken wanneer dit gebruik uitdrukkelijk voorzien is door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie."

Naar aanleiding van het advies van de MORA en de VTC werden geen wijzigingen doorgevoerd aan het ontwerp.

C. Het advies van de Raad van State

1. Betreffende de retributies

De Raad van State is van oordeel dat het uitoefenen van toezicht en inspectie, geen aanleiding kan geven tot het opleggen van een retributie. Er wordt van uit gegaan dat de prestatie die hier wordt geleverd geen dienst ten behoeve van de heffingsplichtige zou zijn maar veeleer strekt tot de financiering van een overheidsinstantie.

Dit standpunt kan niet worden bijgetreden. Het specifieke toezicht dat hier wordt bedoeld, komt wel degelijk ten goede aan het opleidingscentrum en de lesgever. Er werd geopteerd om een erkenning zonder einddatum te verlenen. Dat betekent dat het opleidingscentrum en de lesgever enkel een retributie moeten betalen om de erkenning te verkrijgen en bijvoorbeeld niet na verloop van een bepaalde periode een nieuw erkenningsdossier, met daaraan gekoppelde kosten, moeten indienen.

Om te verzekeren dat de voorwaarden waaraan het opleidingscentrum en de lesgever moeten voldoen vervuld blijven, en dus erkend blijven, is een toezicht vereist. Voor dit toezicht is een periodieke retributie gerechtvaardigd.

Ook de huidige rechtsgrond voor de retributies zijnde artikel 42 van het decreet van 9 oktober 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid waarbij een vierde lid wordt toegevoegd aan artikel 4/1 van het decreet bijzonder wegtransport, bepaalt dat retributies gevraagd kunnen worden voor het toezicht op de erkenningsvoorwaarden.

Op dezelfde manier wordt ook te werk gegaan bij de milieureglementering waar bijvoorbeeld in het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 november 2010 tot vaststelling van het Vlaams reglement inzake erkenningen met betrekking tot het leefmilieu (VLAREL) eveneens retributies voor het toezicht op de erkenning worden bepaald.

2. Betreffende het advies van de VTC/GBA

Voorliggend ontwerp bevat bepalingen die de verwerking van persoonsgegevens regelen.

In haar advies merkt de Raad van State op dat met betrekking tot voorliggend ontwerp van besluit, het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit moet worden ingewonnen.

Volgens de Raad van State voorziet artikel 36, lid 4, van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG), gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 ervan, in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit', te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met verwerking.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er is aldus in dit geval een advies waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

3. Bestaanbaarheid met het recht van de Europese Unie

Wat betreft de bestaanbaarheid van het ontwerp met het Europees recht, dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen enerzijds de vrijheid van dienstverlening en anderzijds de vrijheid van vestiging. In het eerste geval wil een onderdaan van een andere lidstaat in Vlaanderen occasioneel en incidenteel een bepaalde dienst komen uitoefenen. In het tweede geval betreft het een onderdaan van een andere lidstaat die op (semi) permanente basis een bepaalde dienst wil komen verrichten in Vlaanderen.

Voor wat betreft de vrijheid van dienstverlening bepaalt artikel 58, lid 1, VWEU dat 'diensten op het gebied van vervoer' niet onder de bepalingen van het VWEU betreffende het vrij verrichten van diensten vallen. Het vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer. Er is op dit vlak geen relevante Europese wetgeving aangenomen.

Overeenkomstig artikel 2.2, d van de Dienstenrichtlijn, is ook de richtlijn niet van toepassing op 'diensten op het gebied van vervoer'.

Deze opvatting wordt bijgevalen door de Raad van State. De Raad is evenwel van oordeel dat, enerzijds, niet elke ondersteunende dienst die verband houdt met vervoer en vervoerdiensten zonder meer zou zijn uitgesloten van de voormelde Europese rechtsregels en, anderzijds, er op de uitgesloten vervoerdiensten wel degelijk Europese regels van toepassing zouden zijn.

In casu betreffen de diensten die aangeboden worden door de bestuurder van een LZV vervoer in de enge zin van het woord vervoersdiensten, zijnde de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig. Over het niet van toepassing zijn van de voormelde Europese rechtsregels op de diensten verricht door de bestuurder van een LZV bestaat dus geen discussie.

Het standpunt van de Raad van State met betrekking tot de opleidingscentra en de lesgevers wordt niet gevolgd. De geleverde (ondersteunende) diensten zijn wel degelijk onlosmakelijk verbonden met de vervoerdienst en dus, conform de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie, ook uitgesloten van de Europese rechtsregels inzake vrijheid van dienstverlening.

Het Hof van Justitie stelt immers dat dit begrip ruim moet geïnterpreteerd worden (zie arrest C-168/14):

"uit het gebruik van de bewoordingen 'diensten op het gebied van vervoer' blijkt dus de wil van de wetgever van de Europese Unie om de in artikel 2, lid 2, onder d), van de dienstenrichtlijn genoemde uitsluiting niet uitsluitend te beperken tot de vervoersmiddelen als zodanig'. Hieruit concludeert het Hof: 'aldus moet worden uitgelegd dat niet alleen de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig, vaartuig of luchtvaartuig daaronder valt, maar ook de daaraan inherent verbonden diensten".

In het geval besproken in arrest C-168/14 gaat het over technische controle van voertuigen, wat ondersteunend is bij het vervoer. Het gaat, volgens het Hof, echter om een noodzakelijke vereiste voor het verrichten van de hoofdactiviteit, namelijk het vervoer, zoals volgt uit het streven naar verkeersveiligheid dat ten grondslag ligt aan de technische controle van voertuigen.

Afgaande op de bewoording van artikel 91, lid 1, VWEU kan een dienst die zelf geen vervoer omvat op grond van bepaalde aspecten met het gebied van vervoer worden verbonden, omdat die dienst essentieel is voor het vervoer. Veiligheid van vervoer lijkt precies een dergelijk aspect te zijn, aangezien het doel ervan is om het vervoer voor allen te verbeteren.

De diensten die aangeboden worden door de opleidingscentra en de lesgevers dienen dan ook te worden beschouwd als ondersteunende diensten bij het vervoer die inherent verbonden zijn aan de fysieke activiteit van het verplaatsen van goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig.

Een kandidaat-bestuurder kan de opleiding als LZV-bestuurder immers alleen volgen bij een erkend opleidingscentrum dewelke beroep zal moeten doen op erkende lesgevers. De door de opleidingscentra en lesgevers verstrekte diensten zijn aldus noodzakelijk voor het bekomen van een bekwaamheidsattest LZV en dus noodzakelijk voor de vervoersactiviteit zelf, zonder dewelke ze niet kan worden uitgeoefend.

De vergelijking met de rijsscholen die door de Raad van State gemaakt wordt, gaat niet op daar het volgen van de opleiding en het afleggen van het examen bij een erkend opleidingscentrum in casu de enige manier is om een bekwaamheidsattest te bekomen waardoor het volgen van deze opleiding een conditio sine qua non is voor het uitoefenen van de betrokken dienst (bestuurder

LZV). Bijgevolg is ook de dienst verricht door de opleidingsinstelling en de lesgever hiermee inherent verbonden. Voor het bekomen van een regulier rijbewijs zijn er ook andere pistes mogelijk naast het volgen van een opleiding bij een erkende rijsschool.

De diensten verstrekt door de opleidingscentra en de lesgevers zijn dus ook uitgesloten van het toepassingsgebied van de Europese regels inzake vrijheid van dienstverlening.

Het standpunt van de Raad van State met betrekking tot het wel degelijk van toepassing zijn van sommige Europese regels op de betrokken diensten kan worden bijgetreden wat betreft de Europese regels inzake vrijheid van vestiging.

Deze regels dienen immers onverkort te worden toegepast, ook op diensten op het gebied van vervoer. Dit blijkt duidelijk uit de artikelen 35 tot 37 van het ontwerp waarin, met het oog op de vrijheid van vestiging, de erkenning van Europese beroepskwalificaties overeenkomstig het decreet van 24 februari 2017 'tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties' wordt voorzien.

4. Artikel 2, 3, 11, 12, 23, 27, 34, 39 (artikel 38 in huidig ontwerp), 47 (artikel 45 in huidig ontwerp), 51 (artikel 49 in huidig ontwerp), 52 (artikel 50 in huidig ontwerp), 53 (artikel 51 in huidig ontwerp), 56 (artikel 53 in huidig ontwerp), 65 (artikel 62 in huidig ontwerp) 66, (artikel 63 in huidig ontwerp)

De opmerkingen bij de hierboven vermelde artikels werden in lijn met de suggesties van de Raad van State aangepast in de tekst.

Artikel 35, 46 en 55 van het initiële ontwerp werden verwijderd naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State.

5. Artikel 14

Onder de zinsnede "uitgerust voor visuele voorstellingen" in dit ontwerp dient verstaan te worden dat leerstof op een didactisch verantwoorde manier aanschouwelijk gemaakt moet kunnen worden, bijvoorbeeld via een scherm en beamer. Deze bepaling is geënt op de voorwaarden voor de lokalen van erkende rijsscholen bepaald in het KB van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen.

6. Artikel 25

Om tegemoet te komen aan de opmerking van de Raad van State dat een termijn van 15 dagen krap is, werd deze termijn alsnog gewijzigd naar 30 dagen.

7. Artikel 34

Dit artikel werd niet gewijzigd doch wordt in huidige nota expliciet verduidelijkt dat ook een mondeling examen mogelijk is.

8. Artikel 41 (artikel 40 in huidig ontwerp), 54 (artikel 52 in huidig ontwerp), 62 (artikel 59 in huidig ontwerp), 63 (artikel 60 in huidig ontwerp), 64 (artikel 61 in huidig ontwerp) betreffende de stilzwijgende beslissing

Zoals de Raad van State zelf opmerkt is de stilzwijgende beslissing in dit ontwerp steeds in het voordeel van de betrokkene. Bovendien is er bij de erkenningsaanvraag (artikel 40 en artikel 52) ook nog bijkomend voorzien (voorafgaandelijk aan de stilzwijgende beslissing) dat de onderneming/lesgever het hoofd van het departement kan verzoeken om alsnog een (uitdrukkelijke) beslissing te nemen.

Om deze redenen wordt het principe van de stilzwijgende beslissing behouden in het huidige ontwerp.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELLEN

Voor een artikelsgewijze toelichting van de ongewijzigde artikelen van het ontwerp van besluit, wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting zoals opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State werden drie artikelen geschrapt (artikelen 35, 46 en 55 van het ontwerp van besluit bij principiële goedkeuring). Dit heeft tot gevolg dat de artikelen 35 tot 71 van dit ontwerp van besluit hernummerd zijn.

Zo zal:

- de toelichting van artikel 35 van het ontwerpbesluit teruggevonden kunnen worden onder de bespreking van het toenmalige artikel 36 (en artikel 36 van het ontwerp van besluit onder de bespreking van het toenmalig artikel 37, enz);
- De toelichting van artikel 45 van het ontwerpbesluit teruggevonden kunnen worden onder de bespreking van het toenmalige artikel 47 (en artikel 46 van het ontwerp van besluit onder de bespreking van het toenmalig artikel 48, enz);
- de toelichting van artikel 53 van het ontwerpbesluit teruggevonden kunnen worden onder de bespreking van het toenmalige artikel 56 (en artikel 54 van het ontwerp van besluit onder de bespreking van het toenmalig artikel 57, enz).

De artikelen 2, 3, 11, 12, 23, 25, 27, 34, 38, 45, 49, 50, 51, 53, 62 en 63 werden aangepast naar aanleiding van opmerkingen van de Raad van State. Om deze reden wordt er in deze nota opnieuw voor deze artikelen een toelichting opgenomen.

Artikel 2

Er wordt bij de uitvoering van dit besluit gekozen om alle communicatie met het agentschap elektronisch te laten verlopen.

Het departement kan de nadere regels bepalen met betrekking tot deze elektronische communicatie.

Artikel 3

Dit artikel somt de bekwaamheidsvoorwaarden op om een LZV te mogen besturen.

Aangezien tijdens de opleiding en het examen de kandidaat-bestuurder nog niet beschikt over een bekwaamheidsattest en zich in het kader van deze opleiding/ dit examen wel op de openbare weg begeeft, werd voorzien dat tijdens de opleiding en tijdens het examen een kandidaat-bestuurder niet in het bezit moet zijn van een geldig bekwaamheidsattest.

Artikel 11

Het opleidingscentrum moet minstens twee weken voor de start van de opleiding de datum en het begin- en einduur van elk van de dagdelen van de opleiding, de locatie waar elk van de dagdelen van de opleiding start en per dagdeel de voor- en achternaam en het erkenningsnummer van de lesgever die het dagdeel van de opleiding zal geven, doorgeven aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Indien één van de dagdelen niet doorgaat, moet dit minstens twee werkdagen op voorhand doorgegeven worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Dit dient te gebeuren zodat eventuele inspecties kunnen plaatsvinden.

Artikel 12

Het opleidingscentrum moet voor elk dagdeel een aanwezigheidslijst opmaken. Het model van deze aanwezigheidslijst zal door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken worden vastgesteld en bevat een aantal essentiële gegevens met betrekking tot de opleiding en de aanwezige personen.

De aanwezigheidslijst moet binnen veertien dagen te rekenen vanaf de datum van het dagdeel overgemaakt worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Artikel 23

Dit artikel bevat de uitrusting die minimaal aanwezig dient te zijn op het terrein om enerzijds te anticiperen op en anderzijds adequaat te kunnen reageren in geval van een ongeval.

Artikel 25

De kandidaat-bestuurder dient te voldoen aan de voorwaarden in artikel 3, 2° en 3° en moet de opleiding en het examen binnen de dertig dagen afwerken.

Artikel 27

Net zoals de opleiding bestaat het examen uit twee delen, namelijk een theoriegedeelte en een praktijkgedeelte.

Het theorie-examen kan mondeling dan wel schriftelijk zijn.

Artikel 34

Het opleidingscentrum moet een verslag opmaken van het examen van elke kandidaat-bestuurder, dat binnen de twee weken vanaf de datum van het afleggen van het examen aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken moet worden bezorgd.

In het verslag moet welbepaalde informatie met betrekking tot het examen worden opgenomen.

Het verslag moet ervoor zorgen dat er kan worden nagegaan of met het examen voldoende werd getoetst of de kandidaat-bestuurder de vereiste kennis wel degelijk heeft verworven en of de beoordeling die aan een kandidaat-bestuurder werd gegeven, correct en rechtvaardig is.

Als de kandidaat-bestuurder geslaagd is voor het examen, bezorgt het opleidingscentrum ook een kopie van het afgeleverde bekwaamheidsattest aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit gebeurt, net zoals het verslag van het examen, binnen veertien dagen vanaf de datum van het afleggen van het examen.

Artikel 38

Om als opleidingscentrum erkend te worden moet aan de voorwaarden in dit artikel voldaan zijn.

Artikel 45

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 49-53

Op te fungeren als lesgever, moet voldaan zijn aan een aantal uitoefeningsvoorwaarden. Eén van deze voorwaarden is het beschikken over een erkenning als lesgever.

Om erkend te worden, moeten de lesgevers voldoen aan een aantal minimale kwaliteitsvoorwaarden.

Om de erkenning te verkrijgen, wordt er in een erkenningsprocedure voorzien, waarbij de lesgever ook bepaalde documenten dient te bezorgen zodat kan worden nagegaan of voldaan is aan de in het voorliggende ontwerp van besluit vermelde kwaliteitsvoorwaarden.

Elke lesgever die erkend wordt, krijgt van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een bewijs van de erkenning evenals een erkenningsnummer.

Het erkenningsnummer is een uniek identificatienummer van de lesgever.

De lesgever moet onmiddellijk alle wijzigingen met betrekking tot zijn situatie meedelen aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Het gaat hierbij bijvoorbeeld om wijzigingen in verband met het rijbewijs, wijzigingen in verband met het strafregister, ...

Artikel 62 en 63

Artikel 6.3 AVG 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.

Artikel 62 van voorliggend ontwerp van besluit bevat een overzicht van alle (persoons)gegevens die het opleidingscentrum moet verzamelen en bijhouden.

Dit artikel duidt tevens aan dat het opleidingscentrum de verwerkingsverantwoordelijke is van deze gegevens.

Verder bevat dit artikel voor elk van de gegevens de doeleinden waarvoor ze verwerkt worden. Dit is meer bepaald voor redenen van controle en sanctionering in het kader van voorliggend ontwerp van besluit alsook voor statistische doeleinden.

Tot slot vermeldt dit artikel de opslagperiode van de verzamelde gegevens.

In artikel 63 van voorliggend ontwerp van besluit worden alle categorieën van (persoons)gegevens opgesomd die worden bijgehouden in de gegevensbank van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarbij deze laatste ook wordt aangeduid als verwerkingsverantwoordelijke.

Dit artikel vermeldt tevens de doeleinden van de gegevensverwerking. Net zoals voor wat betreft de door het opleidingscentrum bij te houden gegevens gebeurt dit voor redenen van controle en sanctionering in het kader van voorliggend ontwerp van besluit alsook voor statistische doeleinden.

Tot slot wordt in dit artikel de opslagperiode van de verzamelde gegevens geregeld.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

B. ESR-TOETS

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2020 1906 DOC.0607/1).

4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit:

- publicatie in het Belgisch Staatsblad

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep.
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken te gelasten het voormeld besluit van de Vlaamse Regering te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep
- het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen van 26 juni 2020
- het advies van de Vlaamse Toezicht commissie van 28 juli 2020
- het advies van de Raad van State 68.022/3 van 13 oktober 2020