

# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Toegepast Mobiliteitsbeleid  
Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 71 24  
mow.vlaanderen.be

## VERSLAG

////////////////////////////////////  
datum:

aanwezig: Vanessa Albrecht (Febetra), Jeroen Caerts (Traxio), Veerle De Boeck (FBAA), Philippe De Meyer (GOCA), Kevin De Ridder (Agoria), Kristin Eetezonne (Bond van de Garagisten); Freija Fonteyn (TLV), Philippe Planchon (FEBIAC), Ronald Tiebout (UPTR), Greta Remy (DMOW-TMB), Lucia Tacq (DMOW-ORG), Lieve Van de Water (MOW-TMB), David De Schutter (VLABEL), Ivan Bruggeman (Centrex – uitgenodigd waarnemer), Frederic Martin (Centrex – uitgenodigd waarnemer), Eric Troniseck (Centrex – uitgenodigd waarnemer)

afwezig met kennisgeving: Isabelle De Maegt (Febetra), Kristof Eraly (Febelcar), , Michael Reul (UPTR), Luc Schets (Traxio), Patricia Van Impe (Febetra), Koenraad Vanschoren (MOW-ORG)

voorzitter: Lieve Van de Water (MOW-TMB)

verslaggever: Greta Remy (MOW-TMB)

onderwerp: **Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid (CAIN): bespreking van het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering betreffende wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën inzake voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (omzetting RL 2020/1057 en RL 2006/22)**

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

### 1) Inleiding

Voorzitter Lieve Van de Water verwelkomt iedereen.

Het BVR werd reeds voor de eerste keer principieel goedgekeurd op 12 mei 2022.

Lucia Tacq licht het ontwerp van besluit kort toe.

Het ontwerp BVR is een gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2020/1057 waarmee richtlijn 2006/22 gewijzigd wordt. Het Vlaamse Gewest is voor bepaalde aspecten van deze richtlijnen bevoegd.

Voor de duidelijkheid werd ervoor gekozen om ter omzetting van richtlijn 2020/1057 geen wijzingen door te voeren in het KB van 8 mei 2007 waarmee RL 2006/22 reeds eerder omgezet werd maar om de volledige

richtlijn 2006/22/EG zoals gewijzigd bij richtlijn 2020/1057 in een apart besluit van de Vlaamse Regering onder te brengen.

De richtlijn 2006/22 heeft als doelstelling het vaststellen van gemeenschappelijke regels inzake minimumvoorwaarden bij het controleren van de correcte toepassing van de verordening 561/2006, 165/2014 en van richtlijn 2002/15/EG.

Door middel van het ontwerp BVR worden die aspecten van richtlijn 2006/22 omgezet waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is. Richtlijn 2006/22 (en tevens het ontwerp BVR) gaat over de organisatie van de controles en de opzet van een risicoclassificatiesysteem (de lijst van inbreuken opgenomen in de bijlage situeert zich in deze context) en bevat geen sancties op inbreuken op de verordening 561/2006 en 165/2014.

## 2) Bespreking van de ontvangen feedback:

Heel wat van de vooraf ontvangen vragen gingen over de link met/verhouding tot onder andere boetecatalogus, B-ERRU en andere regelingen uit het mobiliteitspakket of de regelgeving vervoer over de weg.

Voor de meeste van die vragen (zowel algemene als een aantal specifieke) werden elementen van antwoord gevat in een Q&A die reeds voorafgaand aan dit overleg bezorgd werd aan de genodigden. De Q&A wordt toegevoegd aan het verslag.

Bij de vragen uit de Q&A zijn er tijdens het overleg geen bijkomende vragen of bedenkingen meer. Wel wordt de specifieke vraag, met name deze bij art. 16 *“of hier de voor de gemeenschappelijke formule” deze zoals intussen opgenomen in uitvoeringsverordening 2022/695 bedoeld wordt”* nog even aangeraakt. Dit is inderdaad het geval. In het ontwerp BVR zal de tekst van art.16 aangepast worden aan het feit dat deze formule intussen vastgelegd werd.

Daarna wordt ingegaan op een aantal specifieke vragen met betrekking tot het ontwerp BVR die nog niet in de Q&A aan bod gekomen waren.

### Mbt art. 3:

*Vraag: Worden alle voertuigen bestemd voor het vervoer van meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen aan de controles onderworpen ?*

Antwoord: In het kader van richtlijn 2006/22 zullen alle voertuigen gecontroleerd worden die over een tachograaf dienen te beschikken.

*Vraag: naar voertuigen die afhankelijk van een aantal voorwaarden van een vrijstelling van tachograaf genieten - met verwijzing naar de door nieuwe verordening rij- en rusttijden verstrengde vrijstelling bij gebruik voor niet-commercieel personenvervoer – en specifiek naar de gevolgen daarvan voor geregeld vervoer <50km.*

Antwoord: Een recent arrest van het Hof van Justitie geeft een interpretatie aan deze uitzondering: het arrest zegt alvast dat het moet gaan om het exclusief gebruik voor geregeld vervoer <50km. FBAA geeft namens de sector personenvervoer aan dat dit een belangrijke wijziging inhoudt ten opzichte van de huidige praktijk en dringt aan op eenheid van handhaving tussen controlediensten en communicatie. DMOW neemt kennis van de bekommernis en verwijst naar de samenwerking/afstemming die er voor de operationalisering van de deze bevoegdheid nodig zal zijn met de andere betrokken actoren.

Mbt art. 9:

*Vraag: in dezelfde context als hiervoor – in geval van vrijstelling van tachograaf - naar het onvolledig overnemen van onderstaande bepaling uit bijlage I, deel A 4) bij wegcontroles (ontbreken van onderlijnd gedeelte)*

*“De correcte werking van het controleapparaat (vaststelling van eventueel misbruik van het controleapparaat en/of de bestuurderskaart en/of de registratiebladen) of, indien van toepassing, de aanwezigheid van de in artikel 16, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde documenten.”*

Antwoord: Gezien het hier de documenten betreft die aanwezig moeten zijn indien er vrijstelling is van de tachograaf, is dit een terechte opmerking. De ontwerptekst zal aangepast worden en deze zinsnede zal mee opgenomen worden.

### 3) Algemene opmerkingen:

Naast de vragen in bredere zin beantwoord in de Q&A wordt in het overleg ook nog op onderstaande elementen / bedenkingen ingegaan.

*Ivm de risicoclassificatieformule uit V2020/695 waarvan het resultaat ingeschreven wordt in B-ERRU: Krijgen ondernemingen toegang ? Wat met minnelijke schikkingen ?*

Antwoord:

Het gaat om een gegeven waarin geen inzage verleend wordt. De gegevens worden aanzien als gegevens die deel uitmaken van de middelen voor de opsporing of vervolging van strafbare feiten. Ter bescherming van de opsporing wordt er geen openbaarheid verleend in dergelijke gegevens.

Als met minnelijke regelingen onmiddellijke inningen (OI) wordt bedoeld, dan zullen deze wel degelijk worden opgenomen. Wanneer een OI wordt betaald en het parket niet dagvaardt is de inbreuk immers niet langer vatbaar voor “herziening” en is het conform de bepalingen van V2022/695 een inbreuk die definitief is geworden.

*Bekommernissen/opmerkingen tav de controles an sich en/of de operationele aspecten ervan:*

- *gelet op de potentieel grote impact van controles op de vervoersdiensten, zeker wanneer er passagiers aan boord zijn: mbt het mogelijks in (belangrijke mate) toenemen van het aantal controles enkel en alleen om de bevoegdheden gesplitst worden – vraag naar afspraken met/tussen verschillende overheden ook op vlak van aantal controles*
- *Mbt aan/afwezigheid van de tachograaf voldoende oog hebben voor bestelwagens en zware voertuigen met aanhangwagen*
- *Vrijwaren van het recht op een PV – schikking en inning zijn de gunstmaatregel en niet omgekeerd*
- *Over het gebruik maken van de mogelijkheid om als controleur na het verbreken van de zegels een nieuw zegel aan te brengen*
- *Over het effectief opnemen van controles waarbij geen inbreuken worden vastgesteld als controles met een score 0 in de risicoclassificatieformule*
- *Over de toepassing van een wegingsfactor 0.9 op het resultaat van de risicoclassificatie voor ondernemingen waarvan het volledige wagenpark uitgerust is met een slimme tachograaf*

#### Reactie VLABEL

Deze controles zullen functioneel opgenomen worden in de controleacties ikv de technische eisen:

- De daarbij bestaande gewoonte van het ter beschikking stellen van een brochure aan de chauffeur met info omtrent mogelijkheden tot PV dan wel OI zal worden doorgetrokken
- gelijklopend aan de huidige strategie zal voldoende aandacht gegeven worden aan alle segmenten van het wagenpark waarop de controles van toepassing zijn / kunnen zijn.
- Mbt het aspect van de verzegeling van de tachograaf is er nog geen pasklaar antwoord – in de komende tijd is reeds kennisuitwisseling met de ander controlediensten voorzien – het komen tot afstemming en gelijkaardige werkwijzen is daarvan het doel – dit element zal zeker worden meegenomen.

#### Reactie Centrex:

het belang van controles langs de weg voor onder andere de verkeersveiligheid – naast de controles op het bedrijf – mag zeker ook niet uit het oog verloren worden

#### Reactie DMOW:

- het praktisch operationaliseren van het classificatiesysteem zal uiteraard gebeuren volgens de EU bepaalde voorwaarden – hiervoor zal samenwerking nodig zijn en opgezet worden met de verschillende betrokken actoren zowel kant overheden als kant handhavers
- voor een aantal aspecten zoals “nationale handhavingsstrategie” en gecoördineerde controleacties zal nog overleg / samenwerking(sovereenkomst) vereist zijn waarin dit wellicht ook aan bod kan komen en daar zo goed als mogelijk aan kan worden tegemoet gekomen, maar strikt gezien is dit inderdaad een potentieel risico dat samenhangt met de gewijzigde bevoegdheden

Tot slot wordt ook nog aangegeven dat er op dit moment weliswaar (nog) geen ontwerp van aanpassing boetecatalogus mbt tachograaf voorligt. DMOW is op de hoogte van initiatieven die de FOD in voorbereiding heeft en zal dat zeker passend opvolgen. Waar nodig zullen ten gepaste tijde eigen initiatieven vorm gegeven worden – in overleg met betrokken actoren.

## 4) Planning:

MOW zal zo snel mogelijk het ontwerpverslag opmaken en aan de leden van CAIN overmaken. Indien er geen opmerkingen of aanvullingen zijn op het verslag binnen 10 werkdagen na verzending, wordt dit als definitief beschouwd.

Het aan de bemerkingen van de vergadering, en in voorkomend geval aan de opmerkingen van de VTC, aangepast ontwerp BVR zal voor 2<sup>de</sup> principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

## 5) Conclusie van de vergadering

De CAIN gaat akkoord met het ontwerp van het BVR mits aanpassingen zoals in deze vergadering geformuleerd van

- art 9 (vervollediging van een bepaling overgenomen uit bijlage 1 deel A 4) bij wegcontroles)
- art 16 verwijzing voor het risicoclassificatiesysteem naar de intussen aangenomen en gepubliceerde formule (V2022/695).

## 6) Ontvangen bemerkingen na het ontwerpverslag

Het ontwerpverslag werd aan de leden van de CAIN bezorgd op 14 juni 2022, opmerkingen konden worden ingediend tot en met 28 juni 2022 (10 werkdagen na verzending).

Van de leden van de CAIN werden geen verdere opmerkingen over de inhoud van het besluit ontvangen.

Wel werd door Centrex aan alle leden van de vergadering een nadere toelichting bezorgd omtrent de passage "de aanwezigheid van de in artikel 16, lid 2, van Verordening (EG) nr. 561/2006 bedoelde documenten" die aan artikel 9 van het besluit zou worden toegevoegd.

Verder juridisch nazicht naar aanleiding van deze opmerking heeft geleerd dat los van het feit of artikel 16 van Verordening (EG) nr. 561/2006 op heden al dan niet nog van toepassing is, het niet opnemen van deze passage in dit besluit (zoals dus initieel voorzien) terecht was. Het controleren van deze dienstroosters kadert immers niet in de controle of er al dan niet terecht sprake is van een vrijstelling van de tachograaf. Het is omgekeerd: een eventuele vrijstelling kan leiden tot de verplichting om die dienstroosters in het voertuig te hebben. De controle van de dienstrooster gebeurt alsdan in het kader van de rij en rusttijden waarvoor het Vlaams Gewest niet bevoegd is.

De passage moet dus niet worden toegevoegd aan artikel 9 van het besluit.

## 7) Eindconclusie

Het ontwerp van het BVR wordt ingevolge het advies van de CAIN als volgt aangepast

- art 16 verwijzing voor het risicoclassificatiesysteem naar de intussen aangenomen en gepubliceerde formule (V2022/695).

Bijlage: Q&A vragen BVR tacho