

Q&A CAIN BVR omzetting RL2020/1057 en RL2006/22 tachograaf

Algemene vragen**Q: Vraag naar relatie B-ERRU / opname van overtredingen in B-ERRU / of alle ondernemingen met toegang tot beroep daarin worden opgenomen**

A: RL2006/22 voorziet in een risicoclassificatie (aard / ernst / frequentie inbreuken) cfr ook de bijlage III van de RL waarvan overeenkomstige delen in ontwerp BVR hernomen zijn. Bedoeling is ondernemingen met een hoog risicocijfer nauwlettender en vaker te controleren.

Aan de lidstaten was tot nu toe de verplichting opgelegd om tot zo een classificatiesysteem te komen. De Commissie zou de dialoog tussen lidstaten ondersteunen om de samenhang aan te moedigen, eventueel richtsnoeren aanbieden.

Met RL2020/1057 is expliciet voorzien in een gemeenschappelijke door de COMM op te stellen formule (intussen bepaald in V2022/695). Daarnaast is met V1055/2022 bepaald dat het resultaat van deze risicoclassificatie als bijkomend gegeven op te nemen is in het door V1071/2009 voorgeschreven nationaal register van de vervoersondernemingen (voor België is dat B-ERRU) om op die manier de uitwisseling ervan met andere lidstaten mogelijk te maken.

In het B-ERRU register zijn in principe alle ondernemingen met een toegang tot het beroep opgenomen.

Inbreuken worden enkel voor zover ze voorkomen op de lijst van inbreuken die de betrouwbaarheid in het gedrang kunnen brengen ingeschreven in het B-ERRU register. Dit staat op zich los van richtlijn 2006/22 en is een uitvoering van een verplichting uit verordening 1071

In het kader van RL2006/22 wordt enkel het resultaat van de volgens de gemeenschappelijk formule berekende risicoclassificatie dat wordt ingeschreven.

Q: Vragen naar link met boetecatalogus – quid federaal ontwerp boetecatalogus

A: Samengevat:

De boetecatalogus staat juridisch gezien los van deze regelgeving.

Dit BVR en zijn lijst in bijlage hebben in se enkel tot doel om de EU-regelgeving die bepaalt dat er risicoclassificatiesysteem moet worden opgezet om te zetten.

In het ontwerp BVR zijn specifiek die inbreuken uit de bijlage II RL 2006/22 hernomen die – naast de bevoegdheid van de politionele diensten - voorwerp zijn van een gewestelijke handhavingsbevoegdheid. Wanneer gewestelijke bevoegde controlediensten – bij dit BVR wordt VLABEL als dusdanig aangeduid voor de erin opgenomen inbreuken – over dergelijke inbreuken vaststellingen doen zullen de gegevens daaromtrent conform dit BVR dus doorstromen naar het risicoclassificatiesysteem.

Inbreuken die niet in op de lijst van RL2006/22 voorkomen zijn met andere woorden niet betrokken zijn in de risicoclassificatie. Uiteraard zijn en blijven het wel degelijk inbreuken die op basis van de momenteel geldende regelgeving strafbaar zijn met de sanctie die bepaald is in het KB van 14 juli 2005 en in geval van opname in de boetecatalogus vatbaar om voorwerp uit te maken van een onmiddellijke inning.

Het is dus niet zo dat er een juridische lacune zou zijn omdat de boetecatalogus niet afgestemd is op de bijlage bij dit ontwerp BVR. Als de boetecatalogus aangepast wordt zal de CAIN uiteraard om advies gevraagd worden bij dergelijk BVR tot wijziging van de boetecatalogus.

De federale collega's hebben inderdaad een ontwerp van boetecatalogus lopen.

Een simultane opname van een inbreuk zowel in de bijlage bij het ontwerp van dit BVR als in een federale boetecatalogus hoeft niet per definitie fout te zijn. Voor wat betreft de tachograaf zijn er verschillende inbreuken waarvoor zowel de FOD vanuit zijn bevoegdheid zal kunnen optreden (bijvoorbeeld rij- en rusttijden) als de gewesten vanuit hun bevoegdheden (bijvoorbeeld cabotage). Het kan dus zijn dat er inbreuken zowel in onze bijlage opgenomen zijn alsook in de boetecatalogus waarbij dit juridisch gezien geen probleem is.

Of in meer detail

1) Toepassingsgebied van richtlijn 2006/22

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 *houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad* 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. In het kader van de controle van de tachograaf acht het Vlaamse Gewest zich bevoegd op grond van haar bevoegdheden 'controle van de technische eisen', 'snelheid' en 'cabotage'.

Richtlijn 2006/22 (en tevens het ontwerp BVR) gaat over de organisatie van de controles en bevat geen sancties op inbreuken op de verordening 561/2006 en 165/2014.

2) Onmiddellijke inningen voor wat betreft de tachograaf

De inbreuken op:

- verordening 165/2014 *betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees*

Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en

- *het KB van 14 juli 2005 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (gelet op het vernietigingsarrest van de Raad van State*

worden bestraft conform de strafbaarstellingen voorzien in de wet van 18 februari 1969¹ de wet van 21 juni 1985 (zie artikel 18 van het KB van 14 juli 2005).

Conform artikel 2 bis van de wet van 18 februari 1969 en artikel 4 bis van de wet van 21 juni 1985 is het mogelijk om onmiddellijke inningen te bepalen.

In uitvoering van deze twee artikels werden er onmiddellijke inningen betreffende de tachograaf opgenomen in het KB van 19 juli 2000 *betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg.*

3) Conclusie

Het ontwerp BVR regelt gezamenlijke voorwaarden bij de controle van onder meer verordening 165/2014. In het kader van deze controle stelt de richtlijn dat er gewerkt moet worden met een risicoclassificatiesysteem. In dit kader is er in de bijlage bij het ontwerp BVR een lijst met inbreuken met een waardering van de ernst van deze inbreuk.

Het is geen noodzakelijke vereiste om een boetecatalogus te voorzien die 1 op 1 hetzelfde is als de lijst met inbreuken in het ontwerp BVR.

¹ Wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Specifieke vragen

Artikel 5 :

er is enkel sprake van analoge en digitale tachograaf, mag ik er dan vanuit gaan dat de smart tacho type 1 en 2 onder de digitale tachograaf valt voor jullie?

Inderdaad daar mag van worden uitgegaan

Bij de bedrijfscontroles wordt bij de registratie onderscheid gemaakt tussen vervoer voor eigen rekening en vervoer voor rekening van derden, waarom wordt dit niet ook geregistreerd bij de wegcontroles? Het lijkt statistisch interessant dit onderscheid ook te maken bij de wegcontroles.

De in art 5 vermelde te verzamelen statistische gegevens zijn deze zoals voorzien in art. 3 van RL2006/22.

Deze zijn bij verwijziging in se ook vervat in het artikel 9 van het huidig KB 8/5/2017 houdende omzetting RL2020/22 ea. Ze worden hier nu, gelet op de bevoegdheid, met een expliciete vermelding in een Vlaams regelgevend kader worden ondergebracht

Artikel 9, 2°:

Waarom enkel N3 en M3 en niet ook N2 en M2?

Dit vindt zijn oorsprong in art 2. 13) van RL 2020/1057 waarbij in bijlage I van RL 2006/22 en wel in bijlage A de punten 1 en 2 vervangen worden door hetgeen hier in het BVR onder art. 9, 2° is opgenomen

Artikel 16:

er wordt verwezen naar de “gemeenschappelijke formule”. Wordt hier al de nieuwe formule bedoeld, zoals opgenomen in uitvoeringsverordening 2022/695 bijlage 1, die zeer recent gepubliceerd werd?

Inderdaad – aansluitend zijn er wel nog een aantal bijkomende aanpassingen die de COMM dient door te voeren met het oog op de operationalisering ervan

1. *Een aanpassing van het **Commissiebesluit van 17 december 2009** betreffende minimeisen voor de in het nationale elektronische register van wegvervoerondernemingen in te voeren gegevens;*
2. *Een aanpassing van de **uitvoeringsverordening EU 2016/480 van 1 april 2016** tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische registers van wegvervoerondernemingen.*

De Commissie voorziet de publicatie (na consultatie stakeholders, ...) daarvan op dit moment ergens eind dit jaar 2022 (of begin 2023). De lidstaten zouden dan 12 maanden hebben om de aanpassingen te doen voor ERRU 3.0.

De bewoordingen in artikel 16 kunnen worden aangepast aan het feit dat deze formule vastgelegd werd bij V2022/695.

Met betrekking tot het risicoclassificatiesysteem (onderdeel van toegang tot het beroep, B-Erru). Een negatieve score kan zware gevolgen hebben voor de ondernemingen. Krijgen ondernemers toegang tot hun score? Kunnen zij eventueel correcties vragen? Welke inbreuken worden opgenomen

De inbreuken opgenomen in het risicoclassificatiesysteem zijn deze van bijlage III van RL2006/22, waarvan dus deze die een gewestelijke bevoegdheid betreffen overgenomen zijn in de bijlage bij dit ontwerp BVR.

De score zal het resultaat zijn van de in V2022/695 vastgestelde formule.

De formule is zo opgesteld en er zijn beginselen bepaald zodat onder andere:

- Vervoerexploitanten worden op basis van hun score ingedeeld in de volgende risicogroepen:
 - o exploitanten die niet zijn gecontroleerd (grijs)
 - o 0-100 punten: exploitanten met een laag risico (groen)
 - o 101-200 punten: exploitanten met een middelgroot risico (oranje)
 - o 201 punten of meer: exploitanten met een hoog risico (rood)
- een inbreuk gedurende twee jaar wordt meegeteld in de formule.
- de datum van de inbreuk die in de gemeenschappelijke formule in aanmerking wordt genomen, de datum is waarop de inbreuk definitief is geworden, dat wil zeggen niet langer vatbaar is voor herziening.
- inbreuken slechts één keer in de formule geteld worden.
- indien uit een controle ter plaatse bij een vervoeronderneming blijkt dat haar volledige wagenpark is uitgerust met de slimme tachograaf overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 165/2014, haar eindscore vermenigvuldigd met een factor 0,9

Zoals aangegeven is er nog een aanpassing van het Commissiebesluit van 17 december 2009 betreffende minimumeisen voor de in het nationale elektronische register van wegvervoerondernemingen in te voeren gegevens voorzien om de uitwisseling van het resultaat van deze risicoclassificatie tussen lidstaten effectief operationeel te maken.

Zoals bepaald in RL2006/22 art. 9, 2 zullen ondernemingen met een hoog risicocijfer nauwlettender en vaker gecontroleerd worden. RL2006/22 bepaalt geen andere gevolgen.

Het is maar in de mate dat een vastgestelde inbreuk ook voorkomt op de lijst in bijlage II van V2016/403 (gewijzigd bij V2022/694) dat de vaststelling van de inbreuk an sich eventueel ook invloed kan hebben de op betrouwbaarheid van de onderneming. De risicoscore op zich heeft daar geen invloed op.

Bijlage lijst met inbreuken

Het niet ingeven van de landcode bij grensoverschrijding conform artikel 34 lid 7 Vo 165/14 is niet opgenomen in de lijst met inbreuken, ondanks het feit dat dit een nieuwe bepaling is. Is dat een bewuste keuze? Kan dit als een kleine inbreuk gekwalificeerd worden?

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen wat hier voorligt en wat losstaand van dit ontwerp BVR ook nog bestaat aan regelgeving.

Hier ligt een lijst voor met inbreuken (althans het gedeelte ervan dat onder gewestelijke bevoegdheden valt) die betrokken zijn in het risicoclassificatiesysteem van

vervoersondernemingen zoals ingesteld bij art. 9 RL2006/22. Deze lijst is een rechtstreekse overname van de lijst met opsomming en ernstbepaling zoals die voorkomt in bijlage III aan RL2006/22. Het is V2016/403 die deze bijlage III toegevoegd aan RL2006/22. Noch RL 2020/1057, noch V2022/694 hebben aan deze bijlage wijzigingen aangebracht. De in deze lijst opgenomen inbreuken worden door V2022/695 in een gemeenschappelijk formule gevat die leidt tot een risicofactor.

Daarnaast bestaat er een lijst met de lijst met inbreuken op de wetgeving van de Unie, die, naast de inbreuken die zijn vastgesteld in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 1071/2009, kunnen leiden tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus van wegvervoerondernemers (per categorieën en soorten inbreuken, met inbegrip van de zwaarte daarvan). V2016/403 legt in bijlage I de categorieën en soorten van deze inbreuken, met inbegrip van de zwaarte, vastgelegd en bijlage II de maximale frequentie bepaald waarboven herhaalde ernstige inbreuken als ernstiger worden beschouwd.

Voor de nieuwe inbreuken op dit vlak ten gevolge van het Mobility package heeft de COMM inderdaad op 2 mei 2022 uitvoeringsverordening V2022/694 aangenomen om deze bijlage I en II te wijzigen. Bijlage III die in dit ontwerp van BVR doorwerkt werd echter ongewijzigd gelaten. Het is dus de keuze van deze uitvoeringsverordening geweest om het niet ingeven van vb. *“Het niet ingeven van de landcode bij grensoverschrijding conform artikel 34 lid 7 Vo 165/14”* niet mee te nemen voor het bepalen van het risicocijfer (bijlage III) maar wel in het eventuele verlies van de betrouwbaarheid (bijlage II) wat geen deel uitmaakt van dit ontwerp BVR.

Nuttige linken

[RL2006/22](#)

[RL2020/1057](#)

[V2022/695](#) risicoclassificatieformule