

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: Jeroen Caerts (Traxio), Isabelle De Maegt (Febetra), Veerle De Boeck (FBAA), Philippe De Meyer (GOCA), Kristin Eetezonne (Bond van de Garagisten); Freija Fonteyn (TLV), , Ronald Tiebout (UPTR), Myriam Adriaensen (DMOW – aBeleid), Greta Remy (DMOW-aTMB), Lieve Van de Water (DMOW-TMB), Koenraad Vanschoren (DMOW- aO), David De Schutter (VLABEL), Ivan Bruggeman (Centrex wegverkeer – uitgenodigd waarnemer), Eric Troniseck (Centrex wegverkeer – uitgenodigd waarnemer), Graham Verschaeve (Wegpolitie – uitgenodigd waarnemer), Vincent Floré (justitie Cross Border – uitgenodigd waarnemer), Astrid Vanhove (Justitie Cross Border – uitgenodigd waarnemer)

afwezig met kennisgeving: David Bourlard (VCLP – uitgenodigd waarnemer), Anja De Schutter (justitie – uitgenodigd waarnemer), Kristof Eraly (Febelcar), Frederic Keymeulen (TLV), Philippe Planchon (FEBIAC), Koen Ricour (Wegpolitie – uitgenodigd waarnemer), Luc Schets (Traxio), Lucia Tacq (DMOW-aO)

voorzitter: Lieve Van de Water (DMOW-aTMB)

verslaggever: Greta Remy (DMOW-aTMB)

onderwerp: **Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid (CAIN): bespreking van het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen**

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

1) Inleiding

Voorzitter Lieve Van de Water verwelkomt iedereen.

Het BVR werd reeds voor de eerste keer principiële goedgekeurd op 23 december 2022.

Koenraad Vanschoren licht het ontwerp van besluit kort toe.

Voor bedrijfsvoertuigen (binnen – en buitenlandse vrachtwagens cat. N2 en cat. N3) bestaat er reeds de mogelijkheid om via een onmiddellijke inning het niet voorleggen van een geldig keuringsbewijs te handhaven.

Het ontwerp van besluit wijzigt het KB van 1 september 2006. Zo wordt het mogelijk gemaakt dat verbalisanten ook een onmiddellijke inning kunnen voorstellen wanneer andere voertuigen dan bedrijfsvoertuigen of bedrijfsvoertuigen van de voertuigcategorie M1, N1 of O2 zich op de openbare weg begeven zonder een geldig keuringsbewijs in het voertuig te hebben.

Ook wordt voorzien dat een onmiddellijke inning in het kader van het KB van 1 september 2006 niet langer mogelijk zal zijn indien er zodanig veel overtredingen vastgesteld worden bij eenzelfde controle dat een bepaald boeteplafond overschreden wordt.

Door middel van dit besluit wordt getracht om de hoeveelheid ongekeurde voertuigen die zich op de openbare weg begeven terug te dringen en op deze manier de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit te bevorderen.

Vertegenwoordigers van politiediensten, parket en justitie zijn als betrokken actoren in de handavingsketen als waarnemer op deze CAIN uitgenodigd. Kortelings is met hen ook nog een afzonderlijk overleg voorzien om praktische elementen van de implementatie verder uit te klaren.

2) Bespreking van de ontvangen feedback / opmerkingen ter plaatse:

Vooraf werd feedback ontvangen van de politiediensten – (bundel voornamelijk rond de praktische implementatie wat dus hoofdzakelijk in het bijkomend overleg zal opgepikt worden) – en van GOCA.

GOCA formuleerde in haar feedback 3 inhoudelijke vragen/bedenkingen, welke nader worden besproken.

Van GOCA werd onderstaande feedback ontvangen

- *Bijlage 4 spreekt van "Lijst van de te innen sommen voor inbreuken die zijn vastgesteld bij bedrijfsvoertuigen categorie M1, N1 en O2"*
- *Bijlage 3 spreekt van "Lijst van de te innen sommen voor inbreuken die zijn vastgesteld bij andere dan bedrijfsvoertuigen"*

GOCA leidt hieruit af dat men drie boeteniveaus wenst in te voeren:

1. *Bedrijfsvoertuigen > 3.5 T (N2, N3, M2, M3, O3 en O4) => 1000 €*
2. *Bedrijfsvoertuigen N1 en O2 => 500 €*
3. *Andere dan bedrijfsvoertuigen (bv. personenwagens (M1) en kampeerwagens (M1)) => 116 €*

- **Bedenking 1: Vermoedelijk hoort de categorie "M1" niet thuis in het rijtje bedrijfsvoertuigen in de bijlage 4. Volgens het KB van 15 maart 68 is de definitie van een "bedrijfsvoertuig": alle voertuigen die tot de categorieën N1, N2, N3, M2, M3, O1, O2, O3 en O4 behoren.**

Elementen van de bespreking:

- DMOW:
 - In het kader van de technische controle langs de weg is de definitie van het BVR 2 maart 2018 de referentie en die luidt: *3° bedrijfsvoertuig : een motorvoertuig, en aanhangwagen of oplegger daarvan, dat in de eerste plaats wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening of voor andere beroepsmatige doeleinden*; dat kan dus wel degelijk ook betrekking hebben op voertuigen van cat. M1
 - Niet uit het oog verliezen dat hier geen nieuw misdrijf gedefinieerd wordt enkel een mogelijkheid (en ook geen verplichting) van OI voorzien wordt

- TLV, Febetra, UPTR:

- kunnen begrijpen dat met het oog op de verkeersveiligheid een gradatie van boete voorzien wordt in functie van zwaarte van voertuig (lees voertuigcategorieën) maar begrijpen dat niet in functie van aard van het gebruik (al dan niet beroepsmatig).
- Menen dat dit ongewenste neveneffecten kan hebben “qua verschillend gevolg in gelijkaardige situaties – althans qua effect op verkeersveiligheid”. Halen voorbeelden aan als:
 - voertuigtechnisch qua massa weinig verschil tussen bestelwagen en SUV maar hier toch onderscheid uit hoofde van gebruik,
 - problematiek van bepaalde types ingeschreven als dubbel gebruik dan wel als lichte vracht,
 - ingeschreven op de zaak maar ook privaat gebruik en vice versa
 - eigen personenwagen gebruikt voor beroepsverplaatsingen in loondienst dan wel eenzelfde type personenwagen voor dezelfde activiteit als zelfstandige
- Zijn bijgevolg voorstander om de boetetarieven enkel te linken aan de voertuigcategorie, stellen voor om dan voor de nu bijkomende voertuigcategorieën het uniforme bedrag van 116 euro te hanteren
- Zouden daarentegen wel andere vormen van gradaties genegen zijn: vb. periode sinds verval keuringsbewijs, verval van een gewone groen kaart vs overschrijding van een rode kaart 15 dagen, verzuim van een keuring trekhaak, ...
- Politie:
 - Geven aan dat er zich in de praktijk een probleem kan stellen (zeker in geval een vating door middel van ANPR zou gebeuren) bij het beoordelen of het gebruik op het moment van de vaststelling al dan niet bedrijfsmatig is, dit noopt eerder tot het uit het verkeer halen van het betrokken voertuig en/of bevragen (verhoor ?!) van betrokkene
 - Vragen aandacht voor duidelijke definities (wetgever) en richtlijnen (parket) ifv éénduidige uniforme afhandeling door alle vaststellers (vermijden van amalgaan aan interne richtlijnen)
 - Verwijst naar kennis, ervaring, huidige praktijk van parket om in voorkomend geval vorm te geven aan andere vormen van gradatie
 - Brengt de bestaande praktische problemen omtrent de volledigheid van de data in de Kruispuntdatabank voertuigen (door hen te consulteren databank) mbt de keuringsgegevens van het voertuig onder de aandacht. Verwerpingen bij de kruising van gegevens is er nog al te vaak de oorzaak van dat door GOCA Vlaanderen (en tegenhangers in BHGW en Waals Gewest) aangeleverde keuringsgegevens ontbrekend blijven in de databank. In de praktijk leidt dit ertoe dat voor deze inbreuk hetzij een staande houding, hetzij bijkomende verificatie van hits ten zeerste gewenst/noodzakelijk zijn om betrouwbaar vast te stellen. Bij een (geautomatiseerde) OI wordt dit nog crucialer / gevoeliger ten aanzien van de burger (nodeloze betwistingen).
- VLABEL:
 - geeft aan dat de volledigheid/betrouwbaarheid van de door hen gehanteerde door GOCA Vlaanderen aangereikte keuringsgegevens inderdaad groter is. ANPR wordt door VLABEL voor keuring langs de weg alleen als voorselectie gebruikt.
- **Bedenking 2: Sommige landbouwvoertuigen dienen ook in het bezit te zijn van een keuringsbewijs. Mogen wij ervan uitgaan dat een landbouwvoertuig (bv. categorie T) ook kan gerekend worden tot de “andere voertuigen dan bedrijfsvoertuigen”?**

Elementen van de bespreking:

- DMOW:
 - o ook hier uitgaand van de definitie van het BVR 2 maart 2018 : *3° bedrijfsvoertuig : een motorvoertuig, en aanhangwagen of oplegger daarvan, dat in de eerste plaats wordt gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening of voor andere beroepsmatige doeleinden*; zal de overgrote meerderheid van de voertuigen categorie T onderworpen zijn
 - o Uiteraard gaat het hoe dan ook enkel om voertuigen die onderworpen zijn aan de periodieke keuring, ook in geval van de categorie T – enkel de voertuigen exclusief ingezet voor landbouwdoeleinden vallen hier niet onder (zijsprong: dit geldt dus ook voor de motorfietsen waarvoor er sinds 1/1/2023 enkel een keuring bij verkoop en na ongeval vereist is)
- Febetra, TLV, UPTR en Politie zijn toch vragende partij om nog eens extra na te gaan of er geen verdere verduidelijking van de betrokken (sub)categorieën nodig is
- **Bedenking 3: op welke manieren kan de bestuurder aantonen dat een geldig keuringsbewijs voor het voertuig bestaat. Bij verzekeringsdocumenten kan het bestaan ook via een digitaal bewijs (bv. via de GSM) aangetoond worden. Kan het bestaan van een geldig keuringsbewijs op dezelfde manier worden aangetoond**

Politie geeft aan dat zij hierin, net zoals op vandaag voor het verzekeringsbewijs, voor hen als alle middelen zijn goed zolang ze maar voldoende betrouwbaar kunnen worden geacht.

Tijdens de vergadering wordt ook nog volgende opmerking aangebracht:

UPTR vraagt om toelichting bij de bepaling van het nieuwe art. 4 §5 (KB 27/2/2013) en meer bepaald over wat moet verstaan worden onder *“In bijzondere omstandigheden kunnen andere wijzen van betaling dan de betaalterminal, vermeld in het eerste lid, toegestaan worden. In voorkomend geval worden de redenen daarvoor in het verslag van vaststelling of in het proces-verbaal genoteerd.”*

- o DMOW: de bedoeling is gelijklopend met de bestaande praktijk van CLW – oa het niet bedrijfsklaar zijn van de betaalterminal is een bijzondere omstandigheid – VLABEL bevestigt dit.
- o Politie geeft aan dat er hierover ook best uniformiteit is. Ze laat ook opmerken dat deze inningen in eerste instantie via de FOD Financiën verlopen om pas nadien in het kader van de doorstorting van de boetes (6de Staatshervorming) bij de gewesten terecht te komen. Ze is vragende partij om maximaal te integreren met de flux opgezet in het kader van Cross Border Finance. CBF geeft aan constructief te zullen meedenken.

4) Planning:

Een afzonderlijk overleg met diverse actoren van politie en parket om verder af te stemmen is nog voorzien op 15 februari (betrokkenen krijgen afzonderlijke uitnodiging).

DMOW zal naar aanleiding van deze bespreking initiatief nemen om de problematiek van doorstroom keuringsgegevens aangeleverd door GOCA Vlaanderen naar de Kruispuntdatabank voertuigen bij de FOD aan te kaarten, met de bedoeling om in ieder geval minimaal dat datum van de laatste keuring op te nemen.

Het ontwerpverslag wordt opgemaakt en aan de leden van CAIN overgemaakt. Indien er geen opmerkingen of aanvullingen zijn op het verslag binnen 10 werkdagen na verzending, wordt dit als definitief beschouwd.

Ook het advies van de VTC wordt ingewonnen – aanvraag is ingediend op 8 januari 2023. Adviestermijn is in principe 60 dagen.

Rekening houdend met beide adviezen zal een in voorkomend geval aangepast ontwerp BVR – normaliter - voor 2^{de} principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

5) Conclusie van de vergadering

De CAIN adviseert volgende aanpassingen aan het ontwerp van het BVR

- Een gradatie van de boetes enkel in functie van de voertuigcategorie en niet bijkomend in functie van de aard van het gebruik (al dan niet voor beroepsmatige doeleinden) met een uniform boetetarief; bij voorkeur de huidige voorziene 116 euro voor de categorieën die nu nog niet onder CLW (BVR 2 maart 2018) gevat zijn
- Maximaal verduidelijken van voertuig(sub)categorieën in het algemeen en specifiek van categorie T
- Na te gaan of andere gradaties in functie van de omstandigheden van de inbreuk mogelijk zijn. Inspiratie daarvoor kan mogelijks gevonden worden in de bestaande parketpraktijk(en); een inbreng die evt. kan komen uit het afzonderlijk overleg met de diverse actoren van politie en parket

6) Ontvangen bemerkingen na het ontwerpverslag

Behoudens verduidelijking van de politiediensten ifv initiatief DMOW naar FOD M&V ivm database DIV en keuringsgegevens werden er geen bemerkingen ontvangen.

7) Eindconclusie

Gelet dat er geen bemerkingen werd ontvangen is deze gelijklopend aan de conclusie van de vergadering