

Concreet zullen deze nieuwe bepalingen gaan over de inbreuken op verordening 165/2014. De lijst van inbreuken die ingevoerd worden in het risicoclassificatiesysteem, wordt uitgebreid. Op basis van de ernst van de inbreuk en het aantal inbreuken zal er een score worden toegekend. Dit zal tot gevolg hebben dat ondernemingen met een hogere score vaker en grondiger zullen worden gecontroleerd. Het vaststellen van de inbreuken is zowel federale (inbreuken tegen rij – en rusttijden) als gewestelijke (vb: inbreuken op het vlak van technische vereisten die gesteld worden aan de tachograaf) bevoegdheid.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door FBAA en Febetra. FBAA laat weten dat hun vraag niet (meer) relevant is, om die reden wordt deze dan ook niet besproken en opgenomen in het verslag. De vraag van Febetra wordt hieronder behandeld.

Daarna volgt de mogelijkheid voor de aanwezige leden om vragen te stellen.

2) Bespreking van de ontvangen feedback

FBAA

1. **De FBAA vraagt verduidelijking rond artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014 : De bestuurder heeft de symbolen van de landen waarvan hij de grenzen tijdens zijn dagelijkse werktijd heeft overschreden, niet vermeld. Volgens hen herneemt de tekst deze van de richtlijn maar is het niet helemaal duidelijk omdat er geen enkele verwijzing is naar de ontheffing voor de bestuurder, met name er rust geen verplichting op de bestuurder indien deze rijdt met de nieuwe versie van de tachograaf (SMT2). De vraag is of dit kan verduidelijkt worden, in de tekst of via duidelijke instructie.**

MOW:

Voor de inbreuk 'De bestuurder heeft de symbolen van de landen waarvan hij de grenzen tijdens zijn dagelijkse werktijd heeft overschreden, niet vermeld' zijn de letterlijke bewoordingen van de nieuwe bijlage 3 bij richtlijn 2006/22 overgenomen.

Voor deze inbreuk wordt verwezen naar artikel 34, lid 7, van Verordening (EU) nr. 165/2014, dat rechtstreeks toepasselijk is. Als de bestuurder rijdt met de nieuwe versie van de tachograaf (SMT2) die de locatiegegevens automatisch registreert, zal er geen sprake zijn van een inbreuk omdat de bestuurder in dat geval, op basis van de vierde alinea van voormelde bepaling, niet verplicht is om de symbolen van de landen waarvan hij de grenzen heeft overschreden, in te voeren. De tekst behoeft dan ook geen verdere verduidelijking.

Instructies vanuit het Vlaamse Gewest zijn er niet maar als deze er zouden zijn, dan is een verduidelijking hierin ook niet aan de orde gezien de regelgeving op zich duidelijk is.

2. **De FBAA meldt dat er sommige elementen staan niet in de lijst (o.a. gebruik van de schakelorganen/geen manuele input indien vereist) zijn opgenomen. Ze vragen zich af of deze elementen nog steeds een federale bevoegdheid zijn.**

MOW:

Het klopt dat bepaalde punten niet in de bijlage bij het BVR van 9 september 2022 over wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën inzake voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer zijn opgenomen omdat deze exclusief tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Wat betreft punt H18 (het incorrect gebruik van de schakelorganen): dit is een punt dat al bestond in de vorige versie van bijlage 3 bij richtlijn 2006/22. Bij de omzetting hiervan in het BVR van 9 september 2022 over wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën inzake voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer is op het vlak van bevoegdheid ook al het standpunt ingenomen dat dit een federale materie betreft. De Raad van State heeft hier toen ook een vraag over gesteld en bevestigde dit standpunt in haar advies 71.906/1/V van 26 augustus 2022 waarin de volgende passage werd opgenomen hierover:

“Op de vraag waarom in de huidige bijlage 1 de rubriek “H18 Artikel 34, lid 5 - incorrect gebruik van de schakelorganen” ontbreekt, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Het correct gebruik van de schakelorganen bedoeld in artikel 34, lid 5 is erop gericht om de rij- en rusttijden correct te registreren. Vermits artikel 34, lid 5 enkel van belang is in het kader van de handhaving van de rij- en rusttijden en geen invloed heeft op de controle van de snelheid of cabotage leek ons dit eerder tot de bevoegdheid van de federale overheid te behoren.”

Met die zienswijze kan worden ingestemd, mede gelet op hetgeen is uiteengezet in opmerking 4.1.”

Wat betreft punt H16 (geen manuele input wanneer dit vereist is): dit is een punt dat al bestond in de vorige versie van bijlage 3 bij richtlijn 2006/22. Bij de omzetting hiervan in het BVR van 9 september 2022 over wegcontroles en controles ter plaatse bij ondernemingen van alle vervoerscategorieën inzake voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer is op het vlak van bevoegdheid ook al het standpunt ingenomen dat dit tot de bevoegdheid van de federale overheid op het vlak van rij- en rusttijden behoort. De Raad van State heeft hier in haar advies 71.906/1/V van 26 augustus 2022 geen opmerkingen bij geformuleerd.

3) Algemene opmerkingen

MOW:

Zijn er nog vragen?

FBAA:

Kunnen ondernemingen hun (individuele) score reeds raadplegen?

MOW:

Op dit moment nog niet. Men is volop bezig met de ontwikkeling van de database waarin ondernemingen dit kunnen opzoeken. We kunnen nog geen concrete timing meegeven.

MOW:

De aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en de vergadering wordt beëindigd.

4) Advies CAIN

- Geen verdere aanpassingen nodig
- Ontwerpbesluit kan naar Raad van State voor adviesvraag

Lieve Van de Water

Voorzitter Vlaamse Commissie Administratie Nijverheid

Afdelingshoofd Toegepast Mobiliteitsbeleid