



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 62.863/3
van 22 februari 2018

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende
de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’

Op 23 januari 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 13 februari 2018. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jan SMETS en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Joke GORIS, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 februari 2018.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2.1. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt er vooreerst toe richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen en tot intrekking van Richtlijn 2000/30/EG’ om te zetten in de Vlaamse regelgeving (artikel 1 van het ontwerp).

Hiertoe wordt het koninklijk besluit van 1 september 2006 ‘houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland’ opgeheven (artikel 25) en vervangen door de voor advies voorgelegde tekst (artikelen 2 tot 16).

De sanctieregeling in 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’ wordt gewijzigd teneinde, enerzijds, het aantal inbreuken in overeenstemming te brengen met de lijst van de te controleren punten en, anderzijds, de bedragen van de onmiddellijke inningen afhankelijk te maken van het in richtlijn 2014/47/EU gemaakte onderscheid tussen kleine, grote en gevaarlijke gebreken (artikelen 18 tot 20).

2.2. Daarnaast wordt het koninklijk besluit van 30 september 2005 ‘tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer’ aangepast aan artikel 45bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’, zoals gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat betreft de ladingzekering’ (artikel 17). Tevens wordt het koninklijk besluit van 19 april 2014 ‘betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen inzake het wegverkeer’ gewijzigd, teneinde voor de verschillende mogelijke inbreuken inzake ladingverzekering het bedrag van de onmiddellijke inning te bepalen (artikelen 21 tot 24).

2.3. Het te nemen besluit treedt in werking op 20 mei 2018, met uitzondering van artikel 5, dat in werking treedt op 20 mei 2019 (artikel 26).

RECHTSGROND

3. Zoals aangegeven in het eerste en het tweede lid van de aanhef, vindt het ontworpen besluit rechtsgrond in de artikelen 29, § 1, en 65 van de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer’, gecoördineerd op 16 maart 1968, en in de artikelen 1 en 4bis van de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

BEVOEGDHEID

4.1. Sinds de Zesde Staatshervorming bepaalt artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ dat de gewesten bevoegd zijn voor:

“het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”.

In de memorie van toelichting bij het voorstel dat de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ is geworden, wordt uiteengezet dat “[w]at de technische keuring van voertuigen betreft, (...) het over de materies [gaat] die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld:

(...)

- het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;

- 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

Op grond hiervan is het Vlaamse Gewest bevoegd voor de bepalingen van het ontwerp die strekken tot de vervanging of de wijziging van de voormelde koninklijke besluiten.

4.2. De ontworpen regeling inzake de ladingverzekering vindt een bevoegdheidsrechtelijke grondslag in artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, naar luid waarvan de gewesten bevoegd zijn voor “de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruik maken van

¹ Parl.St. Senaat 2012-13, 5-2232/1, 144.

de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading”.²

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikelen 2 en 7

5. In artikel 2, 21°, van het ontwerp, wordt verwezen naar artikel 3, punt 9, van “richtlijn 2014/45/EU”. Naar luid van artikel 7, vierde lid, van het ontwerp worden nadere technische controles langs de weg verricht door controleurs die voldoen aan de minimumvereisten voor de competentie en de opleiding, vermeld in artikel 13 en bijlage IV van “richtlijn 2014/45/EU”.

In dit verband moet het volgende worden opgemerkt.

Vooreerst moet worden verwezen naar de internrechtelijke bepalingen waarbij de voormelde artikelen en de bijlage worden omgezet,³ van zodra die internrechtelijke bepalingen tot stand zijn gekomen.⁴

Voor zover, in afwachting van die omzetting, de verwijzing naar de richtlijn wordt behouden, moet in ieder geval het opschrift ervan voluit worden vermeld, namelijk richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’. Wat artikel 2, 21°, van het ontwerp betreft, kan daar nog aan worden toegevoegd dat in artikel 3, punt 9, van richtlijn 2014/45/EU voor de definitie van het begrip “technische controle” wordt verwezen naar bijlage I van die richtlijn. Bijgevolg moet in artikel 2, 21°, van het ontwerp (ook) worden verwezen naar die bijlage.

Artikel 12

6. In artikel 12, § 1, eerste lid, van het ontwerp zijn de woorden “dat ze niet belemmert” overbodig en kunnen ze derhalve vervallen.

² Zie adv.RvS 62.264/3 van 8 november 2017, over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017, opmerking 5.

³ Vgl. met artikel 10, § 1, eerste lid, van het ontwerp, waar wordt verwezen naar artikel 7 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 ‘tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’.

⁴ In tegenstelling tot het Waalse Gewest (zie het besluit van de Waalse Regering van 30 maart 2017 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen’) heeft het Vlaamse Gewest nog geen besluit genomen ter omzetting van die bepalingen van richtlijn 2014/45/EU.

Artikel 13

7.1. In artikel 13, § 3, tweede lid, van het ontwerp moet het woord “gebracht” worden weggelaten.

7.2. In artikel 13, § 3, derde lid, van het ontwerp wordt bepaald dat, wanneer de controleur naar aanleiding van een initiële of nadere technische controle oplegt dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen, het departement “de titularis van het voertuig” oproept. Het is evenwel niet duidelijk wie hiermee wordt bedoeld. In artikel 2 van het ontwerp wordt wel gewag gemaakt van de exploitant (9°) en van de houder van een kentekenbewijs (12°), maar dat artikel bevat geen omschrijving van wie de titularis van het voertuig is. Dit moet worden verduidelijkt.

7.3. In de nota aan de Vlaamse Regering wordt uiteengezet dat “de in artikel 13 [van het ontwerp] beschreven procedures van toepassing zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet”. Een van die procedures is de mogelijkheid om het voertuig aan een volledige technische controle te onderwerpen (artikel 13, § 3, van het ontwerp).

Artikel 13, lid 1, van richtlijn 2014/47/EU voorziet inderdaad in de mogelijkheid dat de follow-upprocedures bepaald in artikel 14 van die richtlijn ook van toepassing kunnen zijn op grote of gevaarlijke gebreken in de wijze waarop de lading is vastgezet.

Het zou evenwel onevenredig zijn om, in het geval van grote of gevaarlijke gebreken vastgesteld tijdens de controle van de ladingverzekering, een dergelijke controle op te leggen wanneer dat gebrek enkel te wijten is aan een menselijke fout bij het vastzetten van de lading, en niet aan een technisch mankement aan het ladingszekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden. Dat is des te meer het geval nu, ook in dat geval, het voertuig niet langer is gedekt door een geldig keuringsbewijs als het niet wordt aangeboden binnen de door de controleur aangegeven termijn.

Bij de toepassing van de ontworpen regeling moet hierop worden toegezien.

Artikel 14

8. In artikel 14, derde lid, van het ontwerp schrijve men, zoals in het voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest ‘houdende de aanpassing van de decreten aan de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’ waarover de Raad van State op 19 februari 2018 advies 62.834/3 heeft gegeven, “conform de regelgeving over de

bescherming bij de verwerking van persoonsgegevens” of beter nog “conform de regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens”.⁵

Artikel 17

9.1. In het ontworpen artikel 3, 47°/1, tweede lid, 7°, en 48°, tweede lid, van het koninklijk besluit van 30 september 2005 wordt verwezen naar EN-, ISO- en EUMOS-normen, evenals naar de (bijlage van de) normen IMO/UNECE/ILO. Te dien aanzien moet in herinnering worden gebracht wat in advies 62.264/3 van 8 november 2017 is opgemerkt over het gebrek aan bekendmaking van die normen.⁶ Dat probleem is in dit geval des te prangender, daar artikel 17 van het ontwerp ertoe strekt de niet-naleving van die normen strafbaar te stellen.

9.2. In het ontworpen artikel 3, 47°/1, vijfde lid, 3°, a), van het koninklijk besluit van 30 september 2005 schrijven men “hij staat in” (in plaats van “hij staan in”).

Artikel 18

10. Het is niet nodig om in het ontworpen artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 september 2006 te preciseren dat bijlage 2 “bij dit besluit is gevoegd”. Bij een verwijzing binnen eenzelfde tekst moet immers niet worden herhaald dat het om dezelfde tekst gaat.⁷ Bijgevolg moet de zinsnede “, die bij dit besluit is gevoegd” worden weggelaten.

Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 5, § 1, tweede lid, van hetzelfde koninklijk besluit (artikel 19 van het ontwerp) en het ontworpen artikel 2, 5°, van het koninklijk besluit van 19 april 2014 (artikel 21 van het ontwerp).

Artikel 26

11. Naar luid van artikel 26 van het ontwerp treedt het te nemen besluit in werking op 20 mei 2018, met uitzondering van artikel 5, dat in werking treedt op 20 mei 2019.

Er zal op moeten worden toegezien dat het te nemen besluit voor de eerstvermelde datum wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Gelet op artikel 7 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens kan het te nemen besluit, dat strafbepalingen bevat, alleszins niet met terugwerkende kracht uitwerking hebben.

⁵ Zie opmerking 7 van het aangehaalde advies.

⁶ Adv.RvS 62.264/3 van 8 november 2017, opmerking 6.2.

⁷ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, nr. 72, a), te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

Bijlagen 1 en 5

12. In bijlagen 1 en 5 is voetnoot 8 thans in het Engels gesteld. Die bepaling moet worden omgezet in het Nederlands.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Jo BAERT