



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.197/3
van 8 oktober 2021

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’

Op 16 september 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 5 oktober 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 oktober 2021.

*

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. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt ertoe artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ op twee punten te wijzigen.

Vooreerst wordt, ter gedeeltelijke uitvoering van verordening (EU) 2019/1242¹ (artikel 1 van het ontwerp), in de mogelijkheid voorzien om de maximaal toegelaten massa van emissievrije motorvoertuigen met twee of met drie assen en van emissievrije autobussen met twee of met drie assen te verhogen met de extra massa die is vereist voor de emissievrije technologie (artikel 2, 1° en 2°).

Vervolgens worden de voorwaarden bepaald waaronder de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen 48.000 kg of 50.000 kg mag bedragen (artikel 2, 3°).

RECHTSGROND

3. Zoals in de rubriek “Rechtsgrond” in de aanhef terecht wordt aangegeven, vindt het ontwerp rechtsgrond in artikel 1 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’.

VORMVEREISTEN

4. In zoverre het ontwerp niet strekt tot uitvoering van verordening (EU) 2019/1242 bevat het technische voorschriften die overeenkomstig artikel 5, lid 1, van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’ moeten worden meegedeeld aan de Europese Commissie.² Na die

¹ Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 ‘tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad’.

² Zie adv.RvS 61.512/4 van 12 juni 2017 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Waalse Regering van 29 maart 2018 ‘modifiant l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité’, opmerking 2.

mededeling zal het ontwerp overigens pas kunnen worden aangenomen nadat de in artikel 6 van richtlijn (EU) 2015/1535 bepaalde wachttermijnen in acht werden genomen. Van het vervuld zijn van dit vormvereiste zal vervolgens op de gepaste wijze melding moeten worden gemaakt in de aanhef van het te nemen besluit.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van dat vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan,³ moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. In de rubriek “Vormvereisten” in de aanhef schrijve men dat de commissie administratie-nijverheid advies heeft gegeven op 26 juni 2021 (in plaats van “16 juni 2021”).

Artikel 2

6.1. Gelet op de definitie in het ontworpen artikel 32*bis*, punt 1.0, 2/1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 schrijve men in de ontworpen punten 1.4.2.7 en 1.4.2.9 “emissievrij voertuig” (in plaats van “emissievrij motorvoertuig”).

6.2.1. Naar luid van het ontworpen punt 3.2.5.1, tweede lid, gelden vanaf 1 januari 2031 de *voorwaarden*, vermeld in de punten 1° tot 6° van het eerste lid van die bepaling, alleen voor emissievrije voertuigen en voor door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen waarvan de datum van eerste indienstelling zich bevindt tussen 31 december 2025 en 31 december 2030. Dit zou impliceren dat vanaf de eerst vermelde datum die voorwaarden *niet* gelden voor de andere voertuigen, wat niet lijkt overeen te stemmen met de bedoeling van de stellers van het ontwerp. Uit de nota aan de Vlaamse Regering bij de eerste principiële goedkeuring van het ontwerp⁴ blijkt integendeel dat vanaf 1 januari 2031 de maximaal toegelaten massa van een sleep 48.000 kg mag bedragen *op voorwaarde* dat het trekkend voertuig emissievrij is.

6.2.2. Het ontworpen punt 3.2.5.1, tweede lid, lijkt een reactie te zijn op het advies van de commissie administratie-nijverheid van 26 juni 2021 waarin onder meer het volgende werd gesteld:

“Om de invloed naar het financiële te minderen wordt er voorgesteld om de leeftijdsgrens op te trekken tot 5 jaar. Voorts wordt er gevraagd om een overgangperiode in te voeren voor de emissiearme voertuigen zodat er geen leemte valt. Deze overgangperiode kan zijn: voertuigen die de eerste keer in dienst gesteld zijn ten laatste in 2030 mogen gebruikt worden tot zij hun leeftijdsgrens bereikt hebben (5 jaar).”

³ Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

⁴ Zie VR 2021 2105 DOC.0549/1.

In de nota aan de Vlaamse Regering bij de tweede principiële goedkeuring van het ontwerp⁵ wordt hierop het volgende geantwoord:

“Aan de hand van onder andere deze punten werd het BVR aangepast. De leeftijdsgrens werd in overleg met de sector opgetrokken naar 5 jaar en er werd een overgangperiode ingelast. Voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen die een eerste keer in dienst zijn gesteld ten laatste in 2030 mogen gebruikt worden tot zij hun leeftijdsgrens van 5 jaar bereikt hebben. Het gebruik van deze wagens stopt dus uiterlijk op 31/12/2035.”

De gemachtigde gaf hierbij nog de volgende toelichting:

“De bedoeling van deze bepaling is om vast te leggen dat vanaf 1 januari 2031 de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met drie assen en een oplegger of aanhangwagen met drie assen enkel 48.000 kg mag bedragen als het trekkend voertuig een emissievrij voertuig of een door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig, waarvan de datum van eerste indienststelling zich bevindt tussen 31 december 2025 en 31 december 2030, is. Uiteraard dienen deze voertuigen ook nog steeds aan de in punt 1° tot 6° vermelde voorwaarden te voldoen.

De reden waarom er bij de door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen een minimale inschrijvingsdatum vermeld wordt, is om te vermijden dat na 1 januari 2031 ‘oudere’ door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen alsnog gebruikt kunnen worden.”

6.2.3. Het ontworpen punt 3.2.5.1 moet worden aangepast om die bedoeling beter tot uitdrukking te brengen. Zo zou in het tweede lid van die bepaling kunnen worden geschreven dat vanaf 1 januari 2031 de afwijking waarin het eerste lid voorziet, enkel geldt voor zover het trekkend voertuig hetzij een emissievrij voertuig is, hetzij een door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig is waarvan de datum van eerste indienststelling zich bevindt tussen 31 december 2025 en 31 december 2030.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

⁵ Zie VR 2021 1009 DOC.1038/1.