RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 76.302/3
van 28 mei 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de massa’s van voertuigen die de openbare weg gebruiken’

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Op 26 april 2024 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 ‘over de massa’s van voertuigen die de openbare weg gebruiken’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 21 mei 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Peter SCHOLLEN, adjunct-auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 28 mei 2024.

*

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

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 de regeling van de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken in het Vlaamse Gewest, die thans worden bepaald in 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', over te hevelen naar een zelfstandig besluit. Van die gelegenheid wordt gebruik gemaakt om die regeling op een aantal punten te wijzigen.

In titel 1 van het ontwerp wordt vermeld dat het te nemen besluit strekt tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 96/53/EG[1] (artikel 1 van het ontwerp), en wordt in een aantal definities voorzien (artikel 2).

Titel 2 van het ontwerp bevat de regeling van de wettelijk toelaatbare maximummassa. Die maximummassa is onafhankelijk van de technische eigenschappen van de voertuigonderdelen, voertuigen of combinaties in kwestie (artikel 3). De wettelijk toelaatbare maximummassa wordt bepaald voor zowel wielen (artikel 4) als assen (artikelen 5 tot 8), asgroepen (artikelen 9 tot 13), voertuigen (artikelen 14 tot 33) en combinaties van voertuigen (artikelen 34 tot 39).

Titel 3 van het ontwerp bevat de regeling van de maximaal toegelaten massa, zijnde de maximale massa waarmee men zich op de openbare weg mag bevinden (artikel 40) en die wordt vermeld op het identificatieverslag of het keuringsbewijs (artikel 41). De maximaal toegelaten massa wordt bepaald voor zowel wielen en rupsbanden (artikel 42) als assen (artikel 43), asgroepen (artikel 44), voertuigen (artikelen 45 tot 49) en combinaties van voertuigen (artikel 50).

In titel 4 wordt vooreerst voorgeschreven hoe de massa van een wiel, een as of een voertuig wordt bepaald (artikelen 51 tot 53). Vervolgens worden een aantal basisregels vastgesteld, waarbij onder meer wordt bepaald dat men zich niet op de openbare weg mag bevinden met een voertuig waarvan de massa de maximaal toegelaten massa (met een bepaald percentage) overschrijdt (artikelen 54 tot 61), en wordt de verdeling van de massa binnen een voertuig of een voertuigcombinatie geregeld (artikelen 62 tot 64). Ten slotte worden enkele specifieke situaties geregeld (artikelen 65 tot 66).

[1] Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 'houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten'.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

In titel 5 wordt het toezicht op de naleving van de bepalingen van het te nemen besluit geregeld (artikel 67).

Titel 6 bevat een aantal wijzigingsbepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 teneinde dat besluit aan te passen aan de ontworpen regeling (artikelen 68 tot 73).

In titel 7 wordt de inwerkingtreding van het te nemen besluit geregeld (artikel 74).

BEVOEGDHEID

3.1. Het ontwerp vindt zijn bevoegdheidsrechtelijke grondslag in artikel 6, § 1, XII, 3° en 4°[2], van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', onder voorbehoud van wat volgt.

3.2. De inschrijving van voertuigen is tot de bevoegdheid van de federale overheid blijven behoren.[3] Op grond hiervan vermag de federale overheid in de mogelijkheid te voorzien om een voertuig in te schrijven aan een lagere maximaal toegelaten massa dan technisch en wettelijk toelaatbaar zou zijn (het zogenaamde 'dé-tarreren'), bijvoorbeeld om het mogelijk te maken dat een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa van meer dan 3.500 kilogram waarvan de rijklare massa kleiner is dan 3.500 kilogram, wordt bestuurd met een rijbewijs B.[4] In dat geval wordt in de rubriek F1 van het kentekenbewijs de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand ingevuld en in de rubriek F2 de massa waarvoor het voertuig wordt ingeschreven.

De ontworpen regeling mag geen afbreuk doen aan die mogelijkheid. Zo wordt in artikel 40, eerste lid, van het ontwerp bepaald dat de maximaal toegelaten massa de maximale massa is waarmee men zich op de openbare weg mag bevinden, en vloeit uit het tweede lid van die bepaling voort dat de maximaal toegelaten massa wordt bepaald tijdens de goedkeuring of tijdens de eerste keuring van het voertuig. Die bepaling moet dan ook bevoegdheidsconform worden gelezen zodat in geval van een inschrijving onder een lagere massa, de maximale massa waarmee men zich op de openbare weg mag bevinden (en dus de maximaal toegelaten massa) overeenstemt met de massa waarvoor het voertuig wordt ingeschreven, die lager zal zijn dan hetgeen uit de ontworpen regeling voortvloeit.

[2] In zoverre artikel 71, 2°, van het ontwerp strekt tot de opheffing van artikel 22 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

[3] *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 143.

[4] Zie instructie nr. V3/43.12/2013-10/2014 herz. 3 van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aan de erkende instellingen voor automobielinspectie over de rubrieken F1 en F2 vermeld op het kentekenbewijs, punt 6.1. Het voertuig mag dan bij gebruik niet zwaarder worden geladen dan tot het de inschrijvingsmassa bereikt.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Hetzelfde geldt voor artikel 41 van het ontwerp, naar luid waarvan de maximaal toegelaten massa op het identificatieverslag wordt vermeld. Voor zover de op het identificatieverslag vermelde massa overeenstemt met de massa waarvoor het voertuig wordt ingeschreven, hetgeen de gewestelijke regelgever vermag te bepalen, moet bij de toepassing van die bepaling rekening worden gehouden met de mogelijkheid van een inschrijving onder een lagere massa.

3.3. In tegenstelling tot wat het geval is in artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, bevat het ontwerp geen bepaling die ertoe leidt dat bepaalde categorieën van voertuigen worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling.

Uit het voormelde artikel 2, § 2, vloeit voort dat artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waarin onder meer de massa's van voertuigen wordt geregeld, niet van toepassing is op voertuigen ingeschreven onder een voor het ministerie van Landsverdediging bestemd bijzonder plaatnummer. Vermits het ontwerp geen gelijkaardige regeling bevat, worden de voormelde voertuigen onder het toepassingsgebied van de ontworpen regeling gebracht.

Gevraagd of dit strookt met het opzet van de stellers van het ontwerp, antwoordde de gemachtigde:

> "Het toepassingsgebied van het besluit strekt zich uit tot alle voertuigen die gebruik maken van de openbare weg, inclusief voertuigen ingeschreven onder een voor het Ministerie van Landsverdediging bestemde bijzonder plaatnummer.
>
> Zowel vanuit verkeerstechnisch oogpunt, als ter bescherming van de verkeersinfrastructuur (bruggen, wegen), is het ook voor voertuigen van het leger niet verantwoord dat zij 'overladen' rondrijden.
>
> Voor uitzonderlijke voertuigen van het leger geldt wel de uitzondering uit artikel 7, §2, eerste lid van het decreet van 3 mei 2013 die zegt dat 'er geen vergunning [is] vereist voor het uitzonderlijk vervoer dat uitgevoerd wordt door of in opdracht van het leger, de politiediensten, de wegbeheerder, de civiele bescherming of de brandweer en voor het uitzonderlijk vervoer dat georganiseerd wordt door de overheid naar aanleiding van rampenbestrijding'.
>
> In ieder geval mogen voertuigen van het leger ook nooit de technisch toelaatbare maximum massa overschrijden. Dit zou een inbreuk zijn op artikel 3, lid 1 van het decreet van 3 mei 2013. De term 'de toegestane maxima' uit die bepaling kan immers niet anders gelezen worden dan in ieder geval nooit hoger dan de technisch toelaatbare maximum massa."

Het gegeven dat op het ogenblik van de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten van de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, de in artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 vervatte regeling inzake de massa's van voertuigen niet van toepassing was op voertuigen ingeschreven onder een voor het ministerie van Landsverdediging bestemd bijzonder plaatnummer, betekent niet dat die voertuigen uitgezonderd zijn van de aan de gewesten overgedragen bevoegdheid. Bij gebrek aan een dergelijke uitzondering in artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 moet worden aangenomen dat die gewestbevoegdheid geldt voor alle voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen van het betrokken gewest.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

De Vlaamse Regering vermag dus het toepassingsgebied van de regeling van de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken in het Vlaamse Gewest, uit te breiden tot voertuigen ingeschreven onder een voor het ministerie van Landsverdediging bestemd bijzonder plaatnummer. Bij die bevoegdheidsuitoefening moet de Vlaamse Regering evenwel het evenredigheidsbeginsel in acht nemen, hetgeen impliceert dat ze de bevoegdheidsuitoefening van de federale overheid inzake defensie niet onmogelijk of bijzonder moeilijk mag maken.

Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden opgemaakt dat het voor voertuigen ingeschreven onder een voor het ministerie van Landsverdediging bestemd bijzonder plaatnummer waarvan de massa hoger ligt dan wat in de ontworpen regeling wordt toegelaten, niet volledig verboden is om de openbare weg te gebruiken. Dergelijke voertuigen kunnen zich immers op de openbare weg begeven als uitzonderlijk vervoer, en mits naleving van de terzake geldende regelgeving. Zoals de gemachtigde terecht beklemtoonde, is het uitzonderlijk vervoer dat uitgevoerd wordt door of in opdracht van het leger, blijkens artikel 7, § 2, van het decreet van 3 mei 2013 'betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport' vrijgesteld van de schriftelijke vergunning die is vereist overeenkomstig paragraaf 1 van dat artikel. Er kan dan ook worden aangenomen dat de toepassing van de ontworpen regeling op voertuigen ingeschreven onder een voor het ministerie van Landsverdediging bestemd bijzonder plaatnummer bestaanbaar is met het evenredigheidsbeginsel.

3.4. Artikel 73, 1°, van het ontwerp strekt tot opheffing van punt 1.0 van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Die bepaling bevat een aantal definities, waaronder de definitie van het begrip "intermodale vervoersverrichting" (3°). Dat begrip wordt evenwel niet alleen gebruikt in punt 3.2.3, 4° en 7°, van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waarin de maximaal toegelaten massa van een aantal gelede voertuigen wordt geregeld, maar ook in de punten 3.1.3.4 en 3.1.3.6 van dat artikel, waarin de maximale lengte van een aantal voertuigen wordt geregeld, hetgeen een bevoegdheid van de federale overheid is.

Artikel 73, 1°, van het ontwerp moet dan ook bevoegdheidsconform worden gelezen, zodat de opheffing van punt 1.0 van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 waarin die bepaling voorziet enkel betrekking heeft op de aangelegenheden die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

RECHTSGROND

4.1. Het ontwerp vindt in beginsel rechtsgrond in artikel 1, § 1, eerste lid, 1 en 2, 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', naar luid waarvan de Koning (lees: de Vlaamse Regering) de technische eisen bepaalt voor voertuigen voor vervoer te land, voor de onderdelen ervan en voor het veiligheidstoebehoren door hem aangewezen, zoals de eisen betreffende hun bouw, assemblage, erkenning, goedkeuring, herstelling en onderhoud, en de maatregelen inzake controle op de toepassing van de op grond hiervan tot stand gekomen reglementen.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Artikel 67 van het ontwerp vindt evenwel rechtsgrond in artikel 3, § 1, eerste lid, van de wet van 21 juni 1985. In die bepaling wordt de Koning (lees: de Vlaamse Regering) gemachtigd om de ambtenaren, bevoegde agenten en officieren van de gerechtelijke politie aan te wijzen die belast zijn met het opsporen van de overtredingen van deze wet en van de besluiten die betrekking hebben op de technische eisen betreffende de voertuigen voor vervoer te land, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren.

4.2. Blijkens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef wordt voor het ontwerp ook rechtsgrond gezocht in artikel 4*bis* van de wet van 21 juni 1985. Vermits in het ontwerp geen van de in die bepaling vermelde aangelegenheden worden geregeld, biedt het voormelde artikel 4*bis* er dan ook geen rechtsgrond voor. Zoals de gemachtigde erkende, mag die bepaling worden weggelaten uit de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef.

VORMVEREISTEN

5. Het ontwerp bevat technische voorschriften in de zin 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’.

Luidens artikel 5, lid 1, van die richtlijn delen de lidstaten de Europese Commissie onverwijld ieder ontwerp voor een technisch voorschrift mee, tenzij het een integrale omzetting van een internationale of Europese norm betreft. Het ontwerp strekt weliswaar tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn 96/53/EG, maar dat is niet het geval voor alle bepalingen die technische voorschriften bevatten.

Gevraagd of het ontwerp in het licht hiervan werd meegedeeld aan de Europese Commissie, antwoordde de gemachtigde:

> “Er is geen aanmelding bij de Europese Commissie geweest onder de richtlijn technische voorschriften 2015/1535. Het besluit bevat immers geen technische voorschriften in de zin van de richtlijn. Het staat fabrikanten vrij om voertuigen te ontwerpen en te bouwen met een hogere (of lagere) technisch toegelaten massa dan de massa’s vervat in titel 2 van het besluit (de WMTM). Voertuigen met een TMTM die hoger is de WMTM zijn perfect toegelaten, alleen is de maximale massa waarmee ze zich op de openbare weg in voorkomend geval beperkt tot de waarden uit titel 3 van het besluit.”

Hiermee kan niet worden ingestemd. Luidens artikel 1, lid 1, f), van richtlijn (EU) 2015/1535 moet onder technisch voorschrift worden verstaan “een technische specificatie of andere eis of een regel betreffende diensten, met inbegrip van de erop toepasselijke bestuursrechtelijke bepalingen die *de jure* of *de facto* moeten worden nageleefd voor de verhandeling, de dienstverrichting, de vestiging van een verrichter van diensten *of het gebruik* in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat, alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, behoudens die bedoeld in artikel 7 van de richtlijn, van de lidstaten waarbij de vervaardiging, de invoer, de verhandeling *of het gebruik van een product* dan wel de verrichting of het gebruik van een dienst of de vestiging als dienstverlener wordt verboden”. In zoverre uit de ontworpen regeling voortvloeit dat voertuigen waarvan de massa de maximaal toegelaten massa

#LW-CIFYQDJED-HGDACVT#

overschrijdt, zich niet op de openbare weg mogen bevinden (artikel 58 van het ontwerp), moeten de door het ontwerp bepaalde maximaal toegelaten massa's worden beschouwd als een andere eis die moet worden nageleefd voor het gebruik van de voertuigen in kwestie.

In zoverre het ontwerp niet strekt tot omzetting van richtlijn 96/53/EG bevat het dus technische voorschriften die overeenkomstig artikel 5, lid 1, van richtlijn (EU) 2015/1535 moeten worden meegedeeld aan de Europese Commissie. Na die mededeling zal het ontwerp overigens pas kunnen worden genomen nadat de in artikel 6 van die richtlijn bepaalde termijnen in acht zijn 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.[5]

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van dat vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan,[6] 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.

ALGEMENE OPMERKINGEN

6.1. Luidens het ontworpen artikel 2, § 4, vijfde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 68, 2°, van het ontwerp) voldoen de in het buitenland ingeschreven motorvoertuigen op het vlak van massa's aan de bepalingen van het te nemen besluit. Artikel 40, derde lid, van het ontwerp bepaalt in dat verband dat voor de voertuigen die niet in België zijn ingeschreven, de maximaal toegelaten massa van wielen, assen, asgroepen en voertuigen gelijk is aan de waarde waarvoor het voertuig zou kunnen worden goedgekeurd als het in België zou worden ingeschreven.

[5] Zie eerder al in die zin: 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; adv.RvS 70.197/3 van 8 oktober 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 22 oktober 2021 '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', opmerking 4.

[6] 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.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

6.2. Op grond van artikel 3, lid 1, eerste alinea, van richtlijn 96/53/EG mogen de lidstaten het gebruik op hun grondgebied niet verbieden of weigeren, in het internationaal verkeer, van voertuigen van een categorie waarop de richtlijn van toepassing is,[7] die in een andere[8] lidstaat zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht, om redenen die onder meer verband houden met het gewicht, indien deze voertuigen voldoen aan de in bijlage I van de richtlijn aangegeven grenswaarden.

Weliswaar kunnen de lidstaten eisen dat voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven of in het verkeer gebracht, voldoen aan hun nationale voorschriften inzake niet in bijlage I van de richtlijn vermelde kenmerken die verband houden met gewichten (artikel 3, lid 2, van richtlijn 96/53/EG). Het feit dat voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven of in het verkeer gebracht, niet voldoen aan die voorschriften, mag echter geen reden zijn om het gebruik daarvan in het kader van het internationale verkeer op hun grondgebied te verbieden (artikel 3, lid 1, tweede alinea, a), van richtlijn 96/53/EG).

6.3.1. Uit wat voorafgaat volgt vooreerst dat op voertuigen van de categorieën M_2 en M_3 en hun aanhangwagens van de categorie O, alsmede op voertuigen van de categorieën N_2 en N_3 en hun aanhangwagens van de categorieën O_3 en O_4, die in een andere lidstaat zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht, geen voorschriften kunnen van toepassing worden verklaard die betrekking hebben op niet in bijlage I van richtlijn 96/53/EG vermelde kenmerken.

6.3.2. Gevraagd of en in welke mate het ontwerp voorschriften bevat in verband met gewichten die niet in bijlage 1 worden vermeld, heeft de gemachtigde de volgende concordantietabel bezorgd.

Artikel BVR	Opmerkingen	KB Technische Eisen	Richtlijn 96/53/EG
1	/	/	/
2	Definities	/	/
3	/	/	/
4, § 1	/	Art. 32bis, 1.6.1	/
4, § 2	/	Art. 32bis, 5.2	/
5	/	Art. 32bis, 1.6.2	Bijlage 1, punt 3.1
6	Verhoging tov van RL	Art. 32bis, 1.6.2	Bijlage 1, punt 3.4.1 en 3.4.2
7	/	Art. 32bis, 5.2	/

[7] De richtlijn is van toepassing op de motorvoertuigen van de categorieën M_2 en M_3 en hun aanhangwagens van de categorie O, alsmede op de motorvoertuigen van de categorieën N_2 en N_3 en hun aanhangwagens van de categorieën O_3 en O_4, zoals gedefinieerd in artikel 4 van verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 ‘betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG’. Ze is niet van toepassing op gelede bussen met meer dan één geleed gedeelte (zie artikel 1, leden 1 en 3, van richtlijn 96/53/EG).

[8] Hoewel in de Nederlandse tekst van artikel 3, lid 1, van richtlijn 96/53/EG het woord “andere” niet voorkomt, is dat wel het geval in onder meer de Franse (“autre”), de Engelse (“other”), en de Italiaanse (“altro”) tekst van die richtlijn.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

8	/	Art. 32bis, 5.2	/
9	Verhoging tov van RL	Art. 32bis, 1.6.3.1	Bijlage 1, punt 3.5
10	Gedeeltelijke verhoging tov de RL	Art. 32bis, 1.6.3.2	Bijlage 1, punt 3.2
11	/	Art. 32bis, 5.2	/
12	Verhoging tov de RL	Art. 32bis, 1.6.4	Bijlage 1, punt 3.3
13	Niet voorzien in de richtlijn, maar naar analogie toegepast nog steeds een verhoging.	Art. 32bis, 1.6.4	/
14	/	/	/
15	/	Art. 32bis, 2.2	Bijlage 1, punt 2.3.1, 2.3.2 en 2.4
16	Deze verhogingen zijn niet voorzien in de RL	Art. 32bis, 1.4.2.1, 1.4.2.8 en 1.4.2.10	
17	/	Art. 32bis, 1.4.2.1, 1.4.2.9, 1.4.2.10	Art. 10ter en bijlage 1, punt 2.3.2 en 2.4
18	/	Art.32bis, 1.4.2.6 en 1.4.2.11	Art. 10ter
19	/	/	/
20	Gedeeltelijke verhoging tov de RL	Art. 32bis, 3.2.1	Bijlage 1, punt 2.3.1, 2.3.2 en 2.3.3
21	/	Art. 32bis, 1.4.2.1, 1.4.2.2, 1.4.2.3 en 1.4.2.7	Art. 10ter en bijlage 1, punt 2.3.1
22	/	Art. 32bis, 1.4.2.1, 1.4.2.2, 1.4.2.4 en 1.4.2.9	Art. 10ter en bijlage 1, punt 2.3.2
23	Momenteel niet voorzien in KB TE en de RL	Art. 32bis, 1.4.2.1, 1.4.2.2	/
24	/	Art.32bis, 1.4.2.6 en 1.4.2.11	Art. 10ter
25	/	/	/
26	/	Art. 32bis, 5.2	/
27	/	/	/
28	Verhoging tov de RL	Art. 32bis, 3.2.2	Bijlage 1, punt 2.1
29	/	Art. 32bis, 1.4.2.2	/
30	/	/	/
31	/	/	/

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

32	/	Art. 32bis, 5.2	/
33	/	Art. 32bis, 3.4	/
34		Art. 32bis, 3.2.3 en 3.2.4	Bijlage 1, punt 2.2
35	Deze verhogingen waren nog niet allemaal voorzien in het KB TE	Art. 32bis, 1.4.2.2	Art. 10ter en bijlage 1, punt 2.2
36	Dit is een herwerkte versie van de “brugformule”. Deze bepaling wordt enkel toegepast op massa’s hoger dan wat voorzien is in de RL.	Art. 32bis, 1.4.1.1	/
37		Art. 32bis, 3.2.3 en 3.2.4	Bijlage 1, punt 2.2
38	Deze verhogingen waren nog niet allemaal voorzien in het KB TE	Art. 32bis, 1.4.2.2	Art. 10ter en bijlage 1, punt 2.2
39	Dit is een herwerkte versie van de “brugformule”. Deze bepaling wordt enkel toegepast op massa’s hoger dan wat voorzien is in de RL.	Art. 32bis, 1.4.1.1, 3.2.5.1 en 3.2.6	/
40	Deze bepaling is een verduidelijking van wat nu opgenomen is in artikel 18, § 3 KB TE	Art. 18, § 3	/
41	Deze bepaling is een verduidelijking van wat nu opgenomen is in artikel 18, § 3 KB TE	Art. 18, § 3	Art. 6
42	Nieuwe bepaling om het onderscheid te maken tussen het theoretische maximum en het werkelijke maximum. Zie uitleg in de nota VR.	/	/
43	Idem	/	/
44	Idem	/	/
45	Idem	/	/
46	Idem	/	/
47	Idem	/	/
48	/	Art. 19	/
49	Nieuwe bepaling om het onderscheid te maken tussen het	/	/

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

	theoretische maximum en het werkelijke maximum. Zie uitleg in de nota VR.		
50	Idem	/	/
51	Nieuwe bepaling	/	/
52	Nieuwe bepaling	/	/
53	Nieuwe bepaling	/	/
54	Geïnspireerd op artikel 18 KB TE	/	/
55		Art. 18	/
56	Nieuwe bepaling ter verduidelijking	/	/
57	/	Art. 18	/
58	/	Art. 18	/
59	/	Art. 21	/
60	/	Art. 21	/
61	Nieuwe bepaling	/	/
62	/	Art. 32bis, 1.4.1.2	Bijlage 1, punt 4.2
63	/	Art. 32bis, 1.4.1.3	/
64	Nieuwe bepaling voor landbouwvoertuigen	Art. 32bis, 5.2	
65	/	/	/
66	/	Art. 32bis, 3.2.5.2	/
67	/	/	/
68	/	/	/
69	/	/	/
70	/	/	/
71	/	/	/
72	/	/	/
73	/	/	/
74	/	/	/
75	/	/	/

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

6.3.3. Uit die tabel lijkt voort te vloeien dat de in de artikelen 4, § 1, 13, 33 en 63 van het ontwerp bepaalde wettelijk toelaatbare maximummassa of maximaal toegelaten massa betrekking heeft op niet in bijlage I van richtlijn 96/53/EG vermelde kenmerken. Voor zover het gaat om kenmerken die aanwezig zijn bij voertuigen van de categorieën M_2 en M_3 en hun aanhangwagens van de categorie O, of van de categorieën N_2 en N_3 en hun aanhangwagens van de categorieën O_3 en O_4, kunnen deze artikelen dus niet van toepassing zijn op voertuigen van deze categorieën die in een andere lidstaat zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht.

Voorts wordt in die tabel voor een aantal artikelen weliswaar verwezen naar bijlage I van richtlijn 96/53/EG, maar rijst de vraag of ze desalniettemin niet gedeeltelijk aanvullende voorschriften inzake gewichten inhouden, die niet kunnen worden opgelegd aan voertuigen in het internationale verkeer die in een andere lidstaat zijn ingeschreven of in het verkeer zijn gebracht. Het gaat dan bijvoorbeeld om artikel 8, 1°, van het ontwerp in de mate dat het betrekking heeft op een as, en artikel 12 van het ontwerp, in de mate dat het betrekking heeft op drieassenstellen van motorvoertuigen en drieassenstellen van aanhangwagens en opleggers waarbij de afstand tussen de assen groter is dan 1,4 meter.[9]

6.4. Uit artikel 3, lid 1, van richtlijn 96/53/EG volgt bovendien dat voor de in bijlage I van die richtlijn vermelde kenmerken voor voertuigen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, in het internationale verkeer geen lagere grenswaarden kunnen worden bepaald.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt, wat de artikelen 34 tot 40 van het ontwerp betreft, gesteld dat de waarden van de wettelijk toelaatbare maximummassa van combinaties van voertuigen bepaald zijn in richtlijn 96/53/EG. Evenwel moet worden vastgesteld dat zowel in artikel 34 als in artikel 37 van het ontwerp, de hoogste wettelijk toelaatbare maximummassa 40.000 kilogram bedraagt.[10] Punt 2.2.2, c) en d), van bijlage I van richtlijn 96/53/EG vermeldt echter grenswaarden die hoger liggen, respectievelijk 44 ton voor een combinatie bestaande uit een motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen en 42 ton voor een motorvoertuig met drie assen met oplegger met twee of drie assen, die bij intermodale vervoersverrichtingen één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet. Het ontwerp lijkt dan ook te moeten worden aangevuld zodat voor die gevallen in een hoger wettelijk toelaatbare maximummassa wordt voorzien.

[9] In dat opzicht kan er ook op worden gewezen dat artikel 28 van het ontwerp niet alleen grenswaarden bepaalt voor aanhangwagens met een aantal assen die worden vermeld in punt 2.1 van bijlage I van richtlijn 96/53/EG, maar ook voor aanhangwagens met een ander aantal assen, en dat de artikelen 34 en 37 van het ontwerp niet alleen grenswaarden bepalen voor combinaties die worden vermeld in punt 2.2 van bijlage I van richtlijn 96/53/EG, maar ook voor combinaties die niet uitdrukkelijk in dat punt worden vermeld, bijvoorbeeld in punt 1° (combinatie met een getrokken voertuig met één as) en in respectievelijk punt 6° en punt 5° (combinatie met een getrokken voertuig met meer dan drie assen).

[10] Al kan die maximummassa nog worden verhoogd op grond van respectievelijk de artikelen 35 en 36 van het ontwerp en de artikelen 38 en 39 van het ontwerp.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Voorts kan de beperking van de maximum toegelaten massa waarin artikel 48 voorziet, en die overeenkomstig artikel 47, 3°, van het ontwerp ertoe leidt dat de maximaal toegelaten massa van een getrokken voertuig lager kan zijn dat de wettelijk toelaatbare maximummassa, er niet toe leiden dat de toegelaten massa lager is dan de grenswaarden vermeld in bijlage I van richtlijn 96/53/EG.

6.5. Bijgevolg zal de ontworpen regeling grondig moeten worden nagekeken in het licht van hetgeen wordt bepaald in richtlijn 96/53/EG. Te dien aanzien valt het op dat de aan de Raad van State bezorgde concordantietabel enkel per artikel verwijst naar een bepaald punt van bijlage I bij die richtlijn, zonder dat een onderscheid wordt gemaakt naargelang van de verschillende gevallen die in het artikel in kwestie worden geregeld of zonder dat gewag wordt gemaakt van de verschillende onderdelen waaruit bepaalde punten van die bijlage bestaan. Het strekt dan ook tot aanbeveling om voor de bepalingen van het ontwerp die gevallen regelen die worden vermeld in bijlage I bij die richtlijn, geval per geval na te gaan met welk (onderdeel van een) punt van die bijlage die gevallen overeenstemmen.

7. Ofschoon in afdeling 1 van hoofdstuk 5 van titel 2 van het ontwerp de wettelijk toelaatbare maximummassa wordt bepaald van motorvoertuigen die voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwd zijn, wordt in titel 3 van het ontwerp geen maximaal toegelaten massa voor deze voertuigen bepaald. Artikel 45 van het ontwerp, waarin de maximaal toegelaten massa van andere motorvoertuigen dan landbouwvoertuigen wordt bepaald, betreft enkel de maximaal toegelaten massa van motorvoertuigen vermeld in artikel 20 van het ontwerp, zijnde motorvoertuigen die voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd.

Hierop gewezen antwoordde de gemachtigde dat artikel 45 van het ontwerp moet worden aangevuld met een verwijzing naar artikel 15 ervan.

Hiermee kan worden ingestemd.

8. In het ontworpen artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wordt de regeling van de maximum toegelaten massa opgeheven en wordt bepaald dat voertuigen op het vlak van massa's voldoen aan de bepalingen van het te nemen besluit. In het verlengde hiervan worden de definities in punt 1.0 van dat artikel opgeheven (artikel 73 van het ontwerp).

Evenwel worden een aantal definities in artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 die de maximum toegelaten massa betreffen, behouden, ofschoon dezelfde begrippen ook in het ontwerp worden gedefinieerd. Daarbij komt nog dat die definities soms van elkaar verschillen,[11] hetgeen tot rechtsonzekerheid aanleiding kan geven. Het is dan ook raadzaam

[11] Bij wijze van voorbeeld kan verwezen worden naar de definities van de begrippen:
- "technisch toelaatbare getrokken maximummassa" in artikel 2, 40°, van het ontwerp ("de maximummassa van een of meer aanhangwagens die door een trekkend voertuig kan worden getrokken, en die overeenkomt met de totale belasting die door de wielen van een as of groep assen van een aanhangwagen die aan het trekkende voertuig gekoppeld is, wordt overgebracht") en in artikel 1, § 2, 102, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ("de door de fabrikant opgegeven getrokken maximummassa; Code: e-DIV: O.1 (geremde aanhangwagen) O.2 (ongeremde aanhangwagen)");
- "technisch toelaatbare maximummassa van de as" in artikel 2, 41°, van het ontwerp ("de massa die overeenkomt met de maximaal toelaatbare verticale statische belasting die door de wielen van de as op de grond wordt overgebracht, en die berust op de constructiekenmerken van de as en van het voertuig en op de prestaties daarvan die door het ontwerp

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

om, onverminderd opmerking 3.4, de definities van die begrippen in artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 op te heffen, dan wel om ze af te stemmen op deze in het ontwerp, bijvoorbeeld middels een verwijzing.

Omgekeerd worden in het ontwerp een aantal begrippen gehanteerd die niet worden gedefinieerd in artikel 2 ervan, ofschoon het koninklijk besluit van 15 maart 1968 wel een definitie van die begrippen bevat.[12] Vermits die definities overeenkomstig artikel 1, § 2, van dat koninklijk besluit enkel gelden voor de toepassing van dat koninklijk besluit zelf, en niet doorwerken in het ontwerp, wordt ter overweging gegeven om ze over te hevelen naar het ontwerp, of om in het ontwerp in een gelijkaardige definitie te voorzien, desgevallend middels een verwijzing.

9. Luidens artikel 58 van het ontwerp mag een voertuig waarvan de massa de maximaal toegelaten massa overschrijdt, zich niet bevinden op de openbare weg. De artikelen 55 en 60 van het ontwerp bevatten een gelijkaardige regeling voor een combinatie waarvan de massa de maximaal toegelaten massa van de combinatie overschrijdt, en voor een voertuig waarvan de massa van een van de assen de maximaal toegelaten massa van die as met meer dan 5 % overschrijdt.

Deze artikelen hernemen in wezen hetgeen wordt bepaald in artikel 3 van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’. Sinds de vervanging van dat artikel bij artikel 7 van het decreet van 31 maart 2023 ‘over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’, luidt die bepaling als volgt:

> “Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig of een sleep waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan 1 procent overschrijdt of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.
>
> Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een voertuig waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum met meer dan 5 procent overschrijdt.”

Het overnemen in een lagere regeling van bepalingen van een hogere regeling dient te worden vermeden. Niet alleen is een dergelijke werkwijze op het normatieve vlak overbodig aangezien ze geen nieuwe norm tot stand brengt, maar bovendien kan ze tot verwarring leiden over de precieze aard van het in de lagere regeling opgenomen voorschrift en kan ze inzonderheid aanleiding ertoe zijn dat later uit het oog verloren wordt dat alleen de hogere regelgever het betrokken voorschrift kan wijzigen. Bijgevolg kunnen die bepalingen beter worden weggelaten.

bepaald zijn”) en in artikel 1, § 2, 106, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (“de massa die overeenkomt met de door de fabrikant van de aanhangwagen opgegeven maximaal toelaatbare verticale statische belasting die door de as op de grond wordt overgebracht Code: e-DIV: N.i voor de as i”).

[12] Zie bijvoorbeeld de begrippen “massa van het voertuig in rijklare toestand”, “technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt” en “lege massa van het voertuig” die gebruikt worden in respectievelijk artikel 33, 1°, 57 en 63, tweede lid, van het ontwerp, en die niet gedefinieerd worden in artikel 2 van het ontwerp, maar wel in respectievelijk artikel 1, § 2, 112, 104, 105 en 113 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

10. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangepast aan hetgeen hiervoor over de rechtsgrond voor het ontwerp is opgemerkt.

Artikel 2

11.1. In artikel 2, 40° tot 44°, van het ontwerp worden verschillende technisch toelaatbare maximummassa’s gedefinieerd. Gevraagd of de fabrikant die massa’s bepaalt, antwoordde de gemachtigde bevestigend. Het strekt tot aanbeveling dit in die bepalingen te preciseren, zoals overigens het geval is in artikel 1, § 2, 101, 102 en 104 tot 107 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

11.2. Artikel 2, 49°, van het ontwerp bevat een definitie van het begrip “wettelijk toelaatbare getrokken maximummassa”. Erop gewezen dat in hoofdstuk 5 van titel 2 van het ontwerp dat begrip niet wordt gebruikt, maar er wel gewag wordt gemaakt van de “wettelijk toelaatbare maximale sleepbare massa”, die echter niet gedefinieerd wordt in artikel 2 van het ontwerp, antwoordde de gemachtigde:

> “Beide begrippen hebben dezelfde betekenis. Er wordt voorgesteld om de term ‘wettelijk toelaatbare maximale sleepbare massa’ uit artikel 33 te hanteren en artikel 1 in die zin aan te passen.”

Hiermee kan worden ingestemd.

11.3. In artikel 2, 55°, van het ontwerp wordt het begrip “wiel” gedefinieerd als “een of meer wielen die op dezelfde as gemonteerd zijn”.

Vermits luidens artikel 4, § 1, van het ontwerp de wettelijk toelaatbare maximummassa per wiel 6.500 kg is, zou gelet op de voormelde definitie ook de wettelijk toelaatbare maximummassa per as 6.500 kg moeten bedragen, wat echter niet strookt met hetgeen in de artikelen 5 tot 7 van het ontwerp wordt bepaald. Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

> “De definitie in artikel 1, 55° kan effectief voor verwarring zorgen. De bedoeling is te bepalen dat, als twee of meer wielen, naast elkaar aan dezelfde kant van een as gemonteerd worden, ze voor de toepassing van artikel 4 als 1 wiel beschouwd worden. De definitie zal aangepast worden om dit beter te verduidelijken.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 33

12. Zoals de gemachtigde erkende, ontbreekt in artikel 33, 3°, van het ontwerp het woord “ton” na de eerste vermelding “3,5”. Bijgevolg schrijve men “meer dan 3,5 *ton*”.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Artikel 34

13. In artikel 34, 6°, van het ontwerp, moet worden verwezen naar punt 5° (in plaats van naar “4°”). De gemachtigde stemde hiermee in.

Artikel 35

14. Artikel 35 van het ontwerp heeft betrekking op combinaties met een trekkend voertuig met twee assen. Gevraagd of in de punten 1° tot 3° van het eerste lid van die bepaling dan niet telkens moet worden verwezen naar de artikelen 16 en 21 van het ontwerp, in plaats van naar de artikelen 21 tot 23 ervan, die betrekking hebben op motorvoertuigen voor goederenvervoer met respectievelijk twee assen, drie assen en vier of meer assen, antwoordde de gemachtigde:

> “De verhoging van de wettelijk toelaatbare maximummassa van de combinatie wordt enkel verhoogd in geval het trekkend voertuig een voertuig bestemd voor het vervoer van zaken is. Bij het vervoer van personen is dit niet relevant vermits de maximale massa’s voor slepen hier in de praktijk onmogelijk kunnen gehaald worden. In die zin in een verwijzing naar artikel 16 dan ook niet noodzakelijk en zou dit eerder voor verwarring zorgen.
>
> De verwijzing naar artikel 22 en 23 mag hier wel weggelaten worden. Het ontwerp zal in die zin aangepast worden.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 36

15. In artikel 36, § 1, eerste lid, 2 (lees: 2°), van het ontwerp lijkt te moeten worden verwezen naar artikel 34, 3° of 4° (in plaats van naar 5°), vermits in die bepalingen de wettelijk toelaatbare maximummassa wordt bepaald van de getrokken voertuigen die deel uitmaken van de combinaties waarvan de wettelijk toelaatbare maximummassa in artikel 36 wordt verhoogd.

Artikel 38

16. Zoals de gemachtigde erkende, moet in de inleidende zin van het eerste lid van artikel 38 van het ontwerp de verwijzing naar artikel 36 ervan worden weggelaten.

Voorts stelde de gemachtigde voor om de verwijzing naar artikel 21 van het ontwerp in het eerste lid, 1° tot 3°, van artikel 38 weg te laten, om gelijkaardige redenen als die voor artikel 35 van het ontwerp. Hiermee kan worden ingestemd.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Artikel 39

17. Artikel 39, vierde lid, 6°, van het ontwerp voorziet in een verhoging van de wettelijk toelaatbare massa met 8.000 kg op voorwaarde dat “de datum van eerste indienststelling van het trekkend en getrokken voertuig (…) maximaal acht jaar geleden [is]”.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

> “De extra verhoging van de wettelijk toelaatbare maximummassa van de sleep, vermeld in artikel 39, is enkel toegelaten als de sleep aangedreven wordt door een ‘modern’ voertuig. Op het ogenblik dat men gebruik wil maken van een dergelijke sleep, dient aldus te worden nagegaan of het trekkend en het getrokken voertuig, op dat moment, niet ouder zijn dan 8 jaar. Hiervoor wordt gekeken naar de datum van eerste indienststelling. Die moet minder dan 8 jaar geleden zijn.”

Dit zou in de tekst zelf van het ontwerp moeten worden tot uiting gebracht.

Artikel 42

18. In artikel 42, § 1, 3°, van het ontwerp wordt, om de maximaal toegelaten massa van een wiel te bepalen, verwezen naar de maximaal toegelaten massa van de op dat wiel gemonteerde band.

Erop gewezen dat in het ontwerp de maximaal toegelaten massa van een band niet wordt geregeld, antwoordde de gemachtigde:

> “De maximaal toegelaten massa van de band wordt effectief niet bepaald in dit besluit. Het is ook niet de bedoeling dit te bepalen. Er kan hier beter verwezen worden naar de, door de fabrikant, bepaalde technisch toelaatbare maximummassa van de band. Het besluit zal in die zin aangepast worden.”

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 48

19. In artikel 48, eerste lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van de “eigen massa van het trekkend voertuig”. Gevraagd wat hiermee wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

> “De eigen massa van het voertuig is de massa zonder lading.”

Dit zou in het ontwerp moeten worden verduidelijkt.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Artikel 54

20. Luidens artikel 54 van het ontwerp bevindt een voertuig waarvan de massa van een van de wielen de maximaal toegelaten massa van het wiel met meer dan 5% overschrijdt, zich niet op de openbare weg.

Ofschoon het in de regel niet aangewezen is om in regelgeving gebruik te maken van werkwoorden als “moeten”, “dienen” of “zullen”, of uitdrukkingen als “verplicht zijn” of “ertoe gehouden zijn” om een verplichting weer te geven,[13] zou het in dit geval duidelijker tot uiting moeten komen dat het om een verbod gaat om zich op de openbare weg te bevinden. Bijgevolg schrijve men dat de voertuigen in kwestie zich niet op de openbare weg mogen bevinden, of dat het voor de voertuigen in kwestie verboden is zich op de openbare weg te bevinden.

Hetzelfde geldt, onverminderd opmerking 9, voor de artikelen 55 en 57 tot 60.

Artikel 68

21. Zoals de gemachtigde erkende, moet in artikel 68, 1°, van het ontwerp worden verwezen naar het derde lid van artikel 2, § 4, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 in plaats van naar het vierde lid ervan, en in artikel 68, 2°, naar het derde en vierde lid van artikel 2, § 4, van dat koninklijk besluit in plaats van naar het vierde en vijfde lid ervan.

Artikel 71

22. Artikel 71, 2°, van het ontwerp strekt tot opheffing van artikel 22 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, dat bepaalt dat, zodra door om het even welke omstandigheden de in de artikelen 18, § 3, 19, § 1, 20, § 1, en 21, § 3, van dat besluit bedoelde vermeldingen niet meer voorkomen op ten minste één van de documenten die in die artikelen vermeld zijn, de bezitter van het voertuig of van de voertuigensleep deze vermeldingen binnen tien dagen op één van deze documenten moet doen aanbrengen door de bevoegde instelling die door de Vlaamse minister bevoegd voor de automobielinspectie werd erkend.

Erop gewezen dat artikel 20, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waar dat artikel 22 naar verwijst, niet wordt opgeheven bij het ontwerp, en gevraagd of in het licht hiervan de in artikel 22 vervatte verplichting niet moet worden behouden voor die vermelding, antwoordde de gemachtigde:

> “Het is inderdaad de bedoeling de verplichting uit artikel 22 van het KB van 15 maart 1968 ook af te schaffen voor de vermeldingen op grond van het artikel 20, § 1, dat niet wordt opgeheven. Artikel 22 is overbodig omdat het toelaatbaar maximum aantal personen steeds wordt vermeld op het keuringsbewijs of identificatieverslag (verplicht op basis van art. 20). Volgens artikel 24 van hetzelfde besluit zijn het keuringsbewijs en het identificatieverslag verplichte boorddocumenten.”

[13] Zie Omzendbrief betreffende de wetgevingstechiek VR 2019/4, aanwijzing 11.

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡

Het is juist dat artikel 20, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 de keuringsinstellingen verplicht het volgens de reglementsbepalingen toelaatbaar maximum aantal personen te vermelden op het keuringsbewijs. Uit die bepaling kan evenwel geen verplichting worden afgeleid voor de bezitter van het voertuig om bij gewijzigde omstandigheden dat keuringsbewijs binnen tien dagen te doen aanpassen. Indien de stellers van het ontwerp deze verplichtingen wensen te behouden, zal artikel 22 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 moeten worden aangepast, veeleer dan te worden opgeheven.

Artikel 73

23. Artikel 73, 1°, van het ontwerp strekt tot opheffing van een aantal punten van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 waarvan de inhoud wordt hernomen in het ontwerp.

Vermits, zoals blijkt uit de hiervoor aangehaalde concordantietabel, de regels uit punt 2.2 van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden overgenomen in artikel 15 van het ontwerp, moet ook dit punt worden opgeheven.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Jeroen VAN NIEUWENHOVE

‡LW-CIFYQDJED-HGDACVT‡