Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/2018013090~t9yajr4lbp

Publicatiedatum: 3 augustus 2018 - **Downloaddatum:** 5 november 2026

BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING VAN 19 JULI 2018 BETREFFENDE DE INVOERING VAN DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN DIE INGESCHREVEN ZIJN IN BELGIË OF HET BUITENLAND

Inhoud

- HOOFDSTUK 1. Onderwerp en definities
- HOOFDSTUK 2. Toepassingsgebied
- HOOFDSTUK 3. Controlebevoegdheden en -methoden
  - Afdeling 1. Systeem van controles langs de weg
  - Afdeling 2. Preselectie van de voertuigen per risiconiveau
  - Afdeling 3. Controleurs
  - Afdeling 4. Controlemethode
    - Onderafdeling 1. Initiële technische controle langs de weg
    - Onderafdeling 2. Nadere technische controle
    - Onderafdeling 3. Beoordeling van gebreken
    - Onderafdeling 4. Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet
    - Onderafdeling 5. Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg
    - Onderafdeling 6. Maatregelen bij grote of gevaarlijke gebreken en bij direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid
- HOOFDSTUK 4. Samenwerking tussen de lidstaten en met de Europese Commissie
- HOOFDSTUK 5. Wijzigings- en slotbepalingen
- Bijlagen

HOOFDSTUK 1. — Onderwerp en definities

Artikel 1. Het huidige besluit zet 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.

Art. 2. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° « bevoegde instantie » : een door een lid- of niet-lidstaat aangewezen instantie die, respectievelijk publiek orgaan dat, belast is met het beheer van het systeem van technische controles, indien van toepassing met inbegrip van het verrichten van dergelijke technische controles;

2° « autokeuringsbewijs » : het schouwingsbewijs uitgereikt door een instelling die beoogd wordt door 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 of door een controlecentrum of door de bevoegde instantie van een lidstaat met de uitslag van de technische controle;

3° « maximale nominale last » : maximale last die op een element van een ladingzekeringssysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden;

4° « lading » : alle goederen die normaliter in of op dat deel van een voertuig worden geplaatst dat bedoeld is om vracht te dragen en die niet permanent aan het voertuig worden bevestigd, met inbegrip van voorwerpen in lastdragers zoals kratten, wissellaadbakken of containers op voertuigen;

5° « primaire verpakking » : verpakking die de goederen als eerste omsluit;

6° « technische controle » : een controle overeenkomstig artikel 3, § 1, van 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;

7° « technische controle langs de weg » : een door een bevoegde instantie of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

8° « gezamenlijke controle langs de weg » : een door de bevoegde instanties van twee of meer lidstaten uitgevoerde technische controle langs de weg;

9° « controleur » : de controlebeambte belast met een mandaat van gerechtelijke politie en behorende tot het operationele kader van de federale of lokale politie of van de inspectie van de technische controle, naar behoren opgeleid door middel van een door deze instanties erkende opleiding.

10° « gebreken » : de technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;

11° « de Richtlijn » : 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;

12° « stouwvoorziening » : element dat specifiek ontworpen en vervaardigd is om een lading vast te maken, op haar plaats te houden of te stouwen, met inbegrip van structurele elementen van het voertuig;

13° « geïntegreerde vergrendelvoorziening » : voorziening die ontworpen is en gebruikt wordt om een lading vast te zetten door de bevestigingspunten van de lading te verbinden met de verankeringspunten van het voertuig en te vergrendelen;

14° « onderneming » : een onderneming volgens de definitie van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009;

15° « inspecteur van de technische controle » : elke persoon beoogd bij artikel 2 van bijlage 2 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

16° « aangewezen faciliteit voor controles langs de weg » : een vast gebied voor het verrichten van initiële of nadere technische controles langs de weg, dat ook uitgerust kan zijn voor blijvend geïnstalleerde controleapparatuur;

17° « verankeringspunt » : deel van de structuur, de apparatuur of het toebehoren van een voertuig of van een lading waaraan een stouwvoorziening wordt vastgemaakt;

18° « contactpunt » : het krachtens artikel 17 van de Richtlijn aangewezen contactpunt;

19° « het technisch reglement » : het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

20° « aanhangwagen » : een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouw om getrokken te worden door een motorvoertuig;

21° « oplegger » : een voertuig dat is bestemd om aan een motorvoertuig te worden gekoppeld op zodanige wijze dat een deel ervan op het motorvoertuig rust en dat een aanzienlijk deel van het gewicht van de oplegger en van zijn lading door het motorvoertuig wordt gedragen;

22° « ladingzekeringssysteem » : uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stouwen, met inbegrip van de stouwvoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan;

23° « houder van het kentekenbewijs » : de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het voertuig is ingeschreven;

24° "exploitant": een natuurlijk persoon of rechtspersoon die een voertuig exploiteert en daar tevens de eigenaar van is of die door de eigenaar een voertuig gemachtigd is tot exploitatie daarvan;

25° « mobiele controle-eenheid » : een vervoerbaar systeem van controleapparatuur die nodig is voor het uitvoeren van meer gedetailleerde technische controles langs de wegen die bemand wordt door inspecteurs van de technische controle;

26° « voertuig » : elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;

27° « motorvoertuig » : een door een motor aangedreven voertuig op wielen dat zich op eigen kracht voortbeweegt met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u;

28° « in een lidstaat ingeschreven voertuig » : een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen;

29° « bedrijfsvoertuig » : een motorvoertuig en aanhangwagen of oplegger daarvan die in de eerste plaats worden gebruikt voor het vervoer van goederen of personen voor commerciële doeleinden, zoals het vervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening, of andere beroepsmatige doeleinden;

30° « openbare weg » : een weg van algemeen openbaar nut, zoals lokale, regionale of nationale hoofdwegen, snelwegen en autosnelwegen.

HOOFDSTUK 2. — Toepassingsgebied

Art. 3. De in dit besluit beoogde technische controles langs de weg hebben betrekking op de volgende voertuigcategorieën, zoals gedefiniëerd in artikel 1, eerste lid van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen :

1° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd en waarvan het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, meer dan acht bedraagt, voertuigcategorieën M 2 en M 3;

2° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd, voertuigcategorieën N 2 en N 3;

3° aanhangwagens die in eerste instantie voor het vervoer van goederen of personen zijn ontworpen en gebouwd, alsook voor het huisvesten van personen, en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt, voertuigcategorieën O 3 en O 4;

4° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd, voertuigcategorie N 1;

5° de landbouw- of bostrekkers van categorie T met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 40 km/u.

HOOFDSTUK 3. — Controlebevoegdheden en -methoden

Afdeling 1. — Systeem van controles langs de weg

Art. 4. Het systeem van controles langs de weg omvat de initiële controles langs de weg, bedoeld in artikel 8, eerste lid, en de nadere technische controles langs de weg, bedoeld in artikelen 8, § 2 en 9.

Afdeling 2. — Preselectie van de voertuigen per risiconiveau

Art. 5. In de mate van het mogelijke zullen de voertuigen die verzocht zullen worden om zich aan een initiële controle langs de weg te onderwerpen, geselecteerd worden conform de volgende volgorde van prioriteit:

1) de voertuigen die geëxploiteerd worden door ondernemingen met een hoog risicocijfer overeenkomstig koninklijk besluit van 8 mei 2007 houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake

minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad;

2) de voertuigen die mogelijk een risico voor de verkeersveiligheid of voor het milieu kunnen opleveren;

3) de overige voertuigen die willekeurig worden geselecteerd zonder discriminatie op basis van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of inverkeerstelling van het voertuig.

Art. 6. Het door artikel 5 ingevoerde risicoclassificatiesysteem wordt gebruikt ter bepaling van het risiconiveau van de bedrijven op basis van informatie in verband met het aantal en de ernst van de gebreken of niet-conformiteiten beschreven bij bijlage 2 van dit besluit en aangetroffen op de bij artikel 3 van dit besluit bedoelde en door de ondernemingen geëxploiteerde voertuigen. Deze informatie wordt ingevoerd in het systeem door de technische controle-instantie die de technische controle langs de weg verrichtte.

Afdeling 3. — Controleurs

Art. 7. §1. De controleurs zijn belast met de uitvoering, in samenwerking met de inspecteurs van de technische controle, opgeleid conform artikel 14 van het besluit van 23 december 1994, van de technische controles langs de weg van de in België of in het buitenland ingeschreven bedrijfsvoertuigen.

§ 2. Zowel de controleurs als de inspecteurs van de technische controle onthouden zich van elke vorm van discriminatie op grond van de nationaliteit van de bestuurder of het land van inschrijving of ingebruikneming van het voertuig bij de selectie van het voertuig voor een technische controle langs de weg en de uitvoering van de controle.

Ze dienen vrij te zijn van elk belangenconflict dat van invloed zou kunnen zijn op de onpartijdigheid en objectiviteit van zijn besluit. Hun beloning mag niet rechtstreeks gekoppeld worden aan het resultaat van de door hen uitgevoerde initiële of nadere technische controle langs de weg.

De technische controles langs de weg worden uitgevoerd rekening houdend met de noodzaak om de kosten zoveel mogelijk te drukken en de vertraging voor de bestuurders en de ondernemingen tot een minimum te beperken.

§ 3. De bouwvoorschriften en de voorwaarden waaraan de apparatuur en de controle-inrichtingen moeten voldoen, worden goedgekeurd door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde.

De apparatuur en de controle-inrichtingen worden minstens één keer per jaar gecontroleerd door een controle-instantie aangeduid door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde.

Afdeling 4. — Controlemethode

Onderafdeling 1. — Initiële technische controle langs de weg

Art. 8. §1. De overeenkomstig artikel 5 geselecteerde voertuigen maken het voorwerp uit van een initiële technische controle langs de weg.

Elke initiële technische controle langs de weg bestaat uit een of meerdere van de volgende elementen:

1° de controle van het meest recent technisch certificaat en het laatste verslag van de technische controle langs de weg, indien beschikbaar, die in het voertuig worden bewaard. Als er een of meerdere gebreken vermeld worden in dit laatste verslag van technische controle langs de weg, wordt nagegaan of deze intussen al dan niet verholpen werden;

2° de visuele controle van de technische toestand van het voertuig;

3° de visuele controle van de wijze waarop de lading is vastgezet;

4° de technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode. Deze technische controles kunnen worden verricht als onderbouwing van een besluit om op het voertuig een nadere technische controle langs de weg uit te voeren of om te verlangen dat de gebreken onverwijld worden verholpen overeenkomstig artikel 13, § 3.

§ 2. Op basis van het resultaat van de initiële controle besluit de controleur of het voertuig of de aanhangwagen ervan onderworpen moet worden aan een nadere technische controle langs de weg.

Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op de punten van de lijst van bijlage 1 van dit besluit die noodzakelijk en relevant geacht worden, waarbij met name rekening gehouden wordt met de veiligheid van remmen, banden, wielen en chassis en met overlastfactoren, alsook de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten.

Wanneer blijkens het technisch certificaat of het verslag van een technische controle langs de weg in de loop van de afgelopen drie maanden reeds een controle is verricht van een van de in bijlage 1 bij dit besluit vermeld punten, dan wordt dit punt niet opnieuw gecontroleerd, tenzij een nieuwe controle gerechtvaardigd blijkt wegens een kennelijk gebrek dat met name visueel wordt vastgesteld of wanneer de algemene staat waarin het voertuig verkeert, doet veronderstellen dat het voertuig niet voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften.

Onderafdeling 2. — Nadere technische controle

Art. 9. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht met behulp van een mobiele controle-eenheid, een door de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid aangewezen faciliteit voor controles langs de weg of in een krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen erkend controlecentrum.

Wanneer de nadere technische controles in een door de minister aangeduid controlecentrum, of in een door de minister aangeduide faciliteit voor controles langs de weg worden uitgevoerd gebeurt dit zo snel mogelijk en dit in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten.

De nadere technische controle wordt uitgevoerd door een inspecteur van de technische controle.

Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg omvatten passende apparatuur voor een nadere technische controle langs de weg, waaronder de apparatuur die nodig is om de toestand van de remmen en de bedrijfszekerheid van de remsystemen, de stuurinrichting, de ophanging en de overlast van het voertuig te beoordelen zoals vereist. Wanneer mobiele controle-eenheden of aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg niet de apparatuur omvatten die nodig is voor het controleren op een punt dat tijdens de initiële controle is aangegeven, wordt het voertuig naar een controlecentrum of -faciliteit geleid, waar dat punt uitvoerig gecontroleerd kan worden.

Onderafdeling 3. — Beoordeling van gebreken

Art. 10. Voor elk te controleren punt biedt bijlage 2 bij voorliggende besluit een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

De vastgestelde gebreken worden ingedeeld in een van de volgende categorieën:

1° kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;

2° grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;

3° gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar vormen voor de verkeersveiligheid of gevolgen hebben voor het milieu.

Een voertuig dat gebreken vertoont die in meer dan één categorie van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek. Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bepaald in het toepassingsgebied van de technische controle langs de weg, bedoeld bij bijlage 2, punt 1, van dit besluit, kan worden ingedeeld in de daaropvolgende groep van ernstigere gebreken indien het gecombineerde effect van die gebreken geacht wordt in een hoger risico voor de verkeersveiligheid te resulteren.

Onderafdeling 4. — Controle van de wijze waarop de lading is vastgezet

Art. 11. §1. Tijdens een controle langs de weg kan voor de bij artikel 3 beoogde voertuigen de wijze waarop de lading ervan is vastgezet het voorwerp uitmaken van een controle overeenkomstig bijlage 2 van dit besluit teneinde na te gaan of de lading zodanig is vastgezet dat hij niet belemmert dat de rit veilig verloopt, geen bedreiging is voor het leven, de gezondheid, eigendommen of het milieu.

§ 2. Onverminderd de vereisten die gelden voor het vervoer van bepaalde categorieën goederen, zoals de vereisten van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), kunnen het vastzetten van de lading en de controle daarop voor de bij artikel 3 bedoelde voertuigen gebeuren overeenkomstig de regels bedoeld bij paragraaf 3 en volgende.

§ 3. De bestuurder moet:

1° een visuele controle uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat de achterste laaddeuren, de inklapbare laadklep, de deuren, de dekzeilen, het reservewiel en de andere uitrustingen die te maken hebben met het gebruik van het voertuig zijn vastgezet;

2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig;

3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt van de lading zoveel als mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig;

§ 4. Indien de primaire verpakking van een goed niet voldoende stevig is voor een veilig transport van de goederen, dan moet de verpakker en/of verlader de goederen bijkomend omhullen met een transportverpakking die stevig genoeg is om een correcte ladingzekering mogelijk te maken.

De verlader dient de vervoerder waarop hij een beroep doet, vooraf schriftelijk alle informatie te verschaffen die de vervoerder nodig acht om de goederen te stouwen.

Deze informatie moet minstens de volgende elementen bevatten:

1° de aard van lading ;

2° de totale massa van de lading en de massa per ladingseenheid;

3° de positie van het zwaartepunt van elke ladingseenheid, als deze niet het midden is;

4° de omhullende maten per ladingseenheid;

5° de beperkingen met betrekking tot het stapelen en de richting waarin dit dient te gebeuren;

6° de wrijvingscoëfficiënt van de goederen ten opzichte van hun laadvlak, voor zover deze niet gekend zou zijn in bijlage B van Europese norm 12195/2010 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen;

7° alle vereiste bijkomende informatie voor een correcte ladingzekering.

§ 5. Het ladingzekeringssysteem moet de volgende krachten kunnen weerstaan, die uitgeoefend worden wanneer het voertuig versnellingen/vertragingen ondergaat:

1° in de richting waarin het voertuig zich verplaatst, 0,8 keer het gewicht van de lading;

2° in zijwaartse richting, 0,5 keer het gewicht van de lading;

3° in de tegenovergestelde richting van de richting waarin het voertuig zich verplaatst, 0,5 keer het gewicht van de lading;

4° tegen een verplaatsing van de lading op het voertuig in de andere richtingen, 0,2 keer het gewicht van de lading;

Over het algemeen moet het beletten dat de lading in eender welke richting kan kantelen of omvallen. Ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig kunnen verschuiven. Ze mogen niet buiten de laadruimte kunnen komen en ze mogen niet van de laadvloer kunnen schuiven.

Voor een lading die omsloten, vastgezet of gestouwd wordt in overeenstemming met de voorschriften van de ’Europese richtlijnen voor beste praktijken over het zekeren van lading voor wegtransport’, opgesteld onder auspiciën van de Europese Commissie, geldt dat het ladingzekeringssysteem voldoet aan de eisen van de huidige paragraaf, voor zover deze niet indruisen tegen die welke opgenomen zijn in de bij paragraaf 9 beoogde normen.

§ 6. Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringssysteem onderworpen wordt aan een kracht zoals beschreven bij paragraaf 5, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dit onderdeel niet overschrijden.

§ 7. De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringssysteem:

1° moeten correct functioneren;

2° moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;

3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die hun werking met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;

4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;

5° moeten conform de bij paragraaf 9 beoogde Europese en/of internationale productnormen zijn.

Het ladingzekeringssysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.

Het ladingzekeringssysteem kan opgebouwd zijn uit een enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringssystemen.

Voor het vastzetten van de lading moeten een of meerdere van de volgende beveiligingsmethoden gebruikt worden:

1° opsluiten;

2° vergrendelen (plaatselijk/overal);

3° direct vastzetten;

4° neersjorren.

§ 8. De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading vast te maken, moet zelf zodanig worden gezekerd dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen.

De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig vast te zetten, moet:

1° ontworpen en vervaardigd zijn voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt; en

2° gebruikt en onderhouden worden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.

§ 9. De beveiliging en de beveiligingsmiddelen dienen te voldoen aan de meest recente versie van de volgende normen:

Norm	Betreft
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
EN 12640	Sjorpunten
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
EN 12195-3	Sjorkettingen
EN 12195-4	Sjorstaalkabels
ISO 1161, ISO 1496	ISO-containers
EN 283	Wissellaadbakken
EN 12641	Dekzeilen
EUMOS 40511	Palen - rongen
EUMOS 40509	Transportverpakkingen

§ 10. De bij artikel 13, § 3, beoogde follow-upprocedures kunnen worden toegepast bij grote of gevaarlijke gebreken met betrekking tot het vastzetten van de lading.

Onderafdeling 5. — Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg

Art. 12. §1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie verzameld:

1° het land waar het voertuig is ingeschreven;

2° de categorie waartoe het voertuig behoort;

3° het resultaat van de initiële technische controle langs de weg.

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de inspecteur van de technische controle een verslag op overeenkomstig bijlage 4 van dit besluit. Een kopie van dit verslag wordt aan de bestuurder bezorgd.

§ 3. Het certificaat van het meest recente verslag van de periodieke technische controle en het verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

§ 4. De inspecteur van de technische controle deelt de controleur binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. De controleur bewaart deze informatie gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst, overeenkomstig de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming.

Onderafdeling 6. — Maatregelen bij grote of gevaarlijke gebreken en bij direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid

Art. 13. §1. Onverminderd paragraaf 3 wordt elk groot of gevaarlijk gebrek dat bij een initiële of nadere technische controle geconstateerd wordt, verholpen voordat het voertuig weer op de openbare weg gebruikt wordt.

§ 2. Wanneer het voertuig ingeschreven is in België, kan worden beslist dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle moet worden onderworpen. Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan de

controleur de bevoegde instantie van die lidstaat via het contactpunt verzoeken om gepaste follow-upmaatregelen te treffen, zoals het onderwerpen van het voertuig aan een nieuwe technische controle.

Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, informeert de controleur, indien mogelijk, de bevoegde instantie van het land van inschrijving.

§ 3. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of verboden, totdat de gebreken zijn verholpen.

De controleur kan het gebruik van een dergelijk voertuig toestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde garages te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze garage kan worden bereikt en er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat. De controleur kan beslissen om het voertuig te vergezellen tot aan de garage. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, beslist de controleur over de voorwaarden waarop en de redelijke termijn waarbinnen het voertuig mag worden gebruikt, voordat de gebreken zijn verholpen.

Wanneer het voertuig niet zodanig kan worden hersteld dat het de garage kan bereiken, mag het naar een beschikbare locatie worden gebracht waar het kan worden hersteld.

HOOFDSTUK 4. — Samenwerking tussen de lidstaten en met de Europese Commissie

Art. 14. §1. Wanneer er grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een (gedeeltelijk) verbod om het voertuig te gebruiken, deelt het contactpunt de resultaten van deze controle mee aan het contactpunt van de lidstaat van inschrijving van het voertuig. Deze kennisgeving bevat met name de in bijlage 4 bij dit besluit beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. Wanneer er grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld aan een in België ingeschreven voertuig en het contactpunt van de lidstaat waarin het voertuig gecontroleerd werd, vraagt om gepaste followupmaatregelen te treffen, kan het bedrijfsvoertuig in België aan een technische controle onderworpen worden. Onder voorbehoud van wat hieronder bepaald wordt, gelden voor deze controle dezelfde regels als die welke voor de controles gelden die beoogd worden bij artikel 23sexies, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Het niet aanbieden van het respectieve voertuig binnen de vastgelegde termijn heeft tot gevolg dat het voertuig in kwestie niet langer door een geldig controlecertificaat gedekt wordt.

De Directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel evalueert elk verzoek dat haar wordt overgemaakt door een buitenlandse instantie en draagt dit verzoek, indien nodig over aan een erkende instantie overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regels van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

De contactpunt informeert het contactpunt van de andere lidstaat van de Europese Unie die de gebreken vaststelde, over de getroffen maatregelen.

Wanneer er een verzoek wordt overgemaakt aan een erkende instantie overeenkomstig voormeld koninklijk besluit van 23 december 1994, nodigt de lokale politie de houder van het voertuig per aangetekende brief uit voor een volledige controle van het voertuig binnen twee weken na ontvangst van voormelde brief. De erkende instantie deelt het resultaat van deze controle mee aan de Directie Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel alsook aan de lokale politie.

Art. 15. De controleurs treffen de nodige maatregelen om in samenspraak met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controles te organiseren.

Art. 16. Elke twee jaar deelt het contactpunt de Europese Commissie voor 31 maart langs elektronische weg de in de voorgaande twee kalenderjaren verzamelde gegevens met betrekking tot de gecontroleerde bedrijfsvoertuigen mee. Deze gegevens omvatten:

- het aantal gecontroleerde voertuigen,
- de categorie van de gecontroleerde voertuigen,
- het land waar elk geïnspecteerd voertuig is ingeschreven
- en, in geval van nadere controles de gecontroleerde gebieden en de afgekeurde punten, overeenkomstig bijlage 4, punt 10.

Het eerste verslag bestrijkt de periode van twee jaar die ingaat op 1 januari 2019.

HOOFDSTUK 5. — Wijzigings- en slotbepalingen

Art. 17. Voor de bij artikel 3, 1° tot 3° bedoelde voertuigen wordt het totale aantal technische controles langs de weg vastgesteld in verhouding tot het aantal voertuigen dat er in het Brussels Gewest is ingeschreven.

Art. 18. In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt artikel 45bis, ingevoegd door het koninklijk besluit van 27 april 2007 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 en 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 en gewijzigd bij het besluit van 8 januari 2013, opgeheven.

Art. 19. Artikel 3 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, wordt vervangen door het volgende:

« Art. 3. Het totaal van de te innen sommen, zoals vastgesteld in bijlage 2, mag ten laste van eenzelfde overtreder 3.500 EUR niet overschrijden. Dit totaal bedraagt 7.000 EUR voor de inbreuken vermeld in 4° en 5° van bijlage 2. ».

Art. 20. Artikel 5 § 1, tweede lid van hetzelfde besluit wordt vervangen door het volgende:

« Het totaal van de ter plaatse te consigneren sommen ten laste van eenzelfde overtreder mag 3.500 EUR niet overschrijden. Dit totaal bedraagt 7.000 EUR voor de inbreuken vermeld in 4° en 5° van bijlage 2. ».

Art. 21. In hetzelfde besluit wordt de bij koninklijk besluit van 12 september 2011 toegevoegde en bij koninklijk besluit van 22 april 2012 vervangen bijlage 2 vervangen door de 5 bijlage bij het onderhavige besluit.

Art. 22. 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 wordt opgeheven met uitzondering van zijn artikel 5, waarvan de opheffing wordt uitgesteld tot 1 januari 2021.

Art. 23. Het voorliggende besluit treedt in werking op 20 mei 2018 met uitzondering van artikel 5 dat op 20 mei 2019 van kracht wordt.

Art. 24. De minister bevoegd voor Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van het huidige besluit.

Bijlagen

Bijlage 1
Bijlage 2
Bijlage 3
Bijlage 4

In bijlage 4 worden in punt 6, ?Voertuigcategorie?, de volgende wijzigingen aangebracht:
1° in g) worden de woorden ?T > 40 km/h? vervangen door de woorden ?T1b?;
2° in h) worden de woorden ?N1? vervangen door de woorden ?T2b)?;
3° tussen h) en de vermelding ?(gelieve te preciseren)? worden i) tot m) ingevoegd, met telkens aan de rechterkant hetzelfde aan te vinken hokje als bij a) tot h), luidende:
?i) T3b
j) T4.1b
k) T4.2b
l) T4.3b
m) Andere voertuigcategorie: ?.

Bijlage 5