Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/2023044298~qqirmigirm

Publicatiedatum: 1 augustus 2023 - **Downloaddatum:** 5 november 2026

BESLUIT VAN DE WAALSE REGERING VAN 13 APRIL 2023 BETREFFENDE DE TECHNISCHE CONTROLE LANGS DE WEG VAN BEDRIJFSVOERTUIGEN DIE IN BELGIË OF IN HET BUITENLAND INGESCHREVEN ZIJN

Inhoud

- HOOFDSTUK 1. Inleidende bepalingen en begripsomschrijvingen
- HOOFDSTUK 2. Toepassingsgebied
- HOOFDSTUK 3. Controle
  - Afdeling 1. Vaardigheden
  - Afdeling 2. Selectie van de voertuigen en uitvoering van de controle
  - Afdeling 3. Initiële en nadere technische controle langs de weg en van de tachograaf
  - Onderafdeling 4. Controle van de wijze waarop lading is vastgezet
  - Afdeling 5. Controleverslag en databanken over technische controles langs de weg
  - Afdeling 6 Maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid
- HOOFDSTUK 4. Samenwerking tussen de lidstaten en de Europese Commissie
- HOOFDSTUK 5. Administratieve geldboetes
- HOOFDSTUK 6. Opheffings- en slotbepalingen
- Bijlagen
  - Bijlage 1. Lijst en methode voor de controle over de technische controle langs de weg
  - Bijlage 2. Controlelijst en methode voor de vastzetting
  - Bijlage 3. Verslag van een nadere technische controle langs de weg, inclusief een checklist
  - Bijlage 4. Administratieve boetes voor diverse inbreuken op de voorschriften van Verordening (EU) nr. 165/2014, de “AETR” en dit besluit
    - a) Tachograaf
    - b) Bestuurderskaart
    - c) Afdruk van de door de digitale tachograaf geregistreerde gegevens
    - d) Registratiebladen

HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepalingen en begripsomschrijvingen

Artikel 1. Bij dit besluit wordt 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, zoals gewijzigd bij gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1716 van de Commissie van 29 juni 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot wijzigingen in de benamingen van voertuigcategorieën ten gevolge van wijzigingen in de wetgeving inzake typegoedkeuring omgezet.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

1° Minister: de Minister bevoegd voor de verkeersveiligheid of diens afgevaardigde;

2° voertuig: elk motorvoertuig dat niet op rails wordt voortbewogen of een aanhangwagen daarvan;

3° 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 3 km/h;

4° 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;

5°aanhangwagen: een voertuig zonder aandrijving op wielen dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;

6° 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;

7° 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;

8° belader: iedere natuurlijke of rechtspersoon die in de vrachtbrief of het cognossement als zodanig is aangeduid of, bij gebreke van een dergelijke aanduiding, degene die een bergingsmiddel laadt of vult of de lading op een bergingsmiddel voor vervoer plaatst, die een laad- of vuleenheid verricht;

9° verpakker: de persoon die de te vervoeren eenheidslading verpakt;

10° de afzender: de persoon die een lading voorbereidt en aanbiedt voor vervoer;

11° verpakking: de verpakkingslaag die rond om de goederen gewikkeld is, die het mogelijk maakt de verschillende logistieke handelingen aan het product in optimale omstandigheden te verrichten;

12° de laadeenheid: de gepalletiseerde, verpakte, geconditioneerde of voorbereide lading zodat deze overeenkomstig de geldende wetgeving kan worden behandeld, vervoerd en vastgezet;

13° in een lidstaat ingeschreven voertuig: een voertuig dat in een lidstaat is ingeschreven of in gebruik is genomen in een lidstaat van de Europese Unie, afgekort EU, of van de Europese Economische Ruimte, afgekort EER;

14° een voertuig geregistreerd in een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer: een voertuig dat is geregistreerd of in het verkeer is gebracht in een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer en de bijlagen daarbij, gedaan te Wenen op 8 november 1968;

15° onderneming: een onderneming in de zin van artikel 2, punt 4, van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad;

16° technische controle: de controle in de zin van artikel 3, 9), van Richtlijn 2014/45/UE/45/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG;

17° technische controle langs de weg: een door de bevoegde overheden of onder haar directe toezicht uitgevoerde onaangekondigde technische controle van een bedrijfsvoertuig;

18° technisch certificaat: het keuringsbewijs zoals bepaald in artikel 1, § 2, 20° van het technisch reglement of elk gelijkwaardig document dat is afgegeven door de bevoegde instantie van een lidstaat of van een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer, met de uitslag van de technische controle;

19° bevoegde instantie: een door een 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;

20° het bevoegde personeelslid: het bevoegde personeelslid bedoeld in artikel 14 van het decreet van 4 april 2019;

21° controleur van de technische controle: iedere persoon bedoeld in artikel 14 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;

22° het koninklijk besluit van 23 december 1994: 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;

23° gebreken: de technische defecten of andere incidenten van niet-naleving die tijdens een technische controle langs de weg worden vastgesteld;

24° 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 controleurs die bevoegd zijn om nadere controles langs de weg te verrichten;

25° 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;

26° het decreet van 4 april 2019: het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid;

27° het verdrag inzake het wegverkeer: het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968 en de Europese Overeenkomst en bijlage tot aanvulling van dat Verdrag, gesloten te Genève op 1 mei 1971;

28° Richtlijn 2014/47/EU van 3 april 2014: 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, zoals gewijzigd bij Gedelegeerde Richtlijn (EU) 2021/1716 van de Commissie van 29 juni 2021 tot wijziging van Richtlijn 2014/47/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft wijzigingen van de benamingen van voertuigcategorieën ten gevolge van de gewijzigde typegoedkeuringswetgeving;

29° contactpunt: het contactpunt aangewezen krachtens artikel 17 van Richtlijn 2014/47/EU van 3 april 2014;

30° technisch reglement: 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;

31° bevestigingssysteem: het element dat specifiek ontworpen en ontwikkeld is om een lading vast te maken, op zijn plaats te houden of te bevestigen, met inbegrip van de structurele elementen van het bedrijfsvoertuig;

32° geïntegreerd vergrendelingssysteem: systeem dat ontworpen en gebruikt wordt om een lading vast te maken door de punten waar de lading is vastgemaakt te binden aan de ankerpunten van het bedrijfsvoertuig en ze te vergrendelen;

33° ankerpunt: het onderdeel van de structuur, het materieel of het element van een voertuig of van een lading waaraan het bevestigingssysteem is vastgemaakt;

34° ladingszekeringssysteem: uitrusting of combinatie van uitrustingen die gebruikt wordt om een lading vast te maken of te bevestigen, daaronder inbegrepen de ladingsbevestigingssystemen en alle samenstellende onderdelen;

35° de vervoerder: degene die voor eigen rekening of voor rekening van derden het vervoer van goederen verricht;

36° Verordening (EU) nr. 165/2014: Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer;

37° de tachograaf of controleapparaat: de tachograaf of controleapparaat in de zin van artikel 2, § 2, a), van Verordening (EU) nr. 165/2014;

38° de bestuurderskaart: de bestuurderskaart in de zin van artikel 2, § 2, f), van Verordening (EU) nr. 165/2014;

39° het registratieblad: het registratieblad in de zin van artikel 2, § 2, e), van Verordening (EU) nr. 165/2014;

40° A.E.T.R.: de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), ondertekend te Genève op 1 juli 1970.

HOOFDSTUK 2. — Toepassingsgebied

Art. 3. De in dit besluit bedoelde technische controles langs de weg hebben betrekking op bedrijfsvoertuigen die aan het verkeer deelnemen onder een Belgische kentekenplaat, een kentekenplaat van een lidstaat of een staat die partij is bij het Verdrag inzake het wegverkeer, en die vallen onder de volgende categorieën en daarmee gelijkgestelde categorieën:

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 M2 en M3;

2° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën N2 en N3;

3° aanhangwagens die voor het vervoer van goederen of personen, en als onderkomen voor personen, zijn ontworpen en zijn gebouwd en waarvan de maximummassa meer dan 3,5 ton bedraagt — voertuigcategorieën O3 en O4;

4° motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd — voertuigcategorieën N1;

5° landbouw- en bosbouwtrekkers van categorie Tb en landbouw- of bosbouwaanhangwagens van categorie Rb;

6° landbouw- en bosbouwtrekkers die behoren tot de voertuigen voor traag vervoer waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3 500 kg met uitzondering van deze die Voor de voertuigen bedoeld in de punten 1° tot 3°, wordt het totaal aantal technische controles langs de weg vastgesteld in verhouding tot het aantal in het Waalse Gewest ingeschreven voertuigen.

HOOFDSTUK 3. — Controle

Afdeling 1. — Vaardigheden

Art. 4. § 1. De bevoegde personeelsleden zijn belast met de uitvoering, in samenwerking met de inspecteurs van de technische controle, van de technische controles langs de weg.

De in artikel 10 bedoelde nadere technische controle wordt uitgevoerd door een inspecteur van de technische controle.

De bevoegde personeelsleden zijn ook verantwoordelijk voor de controle van tachografen die zijn geïnstalleerd en gebruikt op voertuigen die worden gebruikt voor goederen- of personenvervoer over de weg waarop Verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.

§ 2. Onverminderd artikel 15 van het decreet van 4 april 2019 kunnen de bevoegde personeelsleden:

1° de bestuurder van het bedrijfsvoertuig vragen om het technisch certificaat of gelijkwaardig document bedoeld in artikel 4, tweede lid, van het decreet van 4 april 2019 voor te leggen;

2° het verkeer van het bedrijfsvoertuig verbieden, wanneer zij vaststellen:

a) dat het vastzetten van de lading van het bedrijfsvoertuig niet voldoet aan de bepalingen van dit besluit of niet aanwezig is, of;

b) dat het bedrijfsvoertuig wordt bestuurd zonder geldig technisch certificaat of soortgelijk document;

c) dat het voertuig overeenkomstig artikel 11 is ingedeeld in de categorie zware of kritieke gebreken of dat het vastzetten is ingedeeld in de categorie zware of kritieke gebreken;

d) dat het voertuig wordt bestuurd zonder te zijn uitgerust met een tachograaf of controleapparaat in de zin van artikel 2, § 2, a), van Verordening (EU) nr. 165/2014, terwijl het voertuig of het transport niet vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf;

e) het voertuig wordt bestuurd met een tachograaf die niet voldoet aan de verplichtingen en vereisten van Verordening (EU) nr. 165/2014, de “A.E.T.R.” of dit besluit.

3° de bestuurder van het voertuig gelasten het bedrijfsvoertuig naar een door hen aangegeven plaats te rijden om gevaar voor

de openbare veiligheid te voorkomen.

De maatregelen, bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, blijven van kracht totdat de overtreding ophoudt te bestaan.

Afdeling 2. — Selectie van de voertuigen en uitvoering van de controle

Art. 5. De bevoegde personeelsleden en de inspecteurs van de technische controle selecteren het voertuig en voeren de controle uit onafhankelijk van:

1° de nationaliteit van de bestuurder;

2° het land waar het voertuig is ingeschreven of in gebruik is genomen.

Art. 6. De technische controles langs de weg worden zo uitgevoerd dat de kosten en het oponthoud van de bestuurders en de ondernemingen zo beperkt mogelijk blijven.

Art. 7. De tijdens de controle gebruikte apparatuur en controletoestellen voldoen aan de door de Minister of zijn gedelegeerde vastgestelde constructie-eisen en voorwaarden.

Zij worden ten minste eenmaal per jaar gecontroleerd door een door de Minister of zijn gedelegeerde aangewezen keuringsinstelling.

Afdeling 3. — Initiële en nadere technische controle langs de weg en van de tachograaf

Art. 8. De geselecteerde voertuigen worden onderworpen aan een initiële technische controle langs de weg zoals bedoeld in artikel 9.

Op basis van het resultaat van de initiële controle en de aard van de geconstateerde gebreken besluit het bevoegde personeelslid of het bedrijfsvoertuig of de aanhangwagen daarvan aan een nadere technische controle langs de weg overeenkomstig artikel 10 moet worden onderworpen.

Art. 9. § 1. De initiële technische controle heeft betrekking op:

1° de verificatie dat het voertuig gedekt is door een geldig technisch certificaat of gelijkwaardig document en, in voorkomend geval, door een verslag van de technische controle langs de weg, die in het voertuig worden bewaard;

2° een visuele controle uit van de technische toestand van het voertuig.

3° controle of het voertuig is uitgerust met een snelheidsbegrenzer, tenzij het behoort tot een in artikel 3 gedefinieerde voertuigcategorie die geen snelheidsbegrenzer vereist;

4° een beoordeling van de conformiteit en de doeltreffendheid van de snelheidsbegrenzer, tenzij het voertuig tot een voertuigcategorie behoort die geen snelheidsbegrenzer vereist, of controle of de snelheid van het bedrijfsvoertuig tot de voorgeschreven waarde is beperkt;

5° de controle van de conformiteit van de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur.

Wat 1° betreft, wordt nagegaan of enig gebrek dat in het voorgaande verslag van technische controle langs de weg genoteerd werd, verholpen is.

§ 2. De initiële technische controle langs de weg kan bestaan uit:

1° de controle of de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet;

2° de visuele controle van de wijze waarop de lading van het bedrijfsvoertuig is vastgezet, overeenkomstig artikel 12;

3° de uitvoering van technische controles met iedere daarvoor geschikt geachte methode.

Betreffende 3° kunnen deze technische controles 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 hersteld overeenkomstig artikel 20.

Art. 9/1. De tachograaf wordt gecontroleerd op:

1° de controle van de installatie, het gebruik en de overeenstemming van de tachografen met de verplichtingen en voorschriften bedoeld bij Verordening (EU) nr. 165/2014, de AETR en dit besluit;

2° de controle van de bestuurderskaart, afdrukken van geregistreerde gegevens en registratiebladen en hun overeenstemming met de verplichtingen en eisen van Verordening (EU) nr. 165/2014, de AETR en dit besluit.

<**Art. 9/2.** § 1. De bestuurder:

1° mag het voertuig niet gebruiken als het niet is uitgerust met een tachograaf die voldoet aan de eisen van Verordening (EU) 165/2014 en de A.E.T.R., tenzij het voertuig is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf;

2° moet, vanaf het moment dat hij het voertuig in handen neemt, ervoor zorgen dat hij in het bezit is van een geldige bestuurderskaart, overeenkomstig de voorschriften van Verordening 165/2014 en de bijlage van de “A.E.T.R.”, behalve wanneer het voertuig vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf;

3° zorgt ervoor dat de bestuurderskaart wordt ingebracht in en verwijderd uit de tachograaf overeenkomstig de bepalingen van Verordening 165/2014 en de bijlage van de “A.E.T.R.”, behalve wanneer het voertuig vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf;

4° gebruikt de registratiebladen overeenkomstig de voorschriften van Verordening 165/2014 en de bijlage bij de “A.E.T.R.” tenzij het voertuig vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf.

§ 2. De vervoerder:

1° stelt een voertuig ter beschikking dat is uitgerust met een tachograaf die voldoet aan de eisen van Verordening (EU) 165/2014 van de “A.E.T.R.”, behalve wanneer het voertuig vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf;

2° zorgt ervoor dat zijn bestuurders naar behoren zijn opgeleid en passende instructies hebben gekregen over de correcte werking van de tachograaf, behalve wanneer het voertuig vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf;

3° controleert regelmatig of zijn chauffeurs de tachografen correct gebruiken;

4° neemt geen maatregelen die zijn bestuurders rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen aanzetten tot misbruik of oneigenlijk gebruik van de tachograaf.

Art. 10. § 1. Een nadere technische controle langs de weg heeft betrekking op punten van de lijst van bijlage 1 en, in voorkomend geval, de punten van bijlage 5 bij het Verdrag inzake het wegverkeer die noodzakelijk en relevant worden geacht, waarbij net name rekening wordt gehouden met:

1° veiligheid van remmen;

2° veiligheid van banden;

3° veiligheid van wielen;

4° veiligheid van chassis;

5° overlastfactoren zoals bedoeld in bijlage 1, 3, 8.

De in het eerste lid bedoelde controle wordt uitgevoerd volgens de aanbevolen methoden voor het controleren van deze punten die vermeld zijn in bijlage 1.

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 vermelde punten, wordt dit punt niet gecontroleerd, tenzij:

1° een kennelijk gebrek wordt vastgesteld;

2° de algemene staat van het voertuig laat vermoeden dat het voertuig niet voldoet aan de toepasselijke voorschriften.

§ 2. Een nadere technische controle langs de weg wordt verricht:

1° met behulp van een mobiele controle-eenheid;

2° in een aangewezen faciliteit voor controles langs de weg aangewezen door de Minister;

3° in een keuringscentrum erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994.

In de gevallen bedoeld in 2° en 3° wordt de nadere technische controle langs de weg zo spoedig mogelijk in een van de dichtstbijzijnde bruikbare centra of faciliteiten verricht.

Wanneer de nadere technische controle langs de weg wordt uitgevoerd in het controlestation van een orgaan bedoeld in 3°, is de toepasselijke vergoeding de vergoeding die wordt vastgesteld overeenkomstig het technisch reglement.

In geval van weigering om de vergoeding te betalen, kan het gecontroleerde voertuig worden aangehouden en in beslag genomen tot de betaling ervan overeenkomstig de procedure beschreven in artikel 34, § 3, van het decreet van 4 april 2019.

§ 3. Mobiele controle-eenheden en aangewezen faciliteiten voor controles langs de weg die bedoeld zijn in paragraaf 2, 1° en 2°,

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 bedrijfsvoertuig 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 keuringscentrum of -faciliteit geleid waar dat punt uitvoerig kan worden gecontroleerd.

Art. 11. Voor elk te controleren punt biedt bijlage 1 een lijst van mogelijke gebreken en de ernst daarvan.

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

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° 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 van de groepen van gebreken vallen, wordt ingedeeld in de groep die behoort bij het ernstiger gebrek.

Een voertuig met verscheidene gebreken binnen hetzelfde controlegebied als bedoeld bijlage I, punt 1, 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 lading is vastgezet

Het woord "Onderafdeling" dient gelezen te worden als "Afdeling".

Art. 12. § 1. Voor de in artikel 3, 2° tot en met 6°, bedoelde voertuigen voor goederenvervoer worden onderworpen aan een controle van de wijze waarop lading ervan is vastgezet overeenkomstig bijlage 2 en artikel 30 van het Verdrag inzake het wegverkeer.

De bevoegde ambtennar gaat na 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.

Het woord "ambtennar" dient gelezen te worden als "ambtenaar"

§ 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 gebeuren overeenkomstig de bepalingen bedoeld in paragraaf 3 en volgens de regels van de artikelen 14 tot 17.

Art. 13. § 1. De bestuurder moet:

1° een visuele controle verrichten om zich ervan te vergewissen dat achterste laaddeuren, opbergbare laadklep, deuren, zeilen, reservewiel en andere uitrustingen voor het gebruik van het voertuig vastgemaakt zijn;

2° zich ervan vergewissen dat de lading geen hinder vormt om in alle veiligheid het voertuig te besturen;

3° zich ervan vergewissen dat het zwaartepunt voor zover mogelijk in het middelpunt op het voertuig ligt.

4° zijn voertuig niet gebruiken indien het systeem voor het vastzetten van de in of op het voertuig vervoerde lading niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 15.

§ 2. De vervoerder:

1° zorgt voor een voertuig dat geschikt is voor de hem toevertrouwde lading;

2° stelt een schoon voertuig zonder structurele schade ter beschikking op de plaats van lading;

3° bevestigt de container op het chassis;

4° zet de lading overeenkomstig dit artikel vast.

De vervoerder stelt alle informatie van de belader, bedoeld in § 4, 4°, ter beschikking van de bevoegde personeelsleden en de bevoegde personen in het kader van een controle of een technische controle langs de weg.

§ 3. De verpakker:

1° beschrijft de goederen en hun verpakking of laadeenheid;

2° beschrijft, indien het risico bestaat dat de goederen door het vastbinden worden beschadigd, een alternatieve methode om ze vast te zetten;

3° verpakt volgens de geldende normen;

Met betrekking tot 2° en indien deze alternatieve methode specifieke eisen stelt aan het gebruikte voertuig, worden deze vermeld.

§ 4. De belader:

1° verdeelt de lading op de laadvloer;

2° maakt een goede vastzetting mogelijk;

3° controleert de conformiteit van de vastzetting voordat het voertuig vertrekt;

4° moet vooraf en schriftelijk de vervoerder met wie hij werkt alle informatie mededelen die de vervoerder nodig acht om de handelsgoederen vast te zetten.

De in 4° bedoelde informatie wordt meegedeeld op verzoek van een bevoegd personeelslid bij een technische controle langs de weg en omvat ten minste:

1° de aard van de laadeenheid;

2° de massa van de lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;

3° de ligging van het zwaartepunt van elke laadeenheid als dit niet in het middelpunt gelegen is;

4° de buitenafmetingen van elke laadeenheid;

5° de beperkingen in het opstapelen en de richting die tijdens het vervoer toegepast dienen te worden;

6° de wrijvingscoëfficiënt van de handelsgoederen ten opzichte van het ladingsplan voor zover dit niet gekend is in bijlage B van Europese norm 12195 en/of de bijlage van de IMO/UNECE/ILO-normen (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units);

7° elke aanvullende informatie die voor een correcte vastzetting vereist is.

§ 5. De afzender, de opdrachtgever, dat wil zeggen elke natuurlijke of rechtspersoon die opdracht geeft tot het vervoer, voorbereidingen treft en opdracht geeft tot het laden van de goederen aan de vervoerder, de vervoercommissionairs of de expediteur verstrekt alle vereiste documenten, en ten minste:

1° een beschrijving van de goederen:

2° de massa van de totale lading, de massa van de containers of wissellaadbakken en de massa van elke laadeenheid;

3° alle informatie die nodig is voor een goede verpakking;

4° de kennisgeving aan de verpakker of de vervoerder van de bijzondere vervoersparameters voor de afzonderlijke verpakkingen.

Art. 14. Als de primaire verpakking van een goed niet stevig genoeg is voor een veilig goederenvervoer, moet de verantwoordelijke voor die verpakking en/of de belader dan in een aanvullende omwikkeling voorzien zodat de lading door een verpakking die stevig genoeg is op behoorlijke wijze veilig wordt gemaakt.

Art. 15. § 1. De vastgezette lading moet volgende krachten weerstaan, voortvloeiend uit het versnellen of het vertragen van het voertuig:

1° 1° in de rijrichting, 0,8 maal het gewicht van de lading;

2° in zijdelingse richting, 0,5 maal het gewicht van de lading;

3° tegen de rijrichting in, 0,5 maal het gewicht van de lading;

Het vastzetten voorkomt dat de lading in beide richtingen beweegt. De ladingen mogen slechts minimaal ten opzichte van elkaar, tegen wanden of over oppervlakken van het voertuig verschuiven en de ladingen mogen niet buiten de laadruimte komen en niet van de laadvloer schuiven.

Zelfs voor ladingen waarbij geen gevaar voor beweging bestaat, moeten maatregelen zoals blokkering of vastzetten worden genomen om aanzienlijke beweging als gevolg van verticale trillingen die de wrijvingskracht tussen de lading en de laadvloer kunnen verminderen, te voorkomen. Een lading die overeenkomstig de door de Minister vastgestelde eisen is omsloten, vastgezet of gestouwd, betekent dat het ladingbeveiligingssysteem voldoet aan de eisen van deze paragraaf.

§ 2. Wanneer een bestanddeel van het ladingszekeringssysteem aan een kracht blootgesteld wordt zoals omschreven in paragraaf 1, mag de drukkracht die dit bestanddeel ondergaat de nominale maximumbelasting ervan niet te boven gaan, namelijk de maximale last die op een element van een ladingzekeringssysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden.

Art. 16. § 1. De bestanddelen van het ladingszekeringssysteem:

1° functioneren correct;

2° moeten aan het gebruik dat ervan gemaakt wordt, aangepast zijn;

3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte bestanddelen bevatten die hun werking kan aantasten op vlak van ladingsveiligheid;

4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;

5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen, bedoeld in artikel 17, zijn.

§ 2. 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 ladingzekerheidssysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekerheidssystemen.

§ 3. Voor het vastmaken van de lading moet gebruik worden gemaakt van één of meerdere onderstaande zekerheidsmethodes:

1° opsluiten;

2° vergrendelen (plaatselijk, overal);

3° direct vastzetten;

4° neersjorren.

§ 4. Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading vast te maken moet zelf zodanig beveiligd zijn dat het niet ontgrendeld of losgemaakt kan worden.

Het bevestigings- of het geïntegreerde vergrendelingssysteem dat gebruikt wordt om een lading op of in het voertuig vast te maken moet:

1° ontworpen en ontwikkeld zijn voor het doel waarvoor het gebruikt wordt; en

2° gebruikt en onderhouden worden overeenkomstig de specificaties van de constructeur en de geldende Europese en/of internationale normen.

Art. 17. De beveiliging en de beveiligingsnormen stemmen overeen met de meest recente versie van onderstaande normen en dragen hun referentie:

Norm	Onderwerp
EN 12195-1	Berekening van de sjorkrachten
EN 12640	Sjorpunten
EN 12642	Sterkte van de structuur van de laadvloer van het voertuig
EN 12195-2	Sjorbanden gemaakt van kunstvezels
EN 12195-3	Sjorkettingen
EN 12195-4	Sjorstaalkabels

ISO 1161, ISO1496	ISO-containers
EN 283	Wissellaadbakken
EN 12641	Dekzeilen
EUMOS 40511	Palen - Rongen
EUMOS 40509	Vervoer – verpakking

In bulk vervoerde goederen worden, afhankelijk van hun aard, afgedekt met een dekzeil of een net, tenzij de lading geen stof of resten op de openbare weg kan veroorzaken.

Art. 18. De opvolgingsprocedures bedoeld in artikel 20 worden toegepast bij ernstige of gevaarlijke gebreken bij het vastzetten van de lading.

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

Art. 19. § 1. Voor iedere initiële technische controle langs de weg wordt onderstaande informatie ingezameld:

1° het land waar het voertuig ingeschreven is;

2° de categorie waartoe het voertuig behoort;

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

§ 2. Na voltooiing van een nadere controle stelt de technisch inspecteur een verslag op overeenkomstig het model bedoeld in bijlage 3.

De bestuurder wordt een afschrift van het controleverslag bezorgd.

De technische inspecteur deelt het bevoegde personeelslid binnen een redelijke termijn na de nadere technische controle langs de weg de resultaten van deze controle mee. Het bevoegde personeelslid bewaart deze informatie, met inachtneming van de toepasselijke wetgeving inzake gegevensbescherming, gedurende minstens 36 maanden vanaf de datum van ontvangst.

§ 3. Het certificaat van de meest recente technische controle en het in § 2 bedoelde verslag van de meest recente technische controle langs de weg worden in het voertuig bewaard.

Afdeling 6 — Maatregelen in geval van grote of gevaarlijke gebreken of bij onmiddellijk en rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid

Art. 20. § 1. Onverminderd artikel 21 krijgt een voertuig met een bij de keuring geconstateerd groot of gevaarlijk gebrek een verbod om de openbare weg te gebruiken totdat het gebrek is verholpen.

§ 2. Wanneer het in § 1 bedoelde voertuig in België ingeschreven is, kan het bevoegde personeelslid beslissen dat het voertuig binnen een aangegeven termijn aan een volledige technische controle wordt onderworpen.

Wanneer het voertuig in een andere lidstaat is ingeschreven, kan het bevoegde personeelslid de bevoegde instantie van die lidstaat via de contactpunten, verzoeken passende opvolgingsmaatregelen te treffen zoals het uitvoeren van een nieuwe technische controle van dit voertuig.

Wanneer er op een buiten de Unie ingeschreven voertuig grote of gevaarlijke gebreken worden aangetroffen, stelt de bevoegde controleur, indien mogelijk, de bevoegde autoriteit van dat land daarvan in kennis.

Art. 21. § 1. Wanneer er sprake is van gebreken die vanwege onmiddellijk of rechtstreeks gevaar voor de verkeersveiligheid snel of onmiddellijk dienen te worden hersteld, wordt het gebruik van het voertuig beperkt of door het in bewaring nemen van de boorddocumenten of de contactsleutels of door het plaatsen van wielklemmen of kettingen verboden totdat de gebreken zijn verholpen.

Het gebruik van een dergelijk voertuig kan door het bevoegde personeelslid worden toegestaan om het naar een van de dichtstbijzijnde herstelwerkplaatsen te rijden waar de gebreken kunnen worden verholpen, op voorwaarde:

1° dat de gevaarlijke gebreken op zodanige wijze zijn verholpen dat deze werkplaats kan worden bereikt;

2° dat er geen onmiddellijk risico voor de veiligheid van de inzittenden of andere weggebruikers bestaat.

Het bevoegde personeelslid kan beslissen om het voertuig naar de herstelwerkplaats te begeleiden.

§ 2. In geval van gebreken die niet onmiddellijk hoeven te worden verholpen, beslist het bevoegde personeelslid over de voorwaarden en een redelijke termijn voor het verhelpen van de gebreken.

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

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

Art. 22. § 1. In het geval waarin grote of gevaarlijke gebreken zijn geconstateerd aan een voertuig dat niet is ingeschreven in België, of gebreken die resulteren in een 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 de in bijlage 3 beschreven elementen van het verslag van de controle langs de weg.

§ 2. Wanneer buiten het Koninkrijk ernstige of kritieke gebreken aan een in België ingeschreven voertuig worden geconstateerd en het contactpunt van de lidstaat waar het voertuig is gecontroleerd verzoekt om passende opvolgingsmaatregelen te treffen, kan het voertuig aan een technische controle in België onderworpen worden.

Onder voorbehoud van het hierna bepaalde zijn de regels voor de controles bedoeld in artikel 23sexies, § 1, van het technisch reglement in het geval bedoeld in het eerste lid van toepassing.

Als het voertuig niet binnen de vastgestelde termijn aangeboden wordt, is het niet meer gedekt door een geldig technisch certificaat.

De bevoegde personeelsleden of de personeelsleden van de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, van de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur onderzoeken elk verzoek dat ze krijgen van een buitenlandse instantie en maken dat verzoek indien nodig over aan een instelling, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Het contactpunt licht het contactpunt van de lidstaat van de Europese Unie die de gebreken heeft vastgesteld, over de getroffen maatregelen in.

Wanneer een verzoek overgemaakt wordt aan een instelling, erkend overeenkomstig voornoemd koninklijk besluit van 23 december 1994, wordt de houder van het voertuig door de in lid 4 bedoelde personeelsleden opgeroepen om het voertuig binnen de vijftien dagen te rekenen van de ontvangst van genoemde zending aan een volledige controle te onderwerpen.

Het resultaat van deze controle wordt door de erkende instelling medegedeeld aan zowel de directie, bevoegd voor de certificering en de homologatie van de voertuigen, de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit en Infrastructuur als aan de bevoegde personeelsleden.

Art. 23. De bevoegde personeelsleden treffen de nodige maatregelen om in overleg met andere lidstaten minstens één keer per jaar gezamenlijke technische controle-activiteiten te organiseren.

Art. 24. Om de twee jaar delen de bevoegde personeelsleden voor 31 maart de ingezamelde gegevens in verband met de voertuigen die in de twee voorafgaande jaren gecontroleerd werden elektronisch mee aan het contactpunt met het oog op overmaking ervan aan de Commissie.

De gegevens bevatten volgende inlichtingen:

1° aantal gecontroleerde voertuigen;

2° categorie gecontroleerde voertuigen;

3° land van inschrijving van elk gecontroleerd voertuig;

4° voor de nadere controles, de gecontroleerde aspecten en de in gebreke zijnde punten, overeenkomstig bijlage 3, punt 10.

HOOFDSTUK 5. — Administratieve geldboetes

Art. 25. De administratieve geldboete bedraagt:

1° 75 euro:

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als klein wordt ingedeeld;

b) wanneer de bestuurder geen geldig technisch certificaat kan voorleggen, maar het bestaan ervan onmiddellijk is bewezen;

c) wanneer het technisch certificaat nog geen vijftien dagen geldig is;

2° 350 euro:

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als groot wordt ingedeeld;

b) onverminderd 1°, c, wanneer het technisch certificaat nog geen twee maanden geldig is;

3° 1.000 euro:

a) voor een tijdens een technische controle langs de weg vastgesteld gebrek van voertuigen die in bijlage 1 of, in voorkomend geval, in bijlage 2 als belangrijk wordt ingedeeld;

b) wanneer het technisch certificaat niet meer dan twee maanden geldig is;

c) wanneer het bestaande systeem voor het vastzetten van de lading duidelijk niet voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 15;

4° 3000 euro wanneer het vastzetsysteem niet bestaat;

5° 5.000 euro:

a) wanneer het technisch certificaat vals is, vervalst of vernietigd is of wanneer de erop vermelde gegevens vervalst of vernietigd zijn;

b) als het voertuig, ingeschreven of in het verkeer gesteld, niet uitgerust is met een snelheidsbegrenzer terwijl het er niet van is vrijgesteld, duidelijk niet functioneert, niet conform de vereisten is of als de snelheid van het voertuig niet beperkt is tot de opgelegde waarde;

c) wanneer de uitrusting voor de beperking van de emissies, gemonteerd door de constructeur, is geknoeid;

6° 6500 euro wanneer de bestuurder de controle van het voertuig weigert.

In afwijking van het eerste lid, 3°, a), worden de gebreken opgesomd in de punten 7.9, a), c), en f), van bijlage 1, en de inbreuken op de voorschriften van Verordening (EU) nr. 165/2014, en van de “A.E.T.R.”, evenals de bedragen van de administratieve boetes die daarop betrekking hebben, vastgesteld in bijlage 4.

De inbreuken bedoeld in het tweede lid, worden aan de betrokkenen toegerekend op basis van hun verplichtingen bedoeld in artikel 9/2.

Art. 26. Overtredingen van de vastzettingsregels worden de belanghebbenden aangerekend in verband met hun verplichtingen krachtens de artikelen 12 tot en met 17.

Art. 27. De artikelen 3 tot 8, § 1, 9 tot 13, 16 tot 17, 17 tot 29 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren, zijn van toepassing op dit besluit.

HOOFDSTUK 6. — Opheffings- en slotbepalingen

Art. 28. 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 opgeheven.

Art. 29. Het besluit van de Waalse Regering van 6 juli 2017 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland ingeschreven zijn wordt opgeheven.

Art. 30. In artikel 30 van het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2022 houdende uitvoering van het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid, met uitzondering van het administratief en geldelijk statuut van de ambtenaren wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Het decreet van 4 april 2019 betreffende de administratieve geldboetes inzake verkeersveiligheid treedt in werking op 30 april 2023 met uitzondering van de artikelen 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 21, 22, 23, 31, 44, § 1, lid 1, 1° tot 8°, 10° tot 14° en16°, en 52 die op 1 maart 2024 in werking treden”.

Art. 31. Dit besluit treedt in werking op 30 april 2023.

Art. 32. De Minister tot wiens bevoegdheden de verkeersveiligheid behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Bijlagen

Bijlage 1. Lijst en methode voor de controle over de technische controle langs de weg

PDF

Bijlage 2. Controlelijst en methode voor de vastzetting

PDF

Bijlage 3. Verslag van een nadere technische controle langs de weg, inclusief een checklist

PDF

Bijlage 4. Administratieve boetes voor diverse inbreuken op de voorschriften van Verordening (EU) nr. 165/2014, de “AETR” en dit besluit

a) Tachograaf

	Inbreuk	Regelgeving	Te innen bedrag (EUR)
	Installatie en constructie van de tachograaf		
1.	Er is geen tachograaf geïnstalleerd in het voertuig terwijl het voertuig of het vervoer niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.	Verord. (EU) nr. 165/2104 (1), art. 3 ; AETR, art. 2 en 10.	2.640
2.	Er is een analoge tachograaf in het voertuig geïnstalleerd terwijl het voertuig uitgerust diende te zijn met een digitale tachograaf.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 3, paragraaf 4; AETR (2), art. 13, paragraaf 1.	1.320
3.	De tachograaf in het voertuig is niet conform de verplichtingen en voorschriften voorzien in de regelgeving met betrekking tot de constructie, de installatie, de werking of de herstelling, bijvoorbeeld: • installatie of herstelling door een niet-erkende installateur of werkplaats; • afwezige of onregelmatige verzegelingen; • afwezig of ongeldig installatieplaatje; • herstelling niet gebeurd overeenkomstig de voorschriften; • de tachograaf is uitgevallen of werkt gebrekkig; • de tachograaf werd niet geijkt.	Verord. (EU) nr. 165/2104,), art. 1, 11, 22, 23 en 24; AETR, art. 10 en art. 9 van de bijlage.	1.320
4.	De gegevens op het installatieplaatje komen niet overeen met de feitelijke gegevens.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 1, 21, 22, en 23; AETR, art. 10.	1.320
	Gebruik van de tachograaf		
5.	De tachograaf in het voertuig wordt niet gebruikt terwijl het voertuig of het vervoer niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 3; AETR, art. 2 en 10.	2.640
6.	De schakelorganen worden niet of onjuist gebruikt.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 5; AETR, art. 12, paragraaf 3 van de bijlage.	550
7.	De landcode is niet ingevoerd in de digitale tachograaf.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragrafen 5 en 7; AETR, art. 12, paragraaf 5 en 5bis van de bijlage.	550
8.	De bestuurder heeft de tijdgroepen niet handmatig ingevoerd terwijl hij van het voertuig afwezig was en kan geen verklaring van activiteiten voorleggen.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 3; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320

9.	Bij meervoudige bemanning: • De registratie gebeurde op het verkeerde registratieblad (analoge tachograaf); • De bestuurderskaarten zijn niet in de juiste lezer van de tachograaf gebracht (digitale tachograaf).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 4; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320
	Fraude		
10.	De tachograaf werd frauduleus gemanipuleerd via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens of via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 3; AETR, art. 12, paragraaf 8 van de bijlage.	5.280
11.	De bestuurder weigert de tachograaf te laten controleren.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 36, art. 36 en 38; AETR, art. 12, paragraaf 7 van de bijlage.	5.280

b) Bestuurderskaart

	Inbreuk	Regelgeving	Te innen bedrag (EUR)
	Geldigheidsduur		
1.	De bestuurderskaart is niet geldig omdat de geldigheidsduur ervan verstreken is (*).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 26 en 27; AETR, art. 11, paragraaf 4 en 12, paragraaf 12 van de bijlage.	1.320
2.	De bestuurderskaart is niet geldig wegens defect of beschadiging en de vaststelling gebeurt méér dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het begin van de beschadiging of het defect.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 27 en 29; AETR, art. 13, paragraaf 3 van de bijlage.	1.320
3.	De bestuurder is titularis van een bestuurderskaart maar kan deze laatste niet overleggen wegens verlies of diefstal en de vaststelling gebeurt meer dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het verlies of de diefstal.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 29; AETR, art. 13, paragraaf 3 van de bijlage.	1.320
4.	De bestuurder is titularis van een bestuurderskaart maar kan deze laatste niet overleggen, noch een bewijs van aangifte van het verlies of de diefstal.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 29; AETR, art. 13, paragraaf 3 van de bijlage.	2.640
5.	De bestuurder is geen titularis van een bestuurderskaart terwijl het voertuig of het transport niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 3, 32, 33 en 34; AETR, art. 2 en 10.	2.640
	Gebruik		
6.	De bestuurderskaart is niet in de tachograaf ingebracht, terwijl het voertuig of het transport niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf (*).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage;	2.640

7.	De bestuurderskaart werd zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit de tachograaf gehaald, terwijl het voertuig werd gebruikt (*).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320
8.	De bestuurderskaart werd zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit de tachograaf gehaald, terwijl het voertuig niet in beweging was (*).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	110
	Fraude		
9.	De bestuurder heeft de bestuurderskaart frauduleus gebruikt door, bijvoorbeeld: • het gebruik of het bezit van een kaart waarvan een andere persoon titularis is; • het beurtelings gebruik van twee of meerdere kaarten toegekend aan verschillende bestuurders, waarvan hij al dan niet houder is; • het gebruik van een als verloren of gestolen gemelde kaart; • het beurtelings gebruik van meerdere geldige kaarten waarvan hij houder is; • het gebruik van een vervalste of valse kaart of van een kaart waarvan de geregistreerde gegevens ontoegankelijk gemaakt of vernietigd werden.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 27, 29, 32, 33, 34, 35, 36 en 37; AETR, art. 11, paragraaf 4 en 12, paragraaf 8 van de bijlage.	5.280
10.	De bestuurder weigert de bestuurderskaart voor controle over te leggen.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 36 en 38; AETR, art. 12, paragraaf 7 van de bijlage.	5.280

(*) Inbreuken zijn alleen van toepassing als de bestuurder op het moment van de controle, een voertuig bestuurt dat is uitgerust met een digitale tachograaf.

c) Afdruk van de door de digitale tachograaf geregistreerde gegevens

	Inbreuk	Regelgeving	Te innen bedrag (EUR)
	Algemeen		
1	In de gevallen dat de bestuurderskaart beschadigd is, gebrekkig werktof niet in het bezit van de bestuurder is/was (wegens verlies of diefstal)kan de bestuurder geen afdruk van de door de digitale tachograafgeregistreerde gegevens overleggen en/of heeft de bestuurdernagelaten op de overgelegde afdruk de niet-geregistreerde gegevens,zijn naam en het nummer van zijn rijbewijs of bestuurderskaart tevermelden (voor zover de identificatie van de bestuurder onmogelijk is).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 29 en 35; AETR, art. 13, paragrafen 2 en 3.	1.320
2	De door de digitale tachograaf afgedrukte gegevens zijn onleesbaargeworden ten gevolge van een onzorgvuldigheid of nalatigheid van debestuurder.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 29 en 35; AETR, art. 13, paragrafen 2 en 3.	1.320
3	Er is niet genoeg papier om de gegevens voor de controleperiode vande huidige dag en de vorige 28 dagen af te drukken.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 33, paragraaf 1; AETR, art. 11, paragraaf 1.	55
	Fraude		
4	De gegevens die door de digitale tachograaf worden afgedrukt, wordenvervalst, gewist of vernietigd.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 32, paragraaf 3; AETR, art. 12, paragraaf 8 van de bijlage.	5.280
5	De bestuurder weigert de afdruk van de door de digitale tachograafgeregistreerde gegevens voor controle over te leggen.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 36; AETR, art. 12, paragraaf 7 van de bijlage.	5.280

d) Registratiebladen

	Inbreuk	Regelgeving	Te innen bedrag (EUR)

	Voorleggen van de registratiebladen		
1.	De bestuurder is niet in staat om een of meer registratiebladen (of ad-hocbladen) over te leggen voor controle.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1, en art. 36, paragrafen 1 en 2; AETR, art. 12, paragrafen 1 en 7 van de bijlage.	1.320
	Gebruik		
2.	Eén of meer van de gebruikte registratiebladen hebben niet het goedgekeurde model en/of zijn niet geschikt voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde tachograaf, waardoor er geen relevante gegevens werden geregistreerd.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 11, paragraaf 1.	2.640
3.	Eén of meer van de registratiebladen zijn tengevolge van bevuiling en/of beschadiging onleesbaar en/of oncontroleerbaar en zijn niet vergezeld van een reserveblad.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 2; AETR, art. 12, paragraaf 1.	2.640
4.	Eén of meer van de registratiebladen werden zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit de tachograaf gehaald en/of die laatste werd vóór het einde van de werkdag geopend (met uitzondering van geval d5).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2.	2.640
5.	Eén of meer van de registratiebladen werden zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit de tachograaf gehaald en/of die laatste werd vóór het einde van de werkdag geopend, maar de controle op de rij- en rusttijden komt niet in het gedrang.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2.	110
6.	De bestuurder ziet niet toe op de juiste toepassing van de reglementering.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 32, paragraaf 1; AETR, art. 10 van de bijlage.	110
7.	De bestuurder heeft meer dan één registratieblad per werkdag gebruikt tenzij dit bij wisseling van voertuig noodzakelijk is opdat het registratieblad het goedgekeurde model heeft dat geschikt is voor gebruik in de tachograaf die in het voertuig is geïnstalleerd.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320
8.	De bestuurder heeft één of meer van de registratiebladen langer dan 24 uren in de tachograaf gelaten waardoor de rijtijdlijn overschreven is met rijtijd met als gevolg dat de controle onmogelijk wordt.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320
9.	De bestuurder heeft de tijdgroepen niet op één of meer van de registratiebladen geregistreerd terwijl hij van het voertuig verwijderd was en kan geen verklaring van activiteiten voorleggen.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 3; AETR, art. 12, paragraaf 2 van de bijlage;	1.320
10.	De tijdsaanduiding op de registratiebladen komt niet overeen met de wettelijke tijd in het land waar het voertuig ingeschreven is.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 5, a); AETR, art. 12, paragraaf 3 van de bijlage.	1.320
11.	De bestuurder heeft nagelaten één of meerdere van de volgende gegevens op één of meer van de registratiebladen aan te brengen: • naam en voornaam van de bestuurder (voor zover identificatie van de bestuurder op basis van het registratieblad in samenlezing met het rijbewijs en het identiteitsbewijs onmogelijk is); • datum van begin van gebruik van het registratieblad; • nummer van de kentekenplaat van het voertuig.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 6; AETR, art. 12, paragraaf 5 van de bijlage.	1.320

12.	De bestuurder heeft nagelaten één of meerdere van de volgende gegevens op één of meer van de registratiebladen aan te brengen: • datum van einde van gebruik van het registratieblad; • kilometerstanden bij het begin van de eerste rit, aan het einde van de laatste rit en bij een eventuele wisseling van voertuig; • tijdstip van wisseling van voertuig, indien van toepassing; • plaats op het begin en einde van gebruik van het registratieblad.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 6; AETR, art. 12, paragraaf 5 van de bijlage.	110
13.	De bestuurder heeft het registratieblad of het ad-hocblad (te gebruiken gedurende de tijd dat de tachograaf niet of gebrekkig werkt) niet overeenkomstig de voorschriften opgemaakt: de gegevens betreffende de tijdgroepen en/of de naam en/of het nummer van het rijbewijs van de bestuurder werden niet vermeld zodat zijn identificatie niet mogelijk is (met uitzondering van geval d14).	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 37, paragraaf 2; AETR, art. 13, paragraaf 2 van de bijlage.	1.320
14.	De bestuurder heeft het registratieblad of het ad-hocblad (te gebruiken gedurende de tijd dat de tachograaf niet of gebrekkig werkt) niet overeenkomstig de voorschriften opgemaakt: de naam en/of het nummer van het rijbewijs van de bestuurder werden niet of onvolledig vermeld maar identificatie van de bestuurder blijft mogelijk.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 37, paragraaf 2; AETR, art. 13, paragraaf 2 van de bijlage.	110
	Fraude		
15.	De bestuurder legt een valse verklaring van activiteiten voor.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 36; AETR, art. 12, paragraaf 7 van de bijlage.	5.280
16.	Gegevens op één of meer van de registratiebladen werden vervalst, gewist of vernietigd.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 32, paragraaf 2; AETR, art. 12, paragraaf 8 van de bijlage.	5.280

17.	De bestuurder weigert één of meer van de registratiebladen (of ad-hocbladen) over te leggen voor controle.	Verord. (EU) nr. 165/2104, art. 34, paragraaf 1, en art. 36, paragrafen 1 en 2; AETR, art. 12, paragraaf 7 van de bijlage.	5.280

(1) Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer;

(2) Europese Overeenkomst van 1 juli 1970 nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg.