Bijlage

BRV begeleiding van uitzonderlijk vervoer – artikelsgewijze bemerkingen

Naar aanleiding van de adviesvraag over het ontwerp van besluit houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van diverse bepalingen van het BVR van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer, bundelde de MORA alle opmerkingen van de leden[1] in bijlage, aangezien het voornamelijk zeer specifieke en technische opmerkingen betreft.

De opmerkingen zijn per artikel van het ontwerp BRV weergegeven.

Artikel 2, 2de lid, 2°: voorwaarden begeleider

Het artikel stelt dat de begeleider minimaal 3 jaar houder moet zijn van een geldig rijbewijs voor het gebruikte begeleidingsvoertuig.

Er wordt voorgesteld om de bepaling dat de begeleider minimaal 3 jaar houder moet zijn van een geldig rijbewijs en alleen te stellen dat de begeleider houder moet zijn van een geldig rijbewijs. Ook jongeren moeten de kans krijgen om begeleider te worden van zodra ze hun rijbewijs hebben. Waarom nog drie jaar wachten. Bovendien heeft Vlaanderen het behalen van een rijbewijs B reeds verstrengd.

Artikel 2, 3de lid, 1°: voorwaarden verkeerscoördinator

De eerste voorwaarde stelt dat iemand als verkeerscoördinator kan optreden wanneer men gedurende de laatste vier jaar minimaal drie jaar of gedurende de laatste tien jaar minimaal acht jaar als begeleider actief geweest is

Er wordt opgemerkt dat beginnende begeleiders op die manier nooit verkeerscoördinator kunnen zijn.

De bepaling kan ook gezien worden als een mogelijke beperkende factor voor bedrijven die tot op heden erkend zijn (door FOD BiZa) maar met bijvoorbeeld slechts één begeleider en één begeleidingsvoertuig. De federale regeling voorzag immers dat de zgn. ‘interne’ diensten (i.e. een transporteur die zelf de eigen transporten begeleidt) slechts over het aantal voertuigen/begeleiders moet beschikken als men (maximaal) nodig heeft. Voor ‘externe’ diensten (i.e. firma’s die uitsluitend de begeleiding doen en zelf geen transport uitvoeren) gold de regeling dat zij ten allen tijde alle begeleidingen moeten kunnen aanbieden. Dit betekent in de praktijk dat men moet beschikken over minstens drie voertuigen en dus ook drie begeleiders.

Indien volgens het voorliggend ontwerp een bedrijf met slechts één begeleider zou willen uitbreiden naar twee of meer begeleiders/voertuigen en ook transporten met twee of meer begeleidingsvoertuigen/begeleiders wil kunnen aanbieden, dan zou dergelijke uitbreiding

[1] De opmerkingen werden geformuleerd door FEBETRA en TLV

eigenlijk maar werkbaar zijn na vier jaar wanneer de eerste begeleider voldoende jaren actief is geweest. Of men zou meteen een ‘externe’ verkeerscoördinator moeten aanwerven. Dit lijkt voor opstartende bedrijven een afremmende factor.

Artikel 4: voorwaarden voor de begeleidingsonderneming

De aanvraag tot erkenning bevat de toestemming van de begeleidingsonderneming om de inspecteurs die de minister of zijn gemachtigde aanwijst, toe te laten om in elke omstandigheid alle voertuigen te bezichtigen, vaststellingen te doen en documenten te raadplegen.

Er wordt voorgesteld om in deze bepaling alle voertuigen te vervangen door alle begeleidingsvoertuigen en om duidelijk te specifiëren welke documenten kunnen worden geraadpleegd

Artikel 5: doorlooptijd aanvraagprocedure

Het artikel stelt dat de minister of zijn gemachtigde uiterlijk 1 maand na de dag waarop hij de aanvraag heeft ontvangen, aan de vertegenwoordiger van de onderneming meedeelt of de aanvraag al dan niet volledig is. De minister of zijn gemachtigde neemt binnen 1 maand na de dag waarop hij een volledige aanvraag heeft ontvangen, een beslissing om de begeleidingsonderneming al dan niet te erkennen. De minister of zijn gemachtigde kan de termijn waarin hij zijn beslissing moet nemen, met 1 maand verlengen.

Er wordt aangegeven dat dat deze voorziene maximale doorlooptijd van de aanvraagprocedure te lang is. Het moet de ambitie van een efficiënt werkende administratie zijn om snel te kunnen handelen en aanvragen op korte termijn te kunnen behandelen. Het tekstvoorstel komt er nu op neer dat men in de praktijk wellicht pas na drie maanden een goed- of afkeuring zal krijgen. In het bijzonder is de termijn van één maand zoals bepaald in het eerste lid van dit artikel te lang. De administratie zou toch binnen de termijn van uiterlijk één week moeten kunnen oordelen en meedelen of een dossier volledig is of niet.

Er wordt voorgesteld om de termijnen naar maximum 14 dagen te herleiden.

Artikel 6 en artikel 41: uitreiking, schorsing en intrekking van de erkenning

Erkende of geschorste begeleidingsondernemingen zouden ook moeten vermeld worden op de website van de overheid. Een onderneming die beroep wenst te doen op een begeleidingsfirma moet op een eenvoudige wijze kunnen nagaan of de begeleidingsfirma al dan niet erkend is.

Artikel 7: aanvraag tot erkenning

Het artikel bepaalt dat de begeleidingsonderneming een nieuwe aanvraag tot erkenning moet indienen bij iedere wijziging van voor- en achternaam, adres, ondernemingsnummer van de natuurlijke persoon, maatschappelijke naam, juridische statuut, adres maatschappelijke zetel en ondernemingsnummer, contactgegevens en eventuele website van de begeleidingsonderneming.

Er wordt voorgesteld dat het melden van die wijzigingen zou moeten volstaan. Waarom moet er een nieuwe erkenning aangevraagd worden als bijvoorbeeld het telefoonnummer wijzigt?

Artikel 11, vierde lid: indexatie van de retributie

Er wordt opgemerkt dat het beter zou zijn om niet jaarlijks te indexeren. Dit betekent een evolutie naar een indexatie na verloop van meerdere jaren ter vervanging van een jaarlijks terugkerende indexatie. Er wordt daarom gevraagd dat de wijzigingen op voorspelbare tijdstippen worden doorgevoerd en tijdig worden aangekondigd.

Artikel 14: doorlooptijd aanvraagprocedure

Er wordt opgemerkt dat de voorziende (maximale) doorlooptijd van de aanvraagprocedure veel te lang is. Het moet de ambitie van een efficiënt werkende administratie zijn om snel te kunnen handelen en aanvragen op korte termijn te kunnen behandelen. Het tekstvoorstel komt er nu op neer dat men in de praktijk wellicht pas na drie maanden een goed- of afkeuring zal krijgen. In het bijzonder is de termijn van één maand zoals bepaald in het eerste lid van dit artikel te lang. De administratie zou toch binnen de termijn van uiterlijk één week moeten kunnen oordelen en meedelen of een dossier volledig is of niet.

Er wordt voorgesteld om de termijn tot 14 dagen te herleiden.

Artikel 19, vierde lid: indexatie van de retributie

Er wordt opgemerkt dat het beter zou zijn om niet jaarlijks te indexeren . Dit betekent een evolutie naar een indexatie na verloop van meerdere jaren ter vervanging van een jaarlijks terugkerende indexatie. Er wordt daarom gevraagd dat de wijzigingen op voorspelbare tijdstippen worden doorgevoerd en tijdig worden aangekondigd.

Artikel 20 1°: voorwaarden voor deelname examen kandidaat-begeleiders

Het artikel stelt dat een kandidaat-begeleider een stage moet volgen.

Er wordt aangegeven dat de begeleidingsfirma zekerheid moet hebben dat het om een onbezoldigde stage gaat.

Art. 21, §1 en 2: doorlooptijd aanvraagprocedure

Het artikel bepaalt dat de kandidaat-begeleider die aan het examen wil deelnemen, bij het agentschap een aanvraag tot inschrijving voor het voormelde examen moet indienen. Het agentschap deelt uiterlijk 1 maand na de dag waarop het alle bewijsstukken heeft ontvangen, aan de kandidaat-begeleider mee of de aanvraag tot inschrijving al dan niet volledig is en deelt binnen 1 maand na de dag waarop het een volledige aanvraag heeft ontvangen, aan de kandidaat-begeleider mee of hij ingeschreven kan worden voor het examen.

Er wordt opgemerkt dat de administratie veel sneller een eerste reactie moeten kunnen geven of de aanvraag al dan niet volledig is.

Er wordt voorgesteld om de termijn te herleiden tot 14 dagen.

Artikel 22 2°: de kennis van de specifieke regelgeving voor vrachtvervoer

Er wordt opgemerkt dat deze bepaling veel te vaag is. Moet een begeleider bijvoorbeeld de wetgeving inzake ADR-transporten kennen? Kennis van de wegcode en de regelgeving uitzonderlijk vervoer lijkt in deze voldoende.

Artikels 28, 29 en 30: invulling van de stage

Een kandidaat-begeleider kan alleen een stage volgen bij begeleidingsondernemingen die tenminste 2 begeleidingsvoertuigen bezitten en bovendien begeleidingen doet waarbij minstens 2 begeleidingsvoertuigen vereist zijn. Begeleidingsfirma's die begeleidingen doen waarbij slechts 1 begeleidingsvoertuig vereist is, vallen uit de boot. Aangezien er niet zoveel begeleidingsfirma's zijn, wordt het aantal mogelijke stageplaatsen sterk verminderd.

Een stage van 10 uur waarbij de kandidaat-begeleider mee volgt in de wagen van de begeleider die vooraan het konvooi rijdt, is ruim voldoende om de nodige kennis te verwerven.

De voorwaarden betreffende het stageprogramma dreigen ook sterk kostenverhogend te werken en maken het voor startende en/of begeleidingsfirma's in de praktijk zo goed als onmogelijk om aan alle aspecten hiervan te kunnen voldoen. Lang niet iedere onderneming die zelf uitzonderlijk transport verricht en begeleidt, voert in de praktijk daadwerkelijk transporten met minimaal twee begeleiders uit noch dat dit gebeurt over een afstand van minimaal 100 kilometer exclusief snelwegen en wegen die twee keer voorkomen. Dit criterium dwingt de kleine ondernemers die begeleiders willen aanwerven – bijkomend dan wel ter vervanging van een personeelslid dat de onderneming verlaat – de facto dan om beroep te moeten doen op een derde. Artikel 33 biedt weliswaar deze mogelijkheid maar de vraag stelt zich of bestaande, erkende begeleidingsondernemingen vanuit concurrentieel oogpunt wel enig belang zouden hebben om stageplaatsen aan te bieden. Door geen plaatsen aan te bieden, kan men het aantal erkende begeleiders (i.e. potentiële concurrenten) inperken. Bovendien stelt zich de vraag welke supplementaire kost de kandidaat-begeleider en/of diens werkgever zal worden aangerekend door de onderneming die een stageplaats ter beschikking stelt.

Naar duurtijd van de stage zal men minimaal drie maal vijf uur in een voertuig moeten meevolgen. Lang niet elke onderneming heeft voldoende transporten (met een verkeerscoördinator) die de drie maal vijf uur mogelijk maken. Bovendien heeft dit ook een belangrijk kostenaspect indien je twee of meer kandidaten wil laten opleiden.

Er wordt aangegeven dat er tijdens de stage tegelijkertijd evenveel stagairs een transport moeten kunnen volgen als er plaatsen met gordel zijn in het voertuig. De tekst spreekt immers duidelijk dat het gaat om een kijkstage waarbij de stagiairs geen effectieve taken mogen uitvoeren. Vanuit die optiek moeten meerdere stagiairs tegelijkertijd het zelfde traject kunnen volgen en observeren.

Volgens artikel 29 kan alleen een verkeerscoördinator als vermeld in artikel 1, 5°, van het besluit van 20 december 2013, als stagebegeleider optreden. Er wordt opgemerkt dat een begeleider een even goede stagebegeleider kan zijn dan een verkeerscoördinator.

Artikel 30 bepaalt dat stagebegeleider niet meer dan twee stagiairs tegelijkertijd mag begeleiden. Aangezien stagiairs tijdens de stage niet hetzelfde transport volgen of aan dezelfde verkenning mogen werken, heeft deze beperking tot twee stagiairs geen enkele zin.

Artikel 31: formulier stageverloop

Artikel 31 bepaalt dat de stagiair een formulier over het stageverloop bijhoudt. Het model formulier is (nog) niet beschikbaar. Het is aangewezen dat dit modelformulier ook aan de MORA wordt overgemaakt voor evaluatie van de inhoud ervan.

Artikel 37 en artikel 42: naleving voorwaarden

Als de begeleidingsonderneming / de begeleider de voorwaarden niet naleeft, kan dat aanleiding geven tot een waarschuwing door het agentschap, een schorsing van de erkenning door de minister voor een periode van 8 dagen tot 6 maanden of een intrekking van de erkenning door de minister.

Er wordt voorgesteld om duidelijk aan te geven welke voorwaarden hier worden bedoeld.

Artikel 42 t/m 44: sancties ten aanzien van de begeleider

De tekst voorziet niets dat ook de werkgever op de hoogte zou worden gebracht van een sanctie (i.c. schorsing of intrekking van de erkenning). De tekst voorziet ook niet dat deze beslissing in het Belgisch Staatsblad wordt gepubliceerd.

Het is aangewezen dat niet alleen de begeleider maar ook diens werkgever op de hoogte zou worden gebracht van de genomen beslissing.

Artikel 46: erkenning Europese beroepskwalificaties

Artikel 46 vermeldt dat de bepalingen van deze afdeling zijn van toepassing op de kandidaat-begeleiders die een aanvrager zijn als vermeld in artikel 3, § 1, 16° van het decreet van 24.02.2017. De aanvrager moet onderdaan zijn van een lidstaat die zijn beroepskwalificaties in een andere lidstaat dan België heeft verkregen.

Er wordt gevraagd om duidelijkheid te verschaffen over de erkenning van de Waalse en Brusselse beroepskwalificaties.

Artikel 49: buitenlandse opleiding/vorming

Dit artikel bepaalt dat een buitenlandse kandidaat een kopie van het beroepsbekwaamheidsattest of opleidingstitel moet voorleggen om erkend te kunnen worden. Los van de vraag in welke mate de Vlaamse overheid een gedegen controle kan uitvoeren op de kwaliteit van deze buitenlandse vorming, impliceert dit artikel en volgende, dat van een kandidaat zonder dergelijk attest of titel een aanpassingsstage of bekwaamheidsproef kan worden geëist.

Dit principe kan worden ondersteund maar er worden heel wat praktische vragen gesteld bij de mate waarin Vlaanderen kan controleren en hoe dergelijke aanvullende stage/proef voor buitenlandse kandidaten kan worden georganiseerd en in welke taal.

Er wordt gevreesd dat er in de praktijk opnieuw een ongelijk speelveld zal ontstaan tussen Belgische en buitenlandse (kandidaat-)begeleiders.

Artikel 60 en 61: slotbepalingen

Er wordt gevraagd dat een ruimere overgangstermijn zou worden gehanteerd. De voorziene zes maanden zijn te kort om iedereen in regel te laten stellen met de nieuwe wetgeving. Een termijn van negen maanden vanaf datum van inwerkingtreding lijkt wenselijk.

Anderzijds wordt opgemerkt dat ondernemingen die een erkenning van bewakingsonderneming hebben of begeleiders die houder zijn van een identificatiekaart automatisch een erkenning zouden moeten krijgen. Zij hebben reeds bewezen dat zij aan de voorwaarden voldoen.