

DIALOOGDAG TRANSPORT

13 DECEMBER 2012

VERSLAG

INHOUDSOPGAVE

1.	BASISREGELGEVING INZAKE TRANSPORT van dieren - VERZAMELCENTRA	3
1.1.	TWEE BASISTEKSTEN	3
1.2.	COMMERCIEEL OF NIET-COMMERCIEEL TRANSPORT	3
1.2.1.	Niet- commercieel transport.....	3
1.2.2.	Commercieel Transport	4
1.3.	VERVOER VAN EIGEN PAARDEN, AL DAN NIET SAMEN MET PAARDEN VAN DERDEN	4
1.4.	HET KB VAN 9 JULI 1999	5
1.5.	VERPLICHTINGEN BIJ COMMERCIEEL TRANSPORT VAN PAARDEN	6
1.6.	PROBLEMATIEK GEZONDHEIDSCERTIFICAAT.....	7
2.	RIJ- EN RUSTTIJDEN IN FUNCTIE VAN DIERENWELZIJN.....	13
3.	GEBRUIK VAN DE TACHOGRAAF - RIJ- EN RUSTTIJDEN VOOR DE CHAUFFEUR.....	15
3.1.	SAMENGEVAT	15
3.2.	REGLEMENTERING TACHOGRAAF	15
4.	VAKBEKWAAMHEID VOOR BEROEPSBESTUURDERS	20
4.1.	SITUERING	22
4.2.	WAT HOUDT HET IN?	22
4.3.	VRIJSTELLINGEN	23
5.	DE RITTENKAART - VERKEERSBELASTING.....	25
6.	HET EUROVIGNET: VOORGESCHREVEN BOVEN EEN BEPAALDE TONNAGE	26
7.	MAXIMAAL TOEGELATEN MASSA – MOGELIJKHEID TOT HERZIENING?.....	29

INLEIDING

Transport van paarden is een ingewikkelde aangelegenheid waar zeer uiteenlopende regelgevingen bij te pas komen. Met deze dialoogdag wordt beoogd de paardensector aan tafel te brengen samen met de bevoegde administraties met als doel te komen tot een beter begrip voor de respectieve bekommernissen, duidelijkheid te scheppen waar die er soms nog niet is, waar dat mogelijk zou zijn te komen tot praktische vereenvoudigingen en tenslotte ook actualiseren van bepaalde verplichtingen.

Vooraf bij internationaal transport is de materie uiterst complex, met:

- Europese regelgeving:
 - o voor het transport van dieren/paarden (lading) (identificatie, gezondheidscertificaten, routeplan, douane)
 - o in functie van de bestuurders (rijbewijs, incl. medisch getuigschrift), bestuurderskaart, attesten van vakbekwaamheid (als chauffeur enerzijds en anderzijds voor dierenvervoer-paardentransport, routeplan, do)
 - o in functie van de voertuigen (verzekering, verkeersbelasting, Eurovignet/tolheffing, vergunning en keuring FAVV, internationale vervoersvergunning, technische controle, rij- en rusttijden, schriftelijke toelating van de eigenaar)
- uiteenlopende toepassing daarvan in de verschillende lidstaten (niettegenstaande rechtstreeks van toepassing zijnde Verordeningen), specifieke wetgeving in de verschillende lidstaten (of regio's).

Deze regelgeving mist coherentie en is soms zelfs tegenstrijdig. Zelfs professionele vervoerders hebben het hier niet makkelijk mee, laat staan de particuliere ruiter of paardenhouder die met de paarden over de landsgrenzen moet, al dan niet binnen de EU.

Deze discussietekst beoogt geenszins een open debat in de weg te staan en dient enkel als handleiding om structuur in de dialoog te brengen. Het staat alle deelnemers uiteraard vrij al hun bekommernissen en problemen inzake transport aan bod te brengen, voor of tijdens de dialoogdag. Alle deelnemers zijn dan ook uitgenodigd concrete vragen toe te voegen.

Concrete vragen

Is het mogelijk op Europees niveau te komen tot een eenvoudig consulteerbare website inzake transport met daarop de in alle lidstaten toepasselijke regelgeving en interpretatie van Europese normen?

Kan er op Europees niveau aangedrongen worden om te komen tot een uniforme toepassing van Verordeningen (inzake transport)?

De meest belangrijke vraag: de betaalbaarheid voor de amateur...

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Het moet zeker mogelijk zijn om de eisen en interpretaties van de verschillende Europese lidstaten (zelfs op wereldniveau) te groeperen op een website. Dit is echter niet de taak van het FAVV maar van een overkoepelende federatie. Ik denk hierbij aan de Fédération Equestre Internationale (FEI). Het is aan de paardensector zelf om via lobby verenigingen deze problematiek bij het parlement en de leden van de commissie aan te kaarten en een uniforme toepassing van de regelgeving te bekomen. Het FAVV is er voor vragen en ondersteuning m.b.t. de export.

1. BASISREGELGEVING INZAKE TRANSPORT VAN DIEREN – VERZAMELCENTRA

1.1. TWEE BASISTEKSTEN

Voor de reglementering transport-verzamelcentra zijn er twee basisteksten van belang:

1. Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten
2. Het voorheen reeds in België bestaande KB van 9.7.1999 betreffende de erkenningsvoorwaarden van vervoerders, handelaars, stopplaatsen en verzamelcentra.

Nadere informatie over deze reglementering vindt u terug op de website van DGZ- Vlaanderen (www.dgz.be).

Opmerking

Zeer belangrijk: Zowel het KB van 9.7.1999 als verordening 1/2005 zijn in de Belgische interpretatie ENKEL van toepassing wanneer het om een COMMERCIELE activiteit gaat.

Nog belangrijker: De interpretatie van verordening 1/2005 is in de verschillende lidstaten zeer verschillend. Informeer u over de regelgeving niet alleen van het land van bestemming maar ook van alle doorvoerlanden vooraleer een internationaal transport aan te vatten. Bij twijfel: Neem het zekere voor het onzekere en zorg dat u over alle voorgeschreven documenten beschikt !

1.2. COMMERCIEEL OF NIET COMMERCIEEL TRANSPORT

De Belgische overheid geeft de volgende interpretatie aan respectievelijk commercieel en niet-commercieel paardentransport:

1.2.1. NIET- COMMERCIEEL TRANSPORT

Het gaat om vervoer van eigen dieren dat niet kadert in een commerciële activiteit. Het vervoermiddel hoeft niet eigen te zijn. Het vervoer blijft niet-commercieel indien naast de eigen dieren, de lege plaatsen op een voertuig verder opgevuld worden met paarden van anderen, zonder dat deze anderen daarvoor moeten betalen. Ook transport van paarden als vriendendienst zonder dat er eigen paarden worden vervoerd wordt als niet-commercieel beschouwd op voorwaarde dat de eigenaar van de paarden het transport begeleidt.

- vervoer in het kader van recreatie, hobby of sport
 - vervoer van en naar wedstrijden
 - vervoer van en naar prijskampen
 - vervoer van en naar maneges
 - ...

Opgelet

In vele Europese lidstaten wordt transport van en naar internationale wedstrijden aanzien als commercieel transport waardoor toch de voor commercieel transport voorgeschreven documenten verplicht zijn!!! Spijtig genoeg is er momenteel nog geen overzicht van de situatie in de verschillende lidstaten.

- vervoer in kader van de bedrijfsvoering
 - van en naar de weide of tussen stallen
 - van en naar dierenklinieken
 - vervoer van politiepaarden
- vervoer in het kader van de fokkerij als niet-landbouwactiviteit (zie de 'overwegende (21)' van de Verordening)

1.2.2. COMMERCIEEL TRANSPORT

Commercieel vervoer betreft het vervoer van dieren in het kader van een commerciële activiteit.

- Ieder vervoer waarvoor de vervoerder betaald wordt, onafgezien van het feit of er enkel paarden van derden vervoerd worden, of dat paarden van derden samen met eigen dieren vervoerd worden.
- Elk vervoer van paarden in kader van een landbouwactiviteit:
 - naar het slachthuis
 - van en naar een veemarkt
 - van en naar een paardenmesterij
 - van en naar een paardenbeslag, vb. paardenmelkerij
 - paarden ingezet voor de arbeid (vb. bosbouw)
- Elk vervoer van paarden in kader van een commerciële activiteit:
 - rondreizende paardenshow
 - circussen
- Vervoer van in beslag genomen dieren

1.3. WAT MET VERVOER VAN EIGEN PAARDEN, AL DAN NIET SAMEN MET PAARDEN VAN DERDEN?

FOD Volksgezondheid bevestigde dat volgens het KB van 9 juli 1999 *“indien een persoon enkel zijn eigen paarden (en eventueel paarden van een vriend) vervoert naar jumpings of andere wedstrijden, hij geen vervoersvergunning moet hebben (wordt beschouwd als niet- commercieel vervoer). De afstand is hier niet belangrijk. Een vergunning is wel verplicht als men paarden van anderen tegen betaling vervoert (bvb. een manegehouder die de paarden van zijn klanten naar jumpings vervoert) of op markten gaat staan of naar het slachthuis rijdt (d.i. commercieel vervoer).”*

Concrete vragen

Er is veel onduidelijkheid voor de LRV-ruiter en eigenlijk de volledige sector:

- mag een paard van een clubgenoot mee,
- mag je je eigen paarden op de vrachtwagen van de eigenaar zetten en dan al dan niet zelf bestuurder zijn,
- kan men onderweg vragen om de paarden af te laden voor controle en wat als er dan iets gebeurt...,
- mag een commandant de paarden van de leden van zijn club ophalen en zijn onkosten voor de diesel aanrekenen...
- mag je een vrachtwagen lenen om je eigen paarden te vervoeren of omgekeerd mag je de paarden van een eigenaar met je eigen vrachtwagen vervoeren... enz.... ?

In principe kan dit alles louter recreatief zijn.

Jan Boschmans (Landelijke Rij Vereniging – Vlaamse Vereniging voor Ruitertoerisme)

Ik heb zelf de cursus voor vervoerder van dieren gevolgd en examen afgelegd, maar ik vraag me af of ik hierdoor een betere vervoerder ben geworden.... Bovendien kan je veel beter de 12 examenvragen even van buiten leren... Het lijkt me eerder een dure formaliteit (kostprijs is 100 €!). De inspecteur die de cursus doornam, wist totaal niet over wat het ging en kon niet antwoorden op praktische vragen. Daar stel ik mij dan toch serieuze vragen bij! Wat ben je met zo'n attest als men over de grens niet op de hoogte is.

1.4. HET KB VAN 9 JULI 1999

Zowel verzamelcentra als transport zijn gereguleerd in het KB van 9 juli 1999 betreffende de erkenningsvoorwaarden van vervoerders, handelaars, stopplaatsen en verzamelcentra, gewijzigd bij KB van 18 december 2000.

Art. 36 van het KB van 9 juli 1999 voorziet dat de erkende dierenarts die belast is met de controles in het verzamelcentrum zich ervan vergewist dat de dieren beantwoorden aan de van kracht zijnde bepalingen op het gebied van de identificatie, de diergeneeskundige politie, de residuen en het welzijn. Voor dit doel, terwijl de dieren worden opgenomen, controleert of laat de erkende dierenarts belast met de controles in het verzamelcentrum de identificatie van de dieren controleren alsook de gezondheidsdocumenten of andere begeleidingsdocumenten eigen aan de betrokken soorten of categorieën. Bovendien moet hij er zich van vergewissen dat de transportmiddelen die dienen om de dieren te vervoeren, beantwoorden aan de bepalingen ...

Het KB bepaalt in art. 1 § 2 *“Dit besluit is niet van toepassing op 1) het vervoer dat in het geheel geen handelskarakter heeft van o.a. eenhoevigen; 2) het vervoer van gezelschapsdieren van o.a. eenhoevigen die hun baas vergezellen”* (gewijzigd bij KB van 18.12.2000).

Voor verzamelcentra voorziet het KB (art. 2)8) de volgende definitie: *elke plaats, met inbegrip van de bedrijven, verzamelcentra en markten waar dieren bedoeld in .. afkomstig van verschillende bedrijven van oorsprong met commerciële doeleinden door verschillende handelaars worden samengebracht, maar met uitzondering van jaarmarkten waar dieren samengebracht worden voor niet commerciële doeleinden en voor een periode van ten hoogste twaalf uur* (gewijzigd bij KB van 18.12.2000).

1.5. VERPLICHTINGEN BIJ COMMERCIEEL TRANSPORT VAN PAARDEN: KEURING VOERTUIG BIJ FAVV – TOELATING ALS VERVOERDER – BEWIJS VAN VAKBEKWAAMHEID DIERENVERVOER

Voor commercieel transport en internationaal transport van paarden (in de Belgische interpretatie is dat enkel voor commercieel internationaal transport voorgeschreven maar lang niet alle lidstaten volgen deze interpretatie) moet voldaan worden aan de volgende verplichtingen:

1. Verplichtingen FAVV

- Enerzijds moet uw voertuig voor commercieel (lang) transport gekeurd worden;
- tevens moet u beschikken over een toelating als vervoerder.

Voor deze twee zaken kan u terecht bij de PCE (Provinciale Controle Eenheid) van het FAVV. Zij keuren uw voertuig en bij hen moet u een aanvraag als vervoerder indienen. De modaliteiten waaraan uw voertuig dient te voldoen zijn in België nog niet in detail vastgelegd. Zij zijn wel voorzien in de Europese Verordening 1/2005 (bijlage 1, hoofdstuk 6). Zo moet er voorzien zijn in een actieve ventilatie en moet er ook een temperatuurmeting aanwezig zijn.

U kan best contact nemen met uw PCE en een afspraak maken. De lijst met de contactgegevens van de PCE's vindt u terug op de website van het FAVV.

2. Verplichtingen FOD (Federale Overheidsdienst) Volksgezondheid: U dient te beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid. *Er worden examens ingericht.*

Zie website: <http://www.dierengezondheidszorg.be/getuigschrift-vakbekwaamheid>

De regelgeving voor Transport is terug te vinden op de website van DGZ Vlaanderen (www.dgz.be). Daar kan u ook de cursus voor het behalen van een bewijs van vakbekwaamheid downloaden.

Opgelet

Neem geen risico's bij transporten naar het buitenland. De interpretatie en toepassing van de Europese reglementering is ver van eenduidig en er wordt al eens zeer repressief opgetreden.

Jan Boschmans (Landelijke Rijverenigingen – Vlaamse Vereniging voor Ruitertoerisme)

Het zou nuttig zijn om de verschillende interpretaties en toepassingen van de Europese reglementering te kennen. Graag een overzicht van de verschillende interpretaties op een website!

Als je kijkt naar wat je allemaal in orde moet brengen om gewoon eens een toeristisch uitstapje van een paar dagen te maken in het Eifelgebied....dat is tijdrovend en kostelijk. En wanneer je op een zondagavond terugkeert naar België dan weet men aan de grens van niets en word je gewoon weggelachen als je een inspecteur probeert te vinden.

Wij pleiten voor een sterke vereenvoudiging van de reglementering want nu is het nadelig voor zowel de economie als de toeristische sector. Veel mensen annuleren immers hun ritten naar het buitenland omwille van de administratieve rompslomp en de onduidelijke wetgeving!

Olivier Teirlinck (Landelijke Rijverenigingen – Vlaamse Vereniging voor Ruitertoerisme)

Binnen de LRV-VVR zijn wij ook bezig met ruiterspaden te creëren. Die ruiterspaden worden voor een gedeelte betaald met Europese fondsen. Dat zijn dan grensoverschrijdende ruiterspaden, die Europees worden goedgekeurd. Maar niemand weet wat mag en niet mag wanneer je België verlaat.

Mark Wentein (Belgische Confederatie van het Paard – Vlaamse Liga Paardensport)

Wat is de definitie van een professionele sportruiter en hoe wordt dit gecontroleerd?

Bij de VLP waren er in 2012 slechts een 20-tal die het statuut van 'professionele sportruiter' aankruisten op hun licentia aanvraag (op een totaal van meer dan 30.000 sportbeoefenaars).



Karliën De Paepe (FOD Volksgezondheid, dienst dierenwelzijn)

Vanuit dierenwelzijn wordt alles wat met sport te maken heeft in België, gezien als niet-commercieel, maar als je de grens oversteekt kan die interpretatie veranderen. Wij kunnen de andere lidstaten immers niet verplichten om enkel de ‘professionele sportruiter’ als commercieel te beschouwen.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

De Europese regelgeving is moeilijk in kaart te brengen, want het is effectief een probleem om van elke lidstaat te vernemen hoe zij het juist zien (FOD Volksgezondheid bezorgde intussen de Franse regelgeving).

Zelfs de verschillende Duitse deelstaten hebben elk een andere visie. Op het terrein is dat een groot probleem.

De lidstaten bevragen is een monnikenwerk maar absoluut noodzakelijk en het zou de sector enorm vooruithelpen!

1.6. PROBLEMATIEK GEZONDHEIDSCERTIFICATEN

Ingevolge overleg tussen de overheid en de Belgische Confederatie van het Paard:

- werd in april 2007 tussen de diergeneeskundige diensten van België, Nederland en Luxemburg, een akkoord gesloten over een vereenvoudigde procedure voor het verkeer van paardachtigen andere dan slachtpaarden binnen de Benelux. Ingevolge dit akkoord worden paardachtigen voor transport binnen de Benelux vrijgesteld van exportcertificaten, mits de betreffende paarden, volledig geïdentificeerd zijn, overeenkomstig de in het land van oorsprong geldende reglementering. Gezien de praktische problemen op het terrein werd dit akkoord op 1.7.2009 herzien. Concreet zullen enkel bepaalde categorieën van paardachtigen nog van de vereenvoudigde procedure voor bewegingen binnen de Benelux kunnen blijven genieten. Het gaat om de geregistreerde paarden en de fok- en gebruikspaarden:
 - die voor sportieve of recreatieve doeleinden worden bereiden of geleid;
 - waarmee wordt deelgenomen aan culturele manifestaties;
 - die tijdelijk worden geweid of voor werkzaamheden zijn bestemd;
 - die vervoerd worden naar een dierenkliniek.

Enkel nog de hoger vermelde categorieën paardachtigen zijn voor bewegingen binnen de Benelux vrijgesteld van de inspectie die in de 48 uur voor het vertrek moet gebeuren en van het gezondheidscertificaat, op voorwaarde dat de paardachtigen geïdentificeerd zijn en een conform ingevuld paspoort hebben.

Voor alle andere paardachtigen, slachtpaarden inbegrepen, die niet behoren tot de vermelde categorieën, is de Europese wetgeving van toepassing. Zij moeten voor elke verplaatsing naar een ander Benelux-land worden geïnspecteerd en moeten beschikken over een identificatiedocument en een gezondheidscertificaat.

- is er een oplossing gekomen voor de ongelijke behandeling van stamboekpaarden. Voor transport van stamboekpaarden binnen de EU-lidstaten werden individuele gezondheidscertificaten vereist (basisbedrag 40,64 € voor het opstellen en de aflevering van het eerste certificaat en 27,09 € per bijkomend certificaat), terwijl voor niet-stamboekpaarden één gezondheidscertificaat voor een partij paarden (basiskostprijs 40,64 € per lot) kon afgeleverd worden. Er wordt 27,19 € per begonnen bijkomend half uur aangerekend voor alle bijkomende prestaties zoals de voorafgaande documenten-, overeenstemmings- of materiële controle aangerekend. Opgelet: er geldt een verhoogd tarief voor prestaties 's nachts: + 50%, in het weekend: + 100 % en in het weekend 's nachts: + 200%. De gezondheidscertificaten mogen maximaal van 48 uur voor het vertrek dateren. In een omzendbrief van



4.8.2008 heeft het FAVV bevestigd dat voortaan ook stamboekpaarden vergezeld kunnen gaan van één gezondheidscertificaat per partij in plaats van de individuele certificaten die tot nog toe werden afgegeven. De verantwoordelijke van het dier mag kiezen welk certificaat hij wil gebruiken. Opgemerkt wordt dat groepslicenties enkel geldig zijn voor het vervoer van de plaats van vertrek naar de plaats van bestemming die op het document is vermeld. Individuele gezondheidslicenties die geen plaats van bestemming vermelden, mogen daarentegen worden gebruikt bij verplaatsingen van het dier tussen verschillende lidstaten gedurende de termijn van 10 dagen dat het document geldig is.

Indien u naar het buitenland gaat moet u - behoudens voor vervoer binnen de Benelux – steeds beschikken over een gezondheidslicenciaat. Let er op dat voor de terugreis de reglementering van het land van waar men terugkomt gerespecteerd wordt.

Concrete vragen

Is er een mogelijkheid dat bvb paarden die in de databank zitten, als niet geschikt voor menselijke consumptie, niet bij elke internationale wedstrijd buiten Benelux een keuring van de mensen van FAVV moeten ondergaan? Zonder afbreuk te doen aan het werk van die dierenartsen is het wel zo dat zij maar een heel vluchtig beeld maken van het betreffende paard gezien zij er (terecht) van uitgaan dat je niet met een onfit of ziek paard de investering van een internationale verhuus zal doen. Wat uiteraard correct is. Het is een tijdrovende dure aangelegenheid.

Een praktijkervaring hierover: Wij zijn een keer in Marokko op wedstrijd geweest waaraan heel wat administratie en veterinaire keuring voorafging maar aan de grens (Spanje-Marokko) bleek er geen enkele samenwerking te zijn en moesten de paarden in de hitte aan beide kanten van de oversteek meer dan 6u wachten om de formaliteiten in orde te brengen (wat in de praktijk neerkwam op het lezen van de microchip). Er was geen mogelijkheid tot afladen, noch voor elektriciteit voor evt. airco ... dus de paarden stonden zonder verder transport of de oversteek al meer dan 12 stil in de hitte. Eigenlijk zou de ganse administratieve sleur die erbij hoort tenminste dat nut moeten hebben dat die situaties voorkomen worden. Bovendien werden er grote geldsommen betaald voor het in orde brengen van de administratie.

Olivier Teirlinck (LRV-VVR)

Binnen de LRV-VVR worden regelmatig tochten naar het buitenland georganiseerd waarbij telkens gezondheidslicenties worden aangevraagd. Maar als je soms ziet wat er eigenlijk maar gecontroleerd wordt, kan je je afvragen waarvoor zo'n licenciaat nodig is. Soms is het ook alleen maar een papier invullen en achteraf de factuur betalen!

Wat is de meerwaarde van een gezondheidslicenciaat wanneer er tijdens een wedstrijd een ziekte uitbreekt? Wat is dan het verschil tussen een paard met een licenciaat en een paard zonder licenciaat?

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

De maatregelen zullen hetzelfde zijn, alleen zullen er juridische gevolgen zijn wanneer jouw paard geen licenciaat heeft. Maar ongeacht licenciaat of niet, jouw paard zal evengoed worden afgezonderd wanneer er besmettingsgevaar is.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

Vanuit het FAVV en de FOD Volksgezondheid zijn er ook inspanningen gebeurd om bv. binnen de Benelux versoepelde regelgeving uit te werken. Met Frankrijk is dit ook geprobeerd maar niet gelukt. Wij leven in een Europese context met wetten die te respecteren zijn.

Luc Hautekeete (Vlaams Paardenloket en Haflingerstamboek)

Veel merries worden in het buitenland gedekt (niet alles komt via inseminatie) en het is moeilijk te voorspellen hoelang dat duurt. Je kan dus niet weten hoelang je daar zal verblijven (2 weken? 6 weken?).

Hoe moet je dit doen zodat de merrie daar geldig verblijft? Momenteel zijn hier weinig vragen over maar het zal maar eens gebeuren dat er ergens een ziekte uitbreekt wanneer jouw merrie



daar zit. Wat gebeurt er dan?

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

De certificatie kadert in het systeem van bewaking van de diergezondheid en we proberen dat in goede banen te leiden. De meesten houden zich aan de reglementering maar helaas zijn er ook 'cowboys'. Momenteel hebben we te maken met infectieuze anemie en een paard dat aangetast is, wordt afgemaakt! Ik hou mijn hart vast wanneer er infectieuze anemie uitbreekt in een sportpaardenstal met paarden die een fortuin waard zijn en ik vrees dat die dag er ooit zal komen.

Rudy Eerdekens (Belgisch Warmbloed Paard)

Er is een verschil in de kostprijs voor gezondheidscertificaten. Voor niet stamboek paarden is er een groepstarief terwijl voor fokkerijpaarden het hoge tarief per paard moet betaald worden.

Vanwaar dit verschil?

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Ik veronderstel dat het mogelijk moet zijn om dat met één certificaat te doen, op voorwaarde dat het vertrekpunt en de eindbestemming hetzelfde zijn. Voor slachtpaarden kan dit wel dus ik vermoed dat dit ook moet mogelijk zijn voor stamboekpaarden.

Eveline Vaes (Stoeterij Dorperheide)

Wekelijks hebben wij aanvragen voor certificaten (soms meerdere per week).

Er vertrekt bij ons geen enkel paard zonder certificaat maar er is wel een beetje flexibiliteit nodig inzake:

Commercieel/niet-commercieel

Wanneer moeten we effectief voor de Benelux gezondheidscertificaten voorzien en wanneer mogen we het als privé of sport beschouwen?

Feedback

De aanvraag tot certificatie gebeurt bij ons per fax en het probleem is dat wij nooit weten of de certificatie effectief is aangekomen en of die correct en volledig is. Soms is er wel telefonisch contact maar het is al gebeurd dat we op voorhand navraag deden bij het betreffende kantoor in Hasselt maar de gegevens bleken achteraf dan toch niet te kloppen.

Last minute wijzigingen

De aanvraag voor een certificaat moet de dag voordien vóór 12 uur gebeuren.

Nu is het zo dat er nog redelijk veel last minute wijzigingen kunnen zijn, bv. voor paarden die 's anderendaags op jumping vertrekken en waarbij de organisatie nog een late uitnodiging stuurt voor een extra ruiters wat maakt dat er extra certificaten nodig zijn.

De dierenarts die die certificaten dan opmaakt, maakt er geen probleem van maar ik heb al een aantal keer de opmerking gehad van het kantoor dat het zo niet mag. Ik moet eerst telefonisch contact opnemen met het kantoor om toestemming te vragen om nog een extra certificaat aan te vragen.

Noodgevallen

Er is een noodnummer waar je terecht kan buiten de diensturen maar als er dan effectief een noodgeval is waarbij je een paard echt niet wilt laten vertrekken zonder gezondheidscertificaten dan krijg je soms ook een nee te horen (omdat het vrijdagavond is).

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

In principe is het altijd degene die zijn paard uitvoert die op de hoogte moet zijn van de eisen van het land waar naartoe wordt gegaan. Dit moet worden meegedeeld aan onze dienst die certificeert.

Wij proberen daarin behulpzaam te zijn en voor een aantal landen zijn er bilaterale certificaten, voor andere landen niet. Het is niet altijd zo eenvoudig. Ik geef toe dat de provinciale diensten daar niet altijd uit wijs geraken.

Het is beter om vragen te sturen naar volgende generiek e-mail adressen:

Export derde landen:

S4.pccb@favv.be

Intracommunautair vervoer:
importexport@favv.be

De certificatie moet minstens 24 uur op voorhand aangevraagd worden per fax of e-mail en daar wordt zeer moeilijk van afgeweken. Dierenartsen mogen in principe niet certificeren zonder dat de centrale autoriteiten en de provincie daarvan op de hoogte zijn maar dat is aan de organisatie van de desbetreffende dienst om dat op te lossen. Onze dierenartsen zijn pragmatici en die proberen altijd een oplossing te vinden maar het gevaar is dan de chaos natuurlijk. Ze beginnen te certificeren zonder dat het gestuurd wordt vanuit hun administratie in de provincie.

Het is zinloos om het nut van de certificaten in vraag te stellen want de Europese en Belgische regelgeving verplicht ons ertoe en dit zal zeker niet afgeschaft worden.

Het is inderdaad goed mogelijk dat een certificeerder het niet nodig acht om tot een klinisch onderzoek over te gaan wanneer hij het paard gezond acht.

Certificering is ook een vorm van traceerbaarheid. Er is een Europees traceringsysteem, dat in geval van problemen toelaat het reistraject van het dier te achterhalen.

Prof. Dr. F. Gasthuys (U Gent – faculteit dierengeneeskunde)

Men kan blijven discussiëren over de zin en onzin van gezondheidscertificaten maar er zijn nu eenmaal Europese richtlijnen.

Momenteel is er in de provincie Luik een haard van EIA (equine infectieuze anemie) waarvan men niet weet waar het vandaan komt. Het gevaar is dus reëel dat je in zo'n haard terechtkomt en als je dan niet in orde bent, heb je een probleem want dan staat jouw paard minstens 3 maanden geblokkeerd.

Het zal er in de toekomst helaas niet op verbeteren want er komen een heleboel infectieuze ziektes op ons af. Wij zien hier in de faculteit zaken die we 10 à 15 jaar geleden nooit gezien hebben. En dan zijn er ook nog ziektes die worden overgedragen op mensen via muggen. Als je weet dat er in de USA niet alleen duizenden paarden gestorven zijn door het West-Nile virus maar ook 350 mensen, dan wordt het wel serieus.

Rudy Eerdekens (Belgisch Warmbloed Paard)

Alle begrip dat de aanvraag 24 uur op voorhand moet gebeuren maar we hebben hier toch wel te maken met een wereldwijd vooraanstaand bedrijf waar inderdaad op het laatste moment een wijziging kan zijn van andere paarden die mee moeten. Ik denk dat het toch wel de moeite is om te kijken of daar geen oplossing voor gevonden kan worden. Op dit moment is het zo maar daarom hoeft het niet zo te blijven en wij kunnen nagaan of daar geen oplossingen voor zijn.

Vaak is het zo dat we hier in Vlaanderen een aantal Europese reglementen in de praktijk brengen terwijl dat in andere landen van Europa niet gebeurt. En dus ook maar weer hier het pleidooi: laat ons niet strenger zijn dan de door ons omgevende landen of omgekeerd.

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Deze vragen kunnen voorgelegd worden aan de directie van DG Controle. Maar om tot een praktische oplossing te komen, kan er overlegd worden met het hoofd van de provinciale controledienst. Zeker wanneer er regelmatig last-minute wijzigingen zijn, is het mijn inziens mogelijk om een bilaterale regeling af te spreken zonder dat daar een nationale reglementering voor moet komen.

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Er zijn klachten gesignaleerd over dierenartsen met opdracht (DMO's) die niet altijd de correcte prestaties noteren. Ze factureren bijvoorbeeld een uur terwijl ze maar een half uur gewerkt hebben.

Dit kan natuurlijk niet. Oneerlijke praktijken moeten gesignaleerd worden. Dat kan anoniem.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

Mensen hebben vaak schrik om dat te melden want wat als die bepaalde inspecteur achteraf toch nog terugkomt. En echt anoniem kan je het niet noemen want je moet altijd aangeven waar en wanneer het plaatsvond.

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Er zijn voldoende dierenartsen die certificeren. Het zou kunnen dat er in bepaalde streken mensen tekort zijn maar het is toch aan te raden om klacht in te dienen wanneer er sprake is van bedrog.

Marcel De Wilde (ATC De Wilde)

Er is wel een verschil tussen paarden van 3 à 4000 € en paarden uit een sportstal van bv. Ludo Philippaerts. Je kan dit niet vergelijken, dat is totaal iets anders. De wet moet gerespecteerd worden maar op den duur wordt het niet meer mogelijk om dergelijke toernooien te organiseren.

Rudy Eerdekens (Belgisch Warmbloed Paard)

Als voorzitter van de Vlaamse confederatie van het paard kan ik stellen dat we in België zeer goed scoren op het vlak van registratie van paarden, en zeker sportpaarden. In vergelijking met andere diersoorten zitten we boven het gemiddelde op vlak van identificatie en traceerbaarheid. We mogen niet onderschatten wat de paardenhouders al gedaan hebben maar ook de controles die de organisatoren zelf doen (vb. controle via chiplezers). Er gebeurt dus al heel wat.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

De transportvoorwaarden voor beurzen zoals Agriflanders en Agribex zijn ook vrij strikt en er gebeuren serieuze controles. Dat stelt particulieren soms voor vragen zoals wanneer er wordt deelgenomen aan een wedstrijd voor trekpaarden en ze nemen een paard van een buur mee. Wanneer die buur enkel de benzine betaalt, is dat dan een betalend transport dat ook onder al die verplichtingen valt?

De sector vraagt om daar toch niet al te stringent op te treden want dat kan niet de bedoeling zijn van de Europese regelgeving. Ik heb ook begrepen dat in België en bij uitbreiding ook in de hele Benelux, er een vrij uitgebreide interpretatie is van 'niet-commercieel'.

Karliën De Paepe (FOD Volksgezondheid, dienst dierenwelzijn)

Verordening 1/2005 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer van dieren.

De Europese verordening 1/2005 is alleen van toepassing op het commercieel transport. Het begrip 'commercieel' is echter niet duidelijk gedefinieerd met als gevolg dat iedere lidstaat dit op zijn eigen manier invult met alle gevolgen van dien. De Belgische interpretatie is vrij soepel: al wat transport van eigen paarden is, voor recreatie of voor sport, wordt als niet-commercieel beschouwd en valt dus niet onder die wetgeving. Het probleem begint bij vervoer naar het buitenland omdat daar andere interpretaties gelden en dan voornamelijk m.b.t. wedstrijden.

Degene die deelnemen aan internationale wedstrijden stellen zich best volledig met die wetgeving in orde om alle problemen te vermijden.

Je mag een paard van een vriend meenemen voor zover er niet voor het transport betaald wordt (maar dat valt natuurlijk niet te controleren). We vragen wel, om aan te tonen dat het niet-commercieel vervoer is, dat de eigenaar van het paard er steeds bij is (of achteraan rijdt). De eigenaar moet in feite het paard begeleiden.

Een gehuurde vrachtwagen is ook geen enkel probleem. In dit geval moet de verhuurder erop toezien dat alles in orde is. Voor de verhuurder is het wel een commerciële activiteit maar voor degene die het huurt blijft het een particulier transport.

Bijhorende documenten

- de vergunning als vervoerder
- de keuring van het vervoermiddel (aparte keuring, niet zoals de gewone keuring zoals die er voor de auto bestaat)
- het getuigschrift van vakbekwaamheid



Toepassing rij- en rusttijden

De reglementering van de rij- en rusttijden is een onderdeel van de Europese verordening 1/2005 en bijgevolg ook enkel van toepassing bij commercieel vervoer.

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

Moeten voertuigen voor de verhuur van paardentransport gekeurd worden?

Karliën De Paepe (FOD Volksgezondheid, dienst dierenwelzijn)

De verhuur van voertuigen is een commerciële activiteit (er wordt voor betaald) en dus moeten deze voertuigen gekeurd worden. Hiervoor kan je terecht bij diensten van het FAVV. De Europese wetgeving voorziet dat enkel voertuigen voor lange transporten moeten gekeurd worden, maar in België worden nog alle vervoermiddelen voor commercieel transport gekeurd op basis van een andere nationale wetgeving. Het is mogelijk dat in de toekomst deze nationale wetgeving zal veranderen en dat dit verschil zal verdwijnen.

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

Welke zijn de boetes als je geen keuringsbewijs hebt?

Mark Wentein (BCP – VLP)

Ongeacht of het transportvoertuig eigendom is of gehuurd, het is de gebruiker die finaal de paarden vervoert en wat hij ermee doet dat bepaalt of het commercieel of niet-commercieel is.

Karliën De Paepe (FOD Volksgezondheid, dienst dierenwelzijn)

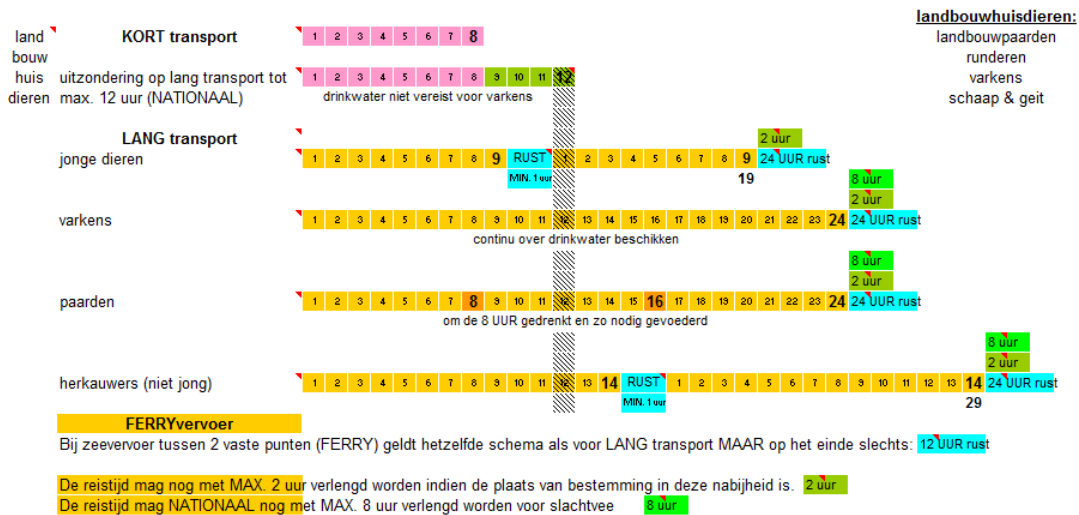
Als een particulier een transportmiddel huurt, blijft dit inderdaad een particulier transport, maar diegene' die het transportmiddel te huur aanbiedt, verricht een commerciële activiteit en draagt de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat alles in orde is.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

Het is voor de verhuurder belangrijk dat het voertuig in orde is want de verhuurder weet strikt genomen nooit welk gebruik dat er van gaat gemaakt worden.

2. RIJ- EN RUSTTIJDEN IN FUNCTIE VAN DIERENWELZIJN

- 1 Een VOLLEDIG nieuwe reis vat aan wanneer dieren minstens 48 uur gehuisvest werden
- 2 vertrek uit VZC = aanvang reis als: afstand tussen bedrijf en verzamelcentrum < 100km
op VZC minstens ZES uur rust met strooisel en water
- 3 jonge dieren mogen ENKEL vervoerd worden als navel DROOG is (tenzij niet gespeend van de moeder)
- 4 Biggen lichter dan 10 kg, lammeren lichter dan 20 kg, kalveren jonger dan zes maanden en veulens jonger dan vier maanden moeten de beschikking hebben over passend strooisel of gelijkwaardig materiaal dat comfortabel is, en is afgestemd op de vervoerde diersoorten, het aantal vervoerde dieren, de transporttijd en de weersomstandigheden.
Dat materiaal moet een adequate absorptie van de urine en de uitwerpselen garanderen.
- 5 MAX 100 km voor: varkens van minder dan drie weken, lammeren van minder dan een week of kalveren van minder dan tien dagen



VERBODEN:
vervoer van dieren met niet gedroogde navel
MAXIMAAL 100 km voor:
varkens van minder dan drie weken,
lammeren van minder dan een week
kalveren van minder dan tien dagen

pluimvee, vogels, konijnen

KORT transport 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
laden en lossen NET inbegrepen

LANG transport 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
passend voeder en water

eendagskuikens

KORT transport 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
kuikens mogen NOOIT ouder zijn dan 72 UUR

LANG transport 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
passend voeder en water

honden en katten

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
MINSTENS om de 8 uur drinken en om de 24 uur voederen

andere dieren (vis, amfibie, zo- dieren,

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
overeenkomstig de schriftelijke instructies van de organisiator / vervoerder omtrent voederen en drinken, en rekening houdend met de eventueel vereiste speciale verzorging.



Concrete vragen

Welke transporten zijn hieraan onderworpen en welke niet?

Is er een onderscheid voor transport van slachtpaarden enerzijds en transport van sportpaarden?

3. GEBRUIK VAN DE TACHOGRAAF - RIJ- EN RUSTTIJDEN VOOR DE CHAUFFEUR

Het doel van de tachograaf is de registratie van de rij- en rusttijden van de chauffeur op basis van de Verordening (EEG) n° 3820/85 (nieuw nummer na 11-4-2007, nl. 561/2006).

Recente vrachtwagens zijn uitgerust met een digitale tachograaf. Om deze te kunnen gebruiken dient de bestuurder van de vrachtwagen in het bezit te zijn van een zogenaamde "bestuurderskaart". Dit is een persoonlijke smartcard waarop onder andere de rij- en rusttijden van de chauffeur geregistreerd worden. Een bestuurderskaart kan in alle goedgekeurde digitale tachografen gebruikt worden. De chauffeur neemt de kaart dus mee als hij/zij van voertuig verwisselt.

Het gebruik van de tachograaf is een vrij complexe en technische materie. In dit document vindt u een overzicht van de reglementering.

3.1. SAMENGEVAT

In essentie komt het er op neer dat:

1. De recreant van het gebruik van de tachograaf kan worden vrijgesteld voor niet-commercieel goederenvervoer waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt. De gebruiker zal bij de technische schouwing van zijn voertuig een verklaring moeten ondertekenen waarbij hij onder de vermelde voorwaarde, ontslagen wordt van het gebruik van de tachograaf.
2. In België worden voertuigen met een maximale toegestane massa van ten hoogste 7,5 ton ontslaan van het gebruik van de tachograaf, ~~wanneer deze voertuigen gebruikt worden binnen een straat van 50 km rond de woon- of vestigingsplaats van de recreant (dus niet voor de professionele vervoerder). Eens buiten de perimeteer, wordt het gebruik van de tachograaf verplicht.~~
Correctie Isabelle De Maeght (Febetra):
De vrijstelling voor voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt is een Europese vrijstelling, deze voertuigen moeten NIET binnen een straal van 50 km blijven.
3. De federale overheidsdienst verkeersreglementering liet ons weten dat een verhoging van de vrijstelling tot 8750 kg niet mogelijk is omdat de vrijstelling enkel geldig is tot 7.500 Kg (privé doel) zoals bepaald in art. 3 van de EU-verordening 561/2006 en wij dus niet hoger kunnen gaan. Met een vrachtwagen van 9 ton kan men dus niet vrijgesteld worden.

3.2. REGLEMENTERING TACHOGRAAF

a. De tachograaf

De verordening EG 561/2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordening nr. 3821/85 en 2135/98 van de Raad en tot intrekking van de verordening 3820/85 van de Raad onderwerpt het wegvervoer van goederen en dieren, waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen (aanhangwagens of opleggers inbegrepen) meer dan 3,5 T



bedraagt aan de plaatsing van een tachograaf. Elk voertuig bestemd voor het vervoer van rijdieren is aan de tachograaf onderworpen van zodra de toegestane maximummassa van het voertuig 3,5 ton overstijgt. (art. 2 Verordening). In de EU-lidstaten werd deze verplichting ingevoerd op 01.05.2006. In België geldt deze verplichting reeds vanaf 05.08.2005 (art. 22 al. 1 KB 14 juli 2005).

De *Europese Overeenkomst omtrent de arbeidsvoorwaarden voor bemanningen van motorrijtuigen in het internationaal vervoer (AETR)* definieert de 'bestuurder' als 'ieder persoon al dan niet in loondienst, die het voertuig bestuurt, ongeacht de hoedanigheid van de bestuurder van het voertuig'. De verplichting rust in weze op elke bestuurder.

Op deze algemene regel zijn er weerom uitzonderingen. Deze uitzonderingen worden enerzijds bepaald door het artikel 3 van de Verordening 561 (geldend voor het Europees gebied) en uitzonderingen verleend door de nationale wetgeving, het KB van 09/04/2007).

In de regel wordt een tachograaf steeds verplicht op elk wegvervoer, tenzij de bestuurder kan genieten van de voorziene uitzonderingen.

b. De uitzonderingen

Luidens de verordening 561, is de tachograaf niet van toepassing op wegvervoer door:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;
- b) voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 40 km per uur bedraagt;
- c) voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voor zover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun controle valt;
- d) voertuigen, met inbegrip van voertuigen gebruikt bij niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp, die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- e) speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;
- f) voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen, binnen een straal van 100 km rond hun standplaats;
- g) voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt;
- i) commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de lidstaat waar ermee wordt gereden een historisch statuut hebben, en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.

Littera h ontslaat de recreant van het gebruik van de tachograaf voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 T bedraagt.

De gebruiker zal bij de technische schouwing van zijn voertuig een verklaring moeten ondertekenen waarbij hij onder de vermelde voorwaarde, ontslagen wordt van het gebruik van de tachograaf.

Alsdan verplicht de verordening nr. 561/2006 het gebruik van een tachograaf in de veronderstelling dat het voertuig een MTM van 8.000 kg. heeft.

De Belgische overheid heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om deze verplichting opnieuw in te perken. De verordening voorzag dat lidstaten in bepaalde gevallen van de Europese verplichting kon afwijken.



Bij KB van 09/04/2007, houdende de uitvoering van de verordening 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordening nr. 3821/85 en 2135/98 van de Raad en tot intrekking van de verordening 3820/85 van de Raad, worden voertuigen met een maximale toegestane massa van ten hoogste 7,5 ton ontslaan van het gebruik van de tachograaf, **wanneer deze voertuigen gebruikt worden binnen een straal van 50 km rond de woon- of vestigingsplaats van de recreant (dus niet voor de professionele vervoerder).** Deze "Belgische" uitzondering betreft voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen binnen een straal van 50 km. Eens buiten die perimeteer, wordt het gebruik van de tachograaf verplicht.

Opmerking *Isabelle De Maeght (Febetra):*

De uitzondering voor voertuigen voor commercieel goederenvervoer met een MTM van ten hoogste 7,5 ton is een Europese uitzondering en geldt alleen voor de recreant (niet-commercieel), een maximumafstand in deze vrijstelling is niet opgenomen. De Belgische uitzondering betreft voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen binnen een straal van 50 km.

Het strekt tot aanbeveling dat de tachograaf in het voertuig wordt voorzien, nu de bestuurder wellicht de bedoeling heeft zich naar andere lidstaten te begeven alwaar andere wetten gelden.

c. Wanneer zijn een tachograaf en een bestuurderskaart verplicht en wanneer en hoe kan men vrijstelling bekomen?¹

Het doel van de tachograaf is de registratie van de rij- en rusttijden van de chauffeur op basis van de Verordening (EEG) n° 3820/85 (nieuw nummer na 11-4-2007, nl. 561/2006).

Deze verordening heeft een zeer ruim toepassingsgebied: zowel voertuigen onder rijbewijs C of CE, (of zelfs BE en in sommige gevallen ook B), D of DE (= dus van zodra het voertuig of de combinatie van het voertuig een MTM heeft van meer dan 3.5 ton of meer dan 9 zitplaatsen) die leeg of beladen op voor openbaar gebruik toegankelijk wegen in alle landen van de Europese Unie worden bestuurd, vallen onder dit ruim toepassingsgebied.

Zelfs ritten naar landen buiten de Europese Unie vallen onder het toepassingsgebied, maar dan op basis van het AETR-verdrag.

Onder zeer strikte voorwaarden zijn er vrijstellingen voor het gebruik van de tachograaf en de bestuurderskaart:

<http://www.digitach.be/NL/PDF/VRUSTELLINGENVER5612006NL.pdf>

De uitzonderingen op het gebruik van de tachograaf zijn volledig Europees opgelegd via verordening 561/2006. Deze is dus rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten. De lidstaten zelf, kunnen hier niet aan wijzigen. In concreto betekent dit dat aan de vrijstelling opgenomen in art. 3,h van de verordening niet kan worden gewijzigd.

M.a.w. het vervoer door voertuigen die gebruikt worden voor het niet-commercieel goederenvervoer maar waarvan de toegestane maximummassa meer dan 7,5 ton bedraagt, is niet vrijgesteld!

¹ Tekst aangeleverd door de Vlaamse overheid

Net zoals er vroeger een papieren tachograafschijf werd gestoken, is het de bedoeling dat de bestuurder in een voertuig met digitale tachograaf een bestuurderskaart gebruikt, tenzij de vervoersactiviteit of het betrokken voertuig niet onderworpen is aan de rij- en rusttijdcontrole. Daarvoor zijn vrijstellingen voorzien. Er is evenwel vanaf 11-4-2007 een nieuwe lijst van vrijstellingen van kracht geworden en deze is ook gebaseerd op de Verordening n°561/2006.

De digitale tachograaf heeft voor dit doel een "OUT"- of "niet van toepassing"-functie die moet ingedrukt worden in geval het vervoer niet onderworpen is aan de wetgeving inzake de registratie van de rij- en rusttijden.

Bij een analoge tachograaf moet geen tachograafschijf worden gestoken bij vrijgesteld vervoer. Bijvoorbeeld ook vrijgesteld is vervoer buiten voor openbaar gebruik toegankelijke wegen (zoals dus uitsluitend op bedrijfsterreinen), een rit met een voertuig met een MTM van minder dan 3,5 ton, een testrit,...

Uiteraard is het belangrijk te vermelden dat de controle instanties (lokale en federale politiediensten, douanediensden,) geneigd zijn de uitzonderingen uit de lijst met de vrijstellingen restrictief te interpreteren. De uiteindelijke appreciatiebevoegdheid behoort volledig toe aan de bevoegde rechtbanken. Zij baseren hun oordeel (vonnis of arrest) op de concrete en feitelijke vaststellingen van de verbalisanten op het moment dat het voertuig wordt staande gehouden voor controle langs de weg. Bijkomende documenten kunnen eventueel de argumentatie ondersteunen, en dus rechtvaardigen dat het om een vrijgesteld transport ging (bijvoorbeeld een los- of laadbon, factuur, een werk- of orderbon met vermelding van het adres van uitvoering, de statuten van uw maatschappelijke vereniging, enz.).

Er bestaat ook een document genaamd *Verklaring van de gebruiker betreffende "Voertuig niet onderworpen aan de tachograaf"* dat uitgaat van de technische controle. Ter gelegenheid van de technische controle van het betrokken voertuig kan het document ingevuld worden om te verklaren dat het voertuig, op basis van het gebruik ervan, altijd vrijgesteld is van de verplichting om een tachograaf te gebruiken. Van deze verklaring wordt melding gemaakt op het keuringsbewijs door het aanbrengen van een stempel "003": "*Volgens verklaring van de gebruiker niet onderworpen aan de controle van de tachograaf*". Maar ook dit document is geen afdoend bewijs en wordt door de controle instanties geëvalueerd op basis van hun concrete en feitelijke vaststellingen op het moment dat het voertuig wordt staande gehouden voor controle langs de weg.

De "*verklaring voor activiteiten*", kan slechts gebruikt worden in samenhang met de verordening. Dus enkel voor bepaalde gevallen (zoals vakantie, ...) of wanneer u een voertuig gebruikt hebt dat niet onder het toepassingsgebied van de verordening valt. Dit laatste betekent dus gewoon dat u zich kan beroepen op één van de vrijstellingen in de verordening.

M.a.w. u kan de verklaring van activiteiten niet gebruiken indien u zich niet op één van de vrijstellingen kan beroepen.

Boven de 7,5 ton, kan u zich dus niet beroepen op de vrijstelling en bent u steeds verplicht de tachograaf te gebruiken. Dit is nu eenmaal Europees opgelegd.

Als het voertuig niet is vrijgesteld, is de bestuurder verplicht om vanaf de aanvang van de rit zijn persoonlijke bestuurderskaart te gebruiken op een voertuig uitgerust met een digitale tachograaf of om een tachograafschijf te gebruiken bij een voertuig uitgerust met analoge tachograaf. Elke chauffeur die ooit wil inspringen is dus ook verplicht om zijn persoonlijke bestuurderskaart te gebruiken. In dat geval wordt sterk aanbevolen om een verklaring van activiteiten voor te leggen indien een chauffeur wegens bepaalde omstandigheden geen registraties van rij- en rusttijden kan voorleggen.

Bovendien is het verplicht dat een onderneming (eenmanszaak, vennootschap...) als gebruiker (zij het nu als huurder of als leasingnemer of als eigenaar...) van het voertuig dat uitgerust is met een digitale tachograaf een **bedrijfskaart** gebruikt. Art.17§1 van het K.B. van 14 juli 2005 schrijft immers voor dat de in het geheugen van de voertuigunit opgeslagen gegevens, ten minste om de twee maanden, naar

een beveiligd extern medium moeten worden overgebracht, te rekenen vanaf de laatste overbrenging. Deze overbrenging kan enkel maar geïnitieerd worden mits het inbrengen van een bedrijfskaart in de digitale tachograaf.

De bedrijfskaart is technisch niet voorzien voor het capteren van de registraties van rij- en rusttijden en kan dus hoegenaamd niet gebruikt worden als vervanging van een bestuurderskaart, maar zorgt ervoor de gegevens die geregistreerd worden door de digitale tachograaf en opgeslagen worden in zijn massageheugen, afgescheiden zijn van de gegevens van andere gebruikers. (Concreet is de bedoeling dat bij in gebruikname (zelfs voor één dag) van het voertuig door een bepaalde onderneming, de bedrijfskaart wordt ingebracht voor een lock-in van de gegevens. De bedrijfskaart creëert nl. een "folder" of map in de directory-structuur in het computergeheugen van de tachograaf zodat de registraties worden toegewezen aan die folder van dat bedrijf. Zo blijven de gegevens enerzijds privé en anderzijds makkelijker controleerbaar (door sociale inspectie, ... bv.) en uitgelezen (bv. voor loonberekeningen,....).

Conclusie: De bestuurderskaart is persoonlijk voor de chauffeur onafhankelijk van wie deze kaart betaalt en moet gebruikt worden door de chauffeur als persoonlijk registratiemedium als deze een voertuig die onderworpen is aan de wetgeving inzake de rij- en rusttijden bestuurt met digitale tachograaf. De kaart moet aangevraagd in het land van de woonplaats van de chauffeur. In principe moet de bestuurder zijn persoonlijke kaart dus gebruiken om het even bij welke werkgever en om het even in welk statuut hij deze prestaties uitvoert (als loontrekkende of als zelfstandige). De kostprijs van de bestuurderskaart is 65 euro btw in en kan aangevraagd worden via www.digitach.be. Deze kaart is 5 jaar geldig.

Het bedrijf dat voertuigen gebruikt (onafhankelijk of het een korte of lange periode is, enz.) die uitgerust zijn met digitale tachograaf en die onderworpen zijn aan de wetgeving inzake de rij- en rusttijden, moet een bedrijfskaart hebben om de gegevens afgescheiden te houden van de andere gebruikers. Deze moet niet in het voertuig worden gehouden en moet aangevraagd worden in het land van vestiging van de onderneming voor wie de chauffeurs (loontrekkende of zelfstandigen) in kwestie hun prestatie verrichten. De kostprijs voor de bedrijfskaart is 150 euro btw in en kan aangevraagd worden via www.digitach.be. Deze kaart is ook 5 jaar geldig.

Tijdens het stilstaan van het voertuig is het de verantwoordelijkheid van de chauffeur op basis van art 15.3 van de Verordening (EEG) n° 3821/85 om zijn activiteiten door de digitale tachograaf te laten registreren in overeenstemming met zijn effectieve tijdsbestedingen. Is de chauffeur aan het werken, is een registratie "werktijd" vereist, is de chauffeur aan het rusten of wachten, is een registratie "rusttijd" of "wachttijd" vereist.

Er is geen andere kaarttype beschikbaar.

Concrete vragen

Geldt dit voor alle voertuigen voor goederenvervoer met MTM > 3500 kg (wat met de aanhangwagen!) en voor voertuigen voor vervoer van 9 of meer personen, zowel ledig als geladen?

Is er een uitzondering voor voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt?

Is het de bedoeling de tachograaf niet alleen voor het professioneel transport maar ook voor recreatief paardentransport te verplichten en kan er – desnoods op niveau van de EU – aangedrongen worden om het recreatief transport hiervan vrij te stellen?

Weliswaar wordt er in de regelgeving geen onderscheid gemaakt tussen professioneel of recreatief gebruik, doch kan uit de rechtshistoriek niet voldoende afgeleid worden dat uitsluitend het professioneel vervoer beoogd wordt, nu de registratie vooral gericht was op zwart werk en dus de sociale zekerheid aanbelangt?

Heeft de tachograaf een andere functie dan enkel de snelheid en de rusttijden te registreren?



Tachografen zijn digitaal. De lectuur gebeurt dus met een PC. Het programma kost zowat 5.000 euro. Is het realistisch dat de recreant hierover beschikt?

Feit is dat voor niet commercieel en niet professioneel paardenvervoer regelmatig vrachtwagens gebruikt worden van meer dan 7,5 ton. Kan in dat geval voor vrachtwagens van meer dan 7,5 ton een afwijking toegestaan worden voor de verplichtingen inzake tachograaf en bestuurderskaart? Kan men een vrachtwagen van 8 ton aankopen en bij de keuring verklaren dat het voertuig niet is onderworpen aan de tachograaf (stempel 003)? Riskeert men wanneer men niet professioneel en niet commercieel paarden vervoert zonder tachograaf of bestuurderskaart sancties en zo ja welke?

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

Interpretaties reglementering

Zijn er binnen de Europese lidstaten ook verschillende interpretaties m.b.t. de reglementering van de tachograaf?

Controle

Hoe worden de rij- en rusttijden zonder tachograaf gecontroleerd?

Dient er een tachograaf aanwezig te zijn als het trekkend voertuig (3500 kg) een aanhangwagen meeneemt met een maximum sleep van 2500 kg? Dit zowel voor commercieel als voor particulier vervoer. Volgens de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer is een tachograaf verplicht sinds januari 2011 maar deze optie kost een kleine 1000 €. Dat is voor een aantal mensen een struikelblok. Wat zijn de consequenties bij een eventuele politiecontrole als er geen tachograaf aanwezig is. Het is voor ons belangrijk te weten of er een tachograaf moet aanwezig zijn zodat wij trucks kunnen leveren die conform zijn aan de wetgeving.

Correctie Isabelle De Maegt (Febetra)

De Europese verordening stelt duidelijk dat de tachograafreglementering van toepassing is op wegvervoer met voertuigen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt. Er is dus geen discussie mogelijk: voor een trekkend voertuig (3,5 ton) met aanhangwagen is de tachograaf verplicht.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

De rij- en rusttijden worden overal hetzelfde geïnterpreteerd. Er zijn wel nationale uitzonderingen maar die zijn voor jullie eigenlijk niet zo belangrijk.

OPMERKING

Er is een onderscheid in rij- en rusttijden inzake dierenwelzijn en rij- en rusttijden m.b.t. de tachograaf. Het gaat om 2 verschillende verordeningen, de ene vanuit dierenwelzijn en de andere vanuit transport. Het een staat los van het andere!

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Er staan verwarrende zaken in de discussienota. Een verduidelijking volgt via mail.

Karliën De Paepe (FOD Volksgezondheid, dienst dierenwelzijn)

Het is mogelijk om zonder tachograaf te controleren. Rij- en rusttijden worden dan voornamelijk gecontroleerd op basis van het journaal. Dat is een document dat moet worden ingevuld bij internationale transporten maar hierop bestaat wel een uitzondering voor geregistreerde paarden. Dit document is voornamelijk van toepassing voor slachtpaarden. Dus voor het transport van geregistreerde paarden moet dat niet ingevuld worden wat maakt dat het bij transport van sportpaarden wel moeilijk is om die rij- en rusttijden te controleren.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

De tachograaf is verplicht bij een voertuig of een voertuigcombinatie vanaf 3500 kg. Bij de



voertuigcombinatie gaat men dan het voertuig en de aanhangwagen samen rekenen. Er zit nog een verschil op tussen de 3500 kg en de 7500 kg. Bij 3500 kg tot 7500 kg is het niet-commercieel goederenvervoer vrijgesteld.

Niet-commercieel goederenvervoer is volgens de interpretatie van de FOD mobiliteit 'het vervoer waarvoor er niet betaald wordt'. **Men zit met de grens van 3500 kg wanneer er wel betaald wordt.**

Opgelet: in Duitsland ligt de grens op 2800 kg. Daar kan de tachograaf vervangen worden door een 'tagesblad' dat je kan downloaden. Daarop vul je dan manueel de registraties in. Daar zitten dus wel nog verschillen op.

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

Wij weten op voorhand niet of de aankoop van het voertuig gebeurt door een transporteur of een particulier, zeker wat betreft de verkoop van stockwagens. Maar in principe kunnen we voertuigen bestellen zonder tachograaf en wanneer de aankoop gebeurt door een transporteur kunnen we achteraf een tachograaf installeren.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Als er vervoer gebeurt en er is geen tachograaf aanwezig wanneer het wel verplicht is, volgt er boete van 1200 €, zonder verwittiging.

Dit bedrag valt nog mee, als je het vergelijkt met de boetes op de rij- en rusttijden wanneer er een tachograaf aanwezig is maar rij- en rusttijden niet gerespecteerd worden.

Pr. Dr. F. Gasthuys

Sinds wanneer is de tachograaf verplicht?

Binnen de faculteit hebben we jaren gebruik gemaakt van een vrachtwagen om dieren op te halen en vorig jaar (2011) kregen we tijdens de keuring de opmerking dat we niet reglementair waren. De jaren voordien hebben we daar geen problemen mee gehad.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

De verplichting van de digitale tachograaf dateert van 2005-2006 (de analoge tachograaf zelfs sinds de jaren 90).

Pr. Dr. F. Gasthuys

Verwonderlijk dat dit pas sinds 2011 werd opgemerkt. Eigenlijk zijn we dan al zeer lang in overtreding.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Er is wel een verschil gekomen in commercieel en niet-commercieel goederenvervoer vanaf 7500 kg die niet meer vrijgesteld was.

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

Blijkbaar worden er nogal wat paardenvrachtwagens geregistreerd als mobilhome. Kan dit en wat zijn de consequenties daarvan?

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Transport en Logistiek Vlaanderen is de beroepsorganisatie voor transport. Wij hebben een groot aantal leden. Er zijn in België 3 beroepsorganisaties voor transport. Onze leden kunnen ons altijd vragen stellen als er problemen zijn met transporten. De meeste transporten zullen natuurlijk niet van dieren zijn maar vervoerders van dieren zijn ook zeker welkom bij ons om advies te krijgen als er problemen zijn of als er controles zijn.

4. VAKBEKWAAMHEID VOOR BEROEPSBESTUURDERS

4.1. SITUERING

Sedert 10 september 2008 gelden nieuwe vereisten inzake vakbekwaamheid voor bestuurders van voertuigen van groep D (D, DE, D1 en D1E, hetzij bus- en autocarchauffeurs) die in beroepsverband rijden. Voor bestuurders van groep C (C, CE, C1 en C1E, hetzij vrachtwagenchauffeurs) was de inwerkingtreding op 10 september 2009.

De verplichtingen inzake vakbekwaamheid gelden voor alle bestuurders die binnen de Europese Unie professioneel vervoer verrichten. Deze verplichting vloeit voort uit de Europese richtlijn nr. 2003/59/EG. De bedoeling was de kwaliteit van de bestuurders in het beroepsgoederen- en personenvervoer over de weg te garanderen door examens in te lassen inzake basiskwalificatie (toegang tot het beroep) en een systeem van nascholing tijdens de uitoefening van het beroep. Hiermee wou men ook de oneerlijke concurrentie binnen de sector aanpakken. De richtlijn hield rekening met de specifieke behoeften en mogelijkheden van elke lidstaat en laat een hele reeks keuzemogelijkheden toe. De Richtlijn werd omgezet in Belgisch recht door het Koninklijk Besluit van 4 mei 2007.

4.2. WAT HOUDT HET IN?

Vakbekwaam zijn de bestuurders van de groepen C en D die geslaagd zijn voor het examen basiskwalificatie, voor het gecombineerd examen of voor het aanvullend examen (uitgezonderd indien vrijgesteld) en die voldoen aan de bepalingen betreffende de nascholing. Er is geen voorafgaande scholing verplicht.

Er bestaan vier types van examens:

- Gewoon examen rijbewijs
- Examen basiskwalificatie
- Gecombineerd examen (rijbewijs + basiskwalificatie)
- Aanvullend examen (overgang van groep C naar groep D of omgekeerd).

Vrachtwagen- en buschauffeurs kunnen vakbekwaamheid verkrijgen door te slagen voor het theoretische en praktische examen basiskwalificatie. Het praktisch examen bestaat uit een rijtest op de openbare weg en een praktische proef. De voertuigen waarmee de kandidaten zich aanbieden in de exameninstelling moeten, naargelang van de voertuigcategorie, aan strikte eisen voldoen.

Kandidaten die slagen voor het praktische examen krijgen hun getuigschrift van basiskwalificatie van de examinerator. Dit getuigschrift vermeldt de categorie van het voertuig waarmee het examen is afgelegd en de datum ervan. In het kader van een beroepsprocedure (t.g.v. 2 mislukkingen) behoort deze taak voortaan toe aan de minister bevoegd voor verkeersveiligheid (of zijn gemachtigde). Hij handelt naar de beslissing tot welslagen in het praktische examen van de beroepscommissie.

Opgelet: een bestuurder die niet vakbekwaam is wanneer hij dat zou moeten zijn, stuurt zonder houder te zijn van een geldig rijbewijs, met alle gevolgen vandien voor wat betreft de tussenkomst van de verzekering en mogelijkheid zijn voertuig als beveiligingsmaatregel te immobiliseren en verbeurd te verklaren.

De nascholing houdt in dat de bestuurder lessen volgt in een erkend opleidingscentrum. Per nascholingsmodule van ten minste zeven uur wordt een getuigschrift van nascholing en zeven kredietpunten afgeleverd. Er zijn geen vrijstellingen voorzien voor deze nascholing.

Het bewijs van vakbekwaamheid is vijf jaar geldig.

Het kan telkens verlengd worden met 5 jaar indien de bestuurder kan aantonen dat hij 35 kredietpunten heeft verzameld binnen een periode van vijf jaar.

Op het ogenblik van de verlenging worden 35 kredietpunten in mindering gebracht op het kredietpuntensaldo.

4.3. VRIJSTELLINGEN

De vereiste vakbekwaamheid is niet van toepassing op bestuurders van voertuigen:

- met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km per uur
- in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer en diensten voor de handhaving van de openbare orde
- die op de weg worden getest i.v.m. technische verbeteringen, reparatie, onderhoud, en nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht
- die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties
- die worden gebruikt voor niet-commercieel goederen- en personenvervoer voor privédoeleinden
- die worden gebruikt voor het vervoer van materiaal, apparatuur of machines die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft en op voorwaarde dat dit vervoer niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is
- die bestemd zijn voor het onderricht met bijstand van een instructeur, al dan niet in het kader van een rijsschool.

Vrijgesteld van de verplichting tot het behalen van een getuigschrift van basiskwalificatie zijn bestuurders die houder zijn:

- van een getuigschrift van basiskwalificatie dat werd behaald in een andere lidstaat van de Europese Unie
- of zijn geweest van een rijbewijs van groep C, mits dat uiterlijk op 9 september 2009 is afgegeven of van een rijbewijs van groep D, mits dat uiterlijk op 9 september 2008 is afgegeven.

Tijdelijke vrijstelling gedurende zeven jaar van de verplichting tot het beschikken van een bewijs van vakbekwaamheid is er voor de bestuurders die houder zijn of zijn geweest van een rijbewijs van:

- groep C, mits dat uiterlijk op 9 september 2009 is afgegeven, tot 10 september 2016
- groep D, mits dat uiterlijk op 9 september 2008 is afgegeven, tot 10 september 2015.

Na het verstrijken van deze termijn van tijdelijke vrijstelling dienen zij dus te voldoen aan de vakbekwaamheid, doch enkel door het volgen van de nascholing. Ze zijn vrijgesteld van de examens voor de basiskwalificatie. Deze bestuurders moeten voor 10 september respectievelijk 2016 of 2015 de verplichte uren nascholing hebben gevolgd om de geldigheid van hun rijbewijs te verlengen. Bij de vervanging van hun rijbewijs tussen 10 september 2009/2008 en 9 september 2016/2015 is het bewijs van vakbekwaamheid geldig tot 9 september 2016/2015, tenzij de bestuurder aantoont dat hij minstens 35 kredietpunten heeft verworven in de voorbije 7 jaar. In dat geval bedraagt de geldigheidsduur vijf jaar.

Concrete vragen

Wie dient wel en wie dient geen attest van vakbekwaamheid te hebben?

- de hengstenhouder die met zijn vrachtwagen met hengsten rondrijdt
- de professionele sportruiter die naar nationale en internationale concoursen rijdt
- de medewerker van de professionele sportruiter die als één van zijn vele taken occasioneel met de vrachtwagen de paarden naar concoursen voert
- de werknemer van die professionele sportruiter die als uitsluitende taak heeft het vervoeren van paarden (dient enkel die laatste vakbekwaamheid te hebben)?

In andere materies inzake transport stelt zich vaak het probleem dat de verschillende lidstaten dit verschillend interpreteren. Zit dat risico er hier ook in?

Isabelle De Maegt (Febetra):

Alleen niet-commercieel vervoer voor privédoeleinden is vrijgesteld. In de vier hierboven aangehaalde gevallen moet de chauffeur (loontrekkende / zelfstandige) een bewijs van vakbekwaamheid hebben.

5. DE RITTENKAART - VERKEERSBELASTING

De verkeersbelasting is in principe een jaarlijkse belasting. *Voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton vallen onder het "niet-geautomatiseerde" systeem, dit wil zeggen dat de belastingplichtige uit eigen beweging aangifte moet indienen voor de verkeersbelasting als hij een voertuig in gebruik neemt. Voor deze voertuigen wordt er op het einde van het jaar betaald voor het verstreken jaar, de overschrijvingen worden jaarlijks in de loop van de maand oktober-november verstuurd.* Deze verkeersbelasting is dan geldig van 01 januari tot 31 december.

Voertuigen met een MTM tot en met 3,5 ton vallen onder het "geautomatiseerde" systeem. Een overschrijving voor de verkeersbelasting wordt u *dan* automatisch opgestuurd *na inschrijving en vervolgens jaarlijks.*

Het 'occasioneel gebruik' van voertuigen is een systeem dat jaren geleden door de federale overheid in het leven werd geroepen. Hierdoor is het mogelijk de jaarlijkse betaling van de verkeersbelasting te vervangen door een rittenkaart. Vrijstelling van verkeersbelasting kan indien slechts 30 dagen op de Belgische openbare weg wordt gereden of geparkeerd. Dit moet u zelf aanvragen. Die aanvraag diende men in het verleden te richten aan het Ministerie van Financiën (Verkeersbelastingen - Dienst Vrijstellingen) te Brussel. Daarna kon men de kaart ophalen bij het plaatselijke ontvangkantoor van de belastingen.

Vanaf 1 januari 2011 valt de inning van de verkeersbelasting onder de bevoegdheid van de Vlaamse Overheid. Daardoor worden aanvragen niet meer behandeld door de lokale ontvangkantoren.

Vanaf 1 januari 2011 kan u de aanvragen voor de rittenkaarten schriftelijk richten aan het Agentschap Vlaamse Belastingdienst, Bauwensplaats 13, 9300 Aalst (gratis nummer 1700).

Het is eigenlijk een systeem dat bedoeld was om voertuigen die gebruikt worden voor vervoer van goederen (niet voor professioneel gebruik) en die niet meer dan dertig dagen op de baan komen niet te belasten. In de praktijk zien we dat dit systeem vooral gebruikt werd voor kampeerwagens en paardenvervoer.

De rittenkaarten worden afgeschaft voor kampeerwagens en mobilhomes **wanneer deze ingeschreven staan op naam van een natuurlijk persoon**, niet voor paardenvervoer.

Men moet de rittenkaart invullen voor elke dag dat men op de Belgische wegen komt.

Dit systeem geldt niet voor voertuigen die naar het buitenland gaan. In de praktijk wordt daar nooit navraag naar gedaan. In het buitenland wordt immers geen controle gedaan voor de verkeersbelasting.

Voor specifieke vragen kan men terecht bij de bevoegde diensten:

- Via de 1700 lijn
- Via verkeersbelastingen@fb.vlaanderen.be
- Via de loketten:

=> VAC Leuven: Diestsepoort 1-7; 3000 Leuven => VAC Brugge: Koningin Astridlaan 29; 8200 Sint Michiels => VAC Antwerpen: Anna Bijns gebouw; Lange Kievitstraat 111-113; 2000 Antwerpen => VAC Hasselt: Hendrik van Veldeke gebouw; Koningin Astridlaan 50; 3500 Hasselt => VAC Aalst: Mercurius gebouw; Bauwensplaats 13 ; 9300 Aalst => VAC Brussel: Ellips; Koning Albert II-laan 35 ; 1030 Brussel Ter info: loketten zijn open van 9 tot 12 en van 13 tot 16u (op donderdag: tot 18u **na afspraak**)

Concrete vragen

Wanneer moet een rittenkaart aangevraagd worden?

Voor welk grondgebied geldt een rittenkaart?

Is het mogelijk een rittenkaart aan te vragen in de loop van het jaar?

Is een rittenkaart ook nodig in het buitenland/Wallonië?



Vanuit het oogpunt van de recreatieve federatie LRV kunnen we zeker het belang van iets als de 30-rittenkaart te benadrukken. Er zijn toch heel wat recreatieve ruiters die een (vaak oudere) vrachtwagen hebben die ze enkel gebruiken om paarden te vervoeren naar wedstrijden/trainingen. Het wordt haast onbetaalbaar indien daar hoge taken/eurovignet etc. voor verplicht wordt.

An Evrard (Agentschap Vlaamse Belastingdienst)

Het rittenkaart systeem laat toe om beperkt (30 keer) te rijden zonder dat daar verkeersbelasting op betaald moet worden. Een rittenkaart moet aangevraagd worden vóór het begin van een belastbare periode. Deze periode verschilt van het type voertuig:

- vrachtwagens of trekkers met grote aanhangwagens (> 3500 kg) vallen onder het systeem van aangiftebelasting.

Vooraleer je de baan op gaat moet je aangifte doen van het voertuig. Hiervoor loopt de belastbare periode van 1 januari t/m 31 december (= gelijkgesteld per kalenderjaar). Voor deze voertuigen moet je elk jaar vóór 1 januari een rittenkaart aanvragen.

- gewone auto, lichte vracht en mobilhomes vallen onder een geautomatiseerd systeem.

D.w.z. dat wij die gegevens doorkrijgen van de D.I.V. (Dienst Inschrijvingen Voertuigen) en op basis van die gegevens gaan wij de belasting innen. Hiervoor moet dus geen aangifte gedaan worden. Hier geldt de inschrijvingsdatum van het voertuig als begin van de belastbare periode (kan dus in het midden van het jaar vallen).

Het is belangrijk dat de aanvraag tijdig gebeurt (vóór de belastbare periode).

Sinds 1 januari 2011 valt de inning van de verkeersbelasting onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid en deze wetgeving wordt strikt toegepast (anders dan wanneer de Federale overheid bevoegd was en een soepeler beleid voerde).

De rittenkaart is geldig in heel België (Vlaanderen + Wallonië) en is 12 maanden geldig.

In het buitenland wordt geen controle gedaan op de verkeersbelasting.

6. HET EUROVIGNET: VOORGESCHREVEN BOVEN EEN BEPAALDE TONNAGE

Europese transportondernemers kunnen vanaf 1 januari 2010 online een Eurovignet aanvragen. *Het online systeem, voor de aanvraag van een Eurovignet, kan niet gebruikt worden voor voertuigen met een Belgische nummerplaat.*

Dit hebben de Belastingdienst en het ministerie van Verkeer en Waterstaat bekendgemaakt. Via www.eurovignettes.eu kunnen transportondernemers een Eurovignet boeken dat toegang geeft tot de autosnelwegen van Nederland, België, Luxemburg, Denemarken en Zweden. De betaling van het Eurovignet wordt gelijktijdig gedaan met de elektronische boeking en levert meer gemak op voor de transportwereld. De nieuwe website is ook benaderbaar via mobiel internet.

Het eurovignet is een certificaat dat verplicht is in Nederland, België, Luxemburg, Denemarken en Zweden voor vrachtwagens met een gewicht van 12.000 kilogram of meer die gebruikmaken van autosnelwegen. *Opgelet, Belgische voertuigen moeten een eurovignet hebben voor alle Belgische wegen.* Met dit certificaat kan worden aangetoond dat er een speciale belasting (in Nederland is dat de belasting zware motorrijtuigen, BZM) betaald is. Het eurovignet kan gezien worden als een vorm van tolheffing.

Het eurovignet is voortgekomen uit een internationaal verdrag dat op 9 februari 1994 werd gesloten in Brussel en ondertekend werd door Duitsland, Nederland, België, Luxemburg en Denemarken. De daadwerkelijke invoering was in Nederland op 1 januari 1996. Op 1 februari 1998 sloot Zweden zich bij deze landen aan.

De prijs van het vignet hangt af van de milieuklasse van de motor en het aantal assen waaruit de combinatie bestaat. De inkomsten worden met een verdeelsleutel over de deelnemende landen verdeeld.

In Duitsland is het eurovignet op 31 augustus 2003 afgeschaft en is het in 2005 vervangen door een elektronisch tolsysteem *dat uitgebraat wordt door* Toll Collect.

Het eurovignet (certificaat) bewijst dat is voldaan aan de heffing voor het gebruik van het wegennet door zware motorvoertuigen (en samengestelde voertuigen) *die bedoeld zijn of uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van goederen over de weg én waarvan de maximaal toegelaten gewicht minstens 12 ton bedraagt.* Deze belasting is gebaseerd op een verdrag tussen Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Zweden en Denemarken. Zij moet betaald zijn vooraleer het voertuig effectief gebruik maakt van het wegennet. *Sinds 1 oktober 2008 is het een elektronisch systeem, men ontvangt geen papieren eurovignet meer om aan boord van het voertuig te houden.*

Belgische belastingplichtigen zijn verplicht om een eurovignet voor een tijdvak van een heel jaar aan te vragen. *Voor Belgische voertuigen mag geen dag- of weekvignet aangekocht worden.*

Bepaalde voertuigen zoals gedeeltelijk geassembleerde voertuigen, landbouwtractors en voertuigen die rijden onder dekking van een proefrittenplaat vallen uitdrukkelijk buiten het toepassingsgebied van het eurovignet. Dit geldt eveneens voor voertuigen die uitsluitend eigen werktuigen vervoeren en voor voertuigen-werktuigmachines, maar toch kwalificeert de FOD Financiën (Douane en Accijnzen) bepaalde voertuigen-werktuigmachines niet als dusdanig: o.a. chapevrachtwagens en vrachtwagens bestemd voor het ledigen van (septische) putten. *Met de bijzondere wet van 16/01/2013 wordt die kwalificatie van de FOD Financiën ook wettelijk ingekaderd. Voertuigen bedoeld voor het vervoer van goederen over de weg zijn ook onderworpen aan het eurovignet.*

Concrete vragen

Voor welke transporten met paarden is een eurovignet noodzakelijk?
Is er een onderscheid tussen commerciële of niet commerciële Transporten?



An Evrard (Agentschap Vlaamse Belastingdienst)

Het eurovignet is een verplichting in België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden voor vrachtwagens of samengestelde voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa (MTM) groter is dan 12 ton. Het eurovignet kan voor buitenlanders een dagvignet of een weekvignet zijn.

Ook hier bestaat de mogelijkheid een rittenkaart aan te vragen indien het gebruik van de openbare weg zich beperkt tot 30 dagen per belastbare periode.

7. MAXIMAAL TOEGELATEN MASSA – MOGELIJKHEID TOT HERZIENING?

Vanuit de sector werd de vraag gesteld de wetgeving te actualiseren in functie van stand van de techniek, wat betreft de MTM van beladen voertuigen : enerzijds worden voertuigen uitgerust met ettelijke nieuwe technologieën (airbags, ABS, EPS, brandblussers) die plaats, ruimte en gewicht innemen; anderzijds zijn de gebruikte materialen robuuster.

De wetgeving aangaande de MTM is ruim 50 jaar oud en dus achterhaald. De wegcode dagtekent van 1975. De vraag dringt zich op zo de herziening van de MTM van voertuigen onderworpen aan een rijbewijs 'B' niet kan worden overwogen.

- Het technisch reglement dagtekent van een periode alwaar de gebruikte materialen zwaarder wogen terwijl de meeste voertuigen (vooral de lichte vrachtwagens) in de regel worden gebouwd met een chassis berekend op een MTM van 4.500 kg., maar juridisch worden 'gedetarreerd' naar 3.500 kg. De regel mist dus aan technische consistentie.
- Het technisch reglement werd voortdurend aangepast en aangevuld met een verplichte technische uitrusting die zowel plaats en gewicht innemen. Bij wijze van voorbeeld worden aangehaald de technische uitrusting aangaande ABS, EPS, veiligheidsgordels, brandblussers, roetfilters, tachograaf, snelheidsbegrenzer ...). Kortom een geheel van uitrustingen die weliswaar meer veiligheid bieden maar onveilig worden doordat zij de belaadbare gewichten beschamen waardoor reële overgewichten door toedoen van de wetgever worden gecreëerd.

Het artikel 21 § 2 b 3 van het huidig technisch reglement beperkt voor lichte vrachtwagens (cat. N1) dat de hoogst toegelaten sleepbare massa van aanhangwagens uitgerust met oplooppennen tot de MTM van het trekkend voertuig. Gaat het om een trekkend voertuig met vierwielaandrijving en met een onderstel los van het koetswerk, belooft dit 1,2 maal de TM van het trekkend voertuig.

Indien het gaat om een aanhangwagen uitgerust met een continue reminrichting is er geen beperking voor de sleepbare massa.

De Richtlijn 97/27 EG van het Europese Parlement en de Raad van 22 juni 1997 betreffende de massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en de RL 70/15/EEG beperkt de hoogst toegelaten sleepbare massa voor voertuigen met een sleepbare massa van ten hoogste 3,5 T die uitsluitend bestemd zijn voor het trekken van aanhangwagens met bedrijfsremmen tot de hoogst toegelaten massa van het trekkend voertuig en voor terreinvoertuigen tot **1,5 maal die massa tot max. 3,5 t.**(verordening 561/2006).

Een aanpassing van het KB houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (art. 27 - 56) (*B.S., 28 maart 1968, err., B.S., 23 april 1968*) dringt zich op.

Aldus mag de totale sleepbare massa in België $3.500 \text{ kg} \times 1,5 = 5.250 \text{ Kg}$ bedragen.

Een BE combinatie mag $3500 \text{ kg} + 5.250 \text{ kg}$ of 8.750 kg bedragen.

Politiecontroles kennen de toedracht van de Europese normering niet, met onterechte inbeslagnames voor gevolg. Een vermelding van de toegestane sleepbare massa's en een verwijzing naar het art. 21 van technisch reglement op het rijbewijs brengt verduidelijking.

Het strekt tot aanbeveling dat verwijzing naar $1,2 / 1,5 \times \text{MTM}$ van het trekkend voertuig duidelijk wordt vermeld op het model van het rijbewijs.



Volgens de wet op het rijbewijs, gaat de indeling op naar 7,5 T. Uitzondering is een BE-combinatie. De MTM bedraagt 8.750 kg. Voor een MTM boven de 7,5 T is de leertijd van 21 jaar vereist.

Er is tegenspraak in de wetgeving aangaande de leeftijd : een leeftijdsgrens wordt aangehouden voor een belading tot 7,5 T., terwijl een rijbewijs BE kan lopen tot 8.750 kg waarvoor de bestuurder 21 jaar moet zijn.

Het is de wens dat de leeftijdsgrens van 21 jaar wordt afgeschaft voor een BE-combinatie tot 8.750 kg. De bestuurder moet immers een rijbewijs 'E' halen, hetgeen niet voorzien was bij het afkondigen van de wet op het rijbewijs. Een rijbewijs 'E' dat gekoppeld is aan een praktisch examen moet dat leeftijdsverschil wegwerken.

Concrete vraag

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

De problematiek die wij de dag van vandaag ondervinden betreft de uitvoering van paardencamionetten gekeurd op rijbewijs B, we hebben een totaal van 3.500 kg + 2.500 kg sleepvermogen. De wet zegt dat de bestuurder met rijbewijs B het totaal van 3.500 kg niet mag overschrijden. Dit betekent concreet dat wanneer we het verschil maken van het gewicht van de camionette voorbeeld 2.600 kg er nog 900 kg nuttig laadvermogen over blijft. De klant is dus steeds in overtreding indien hij twee paarden van 600 kg mee neemt op de camionette. Hij kan het gewicht verdelen door een trailer mee te nemen maar dat komt de functionaliteit van het product niet ten goede mits de meeste mensen een camionette kopen om niet met een trailer te moeten rijden.

Het voordeel van een rijbewijs B camionette is dat men de max snelheid kan en mag rijden, en indien met een trailer mee heeft dit beperkt wordt tot 90 km per uur. Wij hebben in 2010 een goedkeuring gekregen van Renault trucks via een PVG-nummer om deze camionetten in te schrijven op rijbewijs C, concreet hield dit in dat je 400 kg extra mocht laden zonder de chassis technisch bij te werken, dus geen zwaardere remschijven of versterkte vering omdat deze steeds voldoen aan dit gewicht. De keerzijde van de medaille was dat men het voertuig moest limiteren tot 90km/uur, dus dit product werd allesbehalve commercieel.

Vandaar onze vraag om het gewicht op te trekken met rijbewijs B, bijvoorbeeld naar 3.900 kg en men toch de max snelheid mag en kan blijven rijden. We spreken niet enkel voor Renault maar ook voor de andere constructeurs die de dag van vandaag onder deze problematiek te lijden hebben.

Een update van de wet (die dateert van 1975) is hier nodig.

Er worden ook vrachtwagens ingeschreven als mobilhome waardoor ze geen snelheidsbeperking hebben. Daarom zijn wij vragende partij om voor het rijbewijs B, gesegmenteerd op het tweepaardsvervoer een aanpassing te doen.

Dit probleem doet zich ook voor in andere landen. We hebben een distributie over 18 Europese landen. Het is een Europees probleem! Technisch gezien zijn die voertuigen in orde maar niet op het gebied van wetgeving inzake rijbewijs.

Karel Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer – dienst Verkeersreglementering)

De rijbewijs categorieën zijn Europees geregeld via richtlijnen. Ik begrijp uw bekommernis maar aangezien het een Europese regelgeving is, moeten wij die volgen.

Misschien ook hier weer d.m.v. lobbyen proberen een Europese aanpassing te verkrijgen. Wij kunnen dit intern bekijken en eventueel op een hoger echelon aankaarten maar dit zal hoe dan ook niet op korte termijn kunnen veranderen. Het is wel raar dat die voertuigen dan een proces-verbaal van goedkeuring hebben gekregen.

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)



vzw Vlaams Paardenloket

Dit is niet enkel een probleem van de paardensector want wanneer je met een mobilhome gecontroleerd wordt en je bent overladen moet je ook een deel van het gewicht achterlaten (vb. potten en pannen die vernietigd worden). Mobilhome constructeurs proberen ook zoveel mogelijk te verkopen voor rijbewijs B maar dan zit je met een beperkte laadcapaciteit.

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

In het kader van dierenwelzijn is het toch niet verantwoord dat je bij overgewicht een paard moet afladen in alle weersomstandigheden (koude, hitte). Het is ook niet altijd evident om dan nog een geschikte accommodatie te zoeken.

En wat in geval van een ongeval?

Het hoogst nuttig laadvermogen dat wij kunnen aanbieden is 900 kg maar wij vragen om dit op te trekken naar 1300 kg. Als je met 5 personen in de wagen zit, 2 paarden, al het materiaal ...reken maar uit. Een doorsnee warmbloedpaard weegt ongeveer 700 kg.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Het is voor een groot gedeelte de verantwoordelijkheid van de constructeurs om hun voertuigen aan te passen aan de rijbewijscategorieën. Als het voertuig gebruikt wordt waarvoor het eigenlijk dient dan ben je in overtreding met een 10-tal wetgevingen. Dus eigenlijk is het voertuig niet aangepast aan de functie die het heeft!

Dit zou kunnen wijzigen als de B-rijbewijs reglementering verandert maar dat zal niet gebeuren.

Er zijn dus een 10-tal regels die overtreden zullen worden gewoon omdat de grens tussen de tarra van het voertuig en het MTM van het voertuig te klein is. De constructie van het voertuig is eigenlijk niet gemaakt waarvoor het dient zonder dat er overtredingen zullen vastgesteld worden. Dus is het een probleem van de constructeurs en dit is ook zo voor de mobilhomes. Ofwel ga je dan naar een hogere categorie met een aantal bijkomende vereisten met een rijbewijs C en dan kan men wel genoeg paarden meenemen om de laadcapaciteit te vullen. Maar met een rijbewijs B blijft het problematisch.

Een boete voor overlading is afhankelijk van het aantal kg dat je overladen bent maar dat valt best nog mee in België.

Overladen op de totaliteit is zelden boven de 1000 €. Overlading op de verschillende assen zit je standaard met een boete van minimum 600 € en maximum 4500€.

Vanessa Magelinck (ATC De Wilde)

In Frankrijk is het 90 € per 10% dat je overladen bent.

Mark Wentein (Belgische Confederatie van het Paard – Vlaamse Liga Paardensport)

Bij een rijbewijs B + C mag met een aanhangwagen tot 750 kg getrokken worden. Dan moet de nummerplaat van de aanhangwagen gelijk zijn aan die van het trekkende voertuig. Wat als dit een gekeurde aanhangwagen is die tot 3500 kg toegelaten is maar met zijn eigen gewicht en lading niet meer dan 750 kg heeft. Mag dit dan? Sommigen zeggen van wel maar dan zou men de Q of U nummerplaat van de aanhangwagen moeten vervangen door een nummerplaat gelijk aan die van het trekkend voertuig. Deze vraag werd gesteld in het keuringskantoor in Brugge en aan een collega politieagent en beide gaven een andere interpretatie. De ene zei: haal de Q en de U plaat eraf, ook al is dat een 3,5 MTM toegelaten aanhangwagen maar als je niet meer dan 750 kg geladen bent hang je er de nummerplaat aan van het trekkend voertuig en ik vond dat een hele rare uitleg.

Thomas Kindt (transport en logistiek Vlaanderen)

Het gaat hier over de MTM (Maximaal Toegelaten Massa), het maakt niet uit of de aanhangwagen geladen is of niet.

Voor een juiste interpretatie van de wetgeving kan je beter navraag doen bij de FOD mobiliteit.

Jan De Boitselier

In een vorige legislatuur was de minister bezig de ganse wegcode te vereenvoudigen en vanuit de sector zijn er ook een reeks opmerkingen gemaakt. Hoe staat het daarmee?

Karel Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer – dienst Verkeersreglementering)

Naar aanleiding van de komende regionalisering ligt dit dossier zo goed als stil. Er is discussie over de bevoegdheid en van de federale overheid en de gewesten. Ik denk dat we evolueren naar een



volgende wijziging in het verkeersreglement maar dat zal dan eerder een ad hoc wijziging zijn voor een aantal dringende zaken en waar eventueel, als onze staatssecretaris van mobiliteit dat genegen is, een paar zaken die door jullie gevraagd worden kunnen in opgenomen worden.

Pierre Naassens (FAVV – Directie-Generaal Controlebeleid)

Er bestaat een dienst die zich bezighoudt met de administratieve vereenvoudig: www.dav.be

Elke nieuwe reglementering die wij willen uitvaardigen wordt getest om te kijken of het geen verzwaring is voor de burger. De overheid is dus wel degelijk bezig met het in toom houden van de administratieve lasten voor de burger. Deze dienst staat in dienst van de burger. **Durf er gebruik van te maken!**

Jan De Boitselier (Vlaams Paardenloket)

Alle suggesties om te vereenvoudigen zijn welkom.

Vragen en antwoorden zullen door het Vlaams Paardenloket worden gecentraliseerd.