



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 75.721/3
van 26 maart 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E en tot opheffing van diverse besluiten’

Op 26 februari 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van diverse bepalingen van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E en tot opheffing van diverse besluiten’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 19 maart 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 maart 2024.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering strekt vooreerst tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 ‘betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E’. Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt met die wijzigingen beoogd de examinering in het kader van het bewijs van vakbekwaamheid voor bestuurders en de nascholing voor deze bestuurders te regelen.

Met het oog hierop worden een aantal definities ingevoegd in artikel 2 van dat koninklijk besluit (artikel 1 van het ontwerp). Vervolgens wordt de Vlaamse minister bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid (hierna: de minister) niet langer gemachtigd om de wijze te regelen waarop examens moeten worden beoordeeld, maar wordt die regeling in de ontworpen bijlagen 4 en 5 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 opgenomen (artikelen 2, 4 tot 9, 22 en 23 en de bijlagen bij het ontwerp). Ook wordt de mogelijkheid om het theoretische examen af te leggen met behulp van de audiovertaling uitgebreid tot exameninstellingen van de Lijn en de VDAB (artikel 3), wordt de regeling van de nascholing van e-learning gewijzigd en wordt in de mogelijkheid voorzien om een nascholingsmodule te organiseren met een tolk (artikelen 10 en 13). Voorts worden de voorwaarden om erkend te worden en te blijven als opleidingscentrum, en de erkenningsprocedure gewijzigd (artikelen 11 en 12), evenals de regeling van de inspectie en de controle, waarbij onder meer de maatregelen worden bepaald die het hoofd van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (hierna: het departement) kan opleggen (artikelen 14 tot 16). De gevallen van overmacht die aanleiding geven tot de terugbetaling van het inschrijvingsrecht worden limitatief opgesomd (artikel 17) en de regeling van de verwerking van persoonsgegevens die met de toepassing van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 gepaard gaat, wordt gewijzigd (artikelen 18 tot 20). Ten slotte wordt bijlage 3 bij dat besluit, waarin de kwalificatiekaart wordt geregeld, gewijzigd (artikel 21).

Daarnaast wordt voorzien in de opheffing van het ministerieel besluit van 29 oktober 2008 ‘tot bepaling van de beoordelingsregels van de theoretische en praktische examens met het oog op het behalen van het getuigschrift van basiskwalificatie bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E’ en van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021 ‘tot bepaling van de voorwaarden voor de nascholing met e-learning in het kader van een proefproject en tot wijziging van artikel 4, 45 en 47 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E’ (artikel 24).

Het te nemen besluit treedt in werking op 1 juni 2024 (artikel 25).

RECHTSGROND

3.1. Blijkens de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef wordt voor het ontwerp rechtsgrond gezocht in de artikelen 1, eerste lid, 23, § 3, eerste lid, 1° en 2°, en tweede lid, 23, § 4 en § 5, tweede lid, en 27/1, eerste lid, 6°, van de wet ‘betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968’ (hierna: de wegverkeerswet) en in artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 ‘betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg’.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, heeft de gemachtigde de volgende rechtsgrondentabel bezorgd:

<i>BVR - RECHTSGRONDENTABEL</i>	
<i>Ontwerp BVR</i>	<i>Rechtsgrond</i>
Art. 1	Definities in het licht van de volgende bepalingen
Art. 2	Artikel 23, §1, 2° en 4°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 3	Artikel 23, §1, 2° en 4°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 4	Artikel 23, §1, 4°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 5	Artikel 23, §1, 2°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 6	Artikel 23, §1, 2°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 7	Artikel 23, §1, 4°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 8	Artikel 23, §1, 2°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 9	Artikel 23, §1, 2°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 10	Artikel 23, §3, eerste lid, 2°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 11	Artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 12	Artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 13	Artikel 1, eerste lid, en artikel 23, §3, eerste lid, 2°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg
Art. 14	Artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en tweede lid, en artikel 23, §5, tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968

Art. 15	Artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en artikel 23, §5, tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 16	Artikel 23, §3, eerste lid, 2°, en tweede lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 17	Artikel 27/1, eerste lid, 6°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 18	Artikel 23, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 19	Artikel 23, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 20	Artikel 23, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 21	Artikel 1, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg
Art. 22	Artikel 23, §1, 4°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 23	Artikel 23, §1, 2°, en artikel 23, §3, eerste lid, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968
Art. 24	Artikel 1, eerste lid, artikel 23, §1, 2° en 4°, artikel 23, §3, eerste lid, 1° en 2°, en artikel 23, §4, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg
Art. 25	Inwerkingtredingsbepaling
Art. 26	Uitvoeringsbepaling

3.2. Met de in deze tabel vermelde rechtsgronden kan worden ingestemd, onder voorbehoud van wat volgt.

3.3. In de ontworpen artikelen 55/3, § 4, tweede lid, en 55/8, § 4, derde lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 (artikelen 18, 4°, en 19, 3°, van het ontwerp) wordt voor persoonsgegevens voorzien in een maximale bewaartermijn van zes jaar.

Die bepalingen vinden rechtsgrond in artikel 23, § 4, achtste lid, van de wegverkeerswet. In die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de maximale bewaartermijn vast te stellen van de in die paragraaf bedoelde gegevens..

Evenwel blijkt uit het negende lid van die paragraaf dat de persoonsgegevens die verbonden zijn aan een erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing niet langer mogen worden bewaard dan vijf jaar na het verstrijken van de geldigheid van die erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing.¹ De in de ontworpen artikelen 55/3, § 4, tweede lid, en 55/8, § 4, derde lid, van het

¹ Luidens de tweede en derde zin van die bepaling kunnen persoonsgegevens die geen betrekking hebben op een erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing gedurende de levensloop van de betrokken persoon worden bewaard

koninklijk besluit van 4 mei 2007 bedoelde persoonsgegevens lijken inderdaad verbonden te zijn aan een erkenning, vergunning, toelating of aanwijzing. Zo wordt in het ontworpen artikel 55/3, § 4, tweede lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 onder meer verwezen naar paragraaf 1, 2°, k), van die bepaling, waar het *erkenningnummer* van de lesgever wordt vermeld. Het ontworpen artikel 55/8, § 4, derde lid, verwijst onder meer naar paragraaf 1, eerste lid, 11°, van die bepaling waarin gewag wordt gemaakt van de *erkenning* van de nascholingsmodules met e-learning. Bijgevolg geldt voor die gegevens een maximale bewaartermijn van vijf jaar na het verstrijken van de erkenning.

De bewaartermijn van zes jaar waarin de ontworpen regeling voorziet is daar op zich niet mee onbestaanbaar. Ofschoon dat niet uitdrukkelijk wordt bepaald, lijkt uit de ontworpen artikelen 55/3, § 4, tweede lid, en 55/8, § 4, derde lid, immers te kunnen worden afgeleid dat die bewaartermijn aanvangt op het ogenblik dat het departement de gegevens in kwestie ontvangt. De maximale bewaartermijn van vijf jaar vermeld in artikel 23, § 4, negende lid, van de wegverkeerswet, daarentegen, vangt slechts aan na het verstrijken van de erkenning. Dit neemt niet weg dat het niet helemaal uit te sluiten valt dat de maximale bewaartermijn van vijf jaar zou eindigen vóór de bewaartermijn van zes jaar waarin de ontworpen regeling voorziet. Bijgevolg zou aan de ontworpen artikelen 55/3, § 4, tweede lid, en 55/8, § 4, derde lid, moeten worden toegevoegd dat de in die bepalingen vermelde gegevens zes jaar worden bijgehouden, en alleszins niet langer dan vijf jaar na het verstrijken van de erkenning.

VORMVEREISTEN

4. Gevraagd of het ontwerp is aangemeld bij de Europese Commissie overeenkomstig artikel 39, lid 5, van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’, antwoordde de gemachtigde:

“Gezien het ontwerp geen diensten op het gebied van vervoer regelt (die uitgesloten zijn van de werkingssfeer van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’), maar de nascholing met e-learning door opleidingscentra, valt het ontwerp onder het toepassingsgebied van voormelde richtlijn en zal de ontworpen regeling aan de Europese Commissie moeten worden toegestuurd.

Hiertoe zal het nodige worden gedaan.”

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van het voornoemde vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan,² moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

en worden de gegevens met betrekking tot een dossier over de handhaving van de wegverkeerswet en de uitvoeringsbesluiten ervan, niet langer bewaard dan dertig jaar na de vaststelling van de inbreuk.

² Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

5. De rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef moet worden aangevuld aan de hand van de in de voormelde tabel vermelde rechtsgronden. Zo moet bijkomend worden verwezen naar artikel 23, § 1, 2° en 4°, van de wegverkeerswet.

Artikel 10

6.1. Uit het ontworpen artikel 45, § 1/2, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vloeit voort dat een erkend opleidingscentrum de nascholingsmodule kan organiseren met een tolk voor kandidaten die het Nederlands niet machtig zijn, voor zover de tolk in kwestie in het bezit is van een van de volgende diploma’s:

- “1° bachelor in de toegepaste taalkunde;
- 2° master in het tolken;
- 3° postgraduaat Conferentietolken;
- 4° certificaat sociaal tolk.”

Gevraagd of ook diploma’s verkregen in onderwijsinstellingen van de Franse Gemeenschap of de Duitstalige Gemeenschap, of van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte, in aanmerking komen, antwoordde de gemachtigde:

“Het is wel degelijk de bedoeling om deze diploma’s te aanvaarden. We zouden dit verduidelijken door het ontworpen artikel 45, §1/2, eerste lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 met het volgende punt 5° aan te vullen:

‘5° een diploma of getuigschrift dat bij of krachtens een wet, decreet, Europese verordening of richtlijn of internationale overeenkomst is erkend als gelijkwaardig met een van de diploma’s, vermeld in punt 1° tot en met 4°, en dat, behoudens in geval van een gelijkwaardigheidserkenning van rechtswege, staven door een gelijkwaardigheidserkenning van een buitenlands diploma of getuigschrift in Vlaanderen. Hetzelfde geldt door de diploma’s en getuigschriften die behaald werden in de Franse of Duitstalige Gemeenschap.’”

Hiermee kan worden ingestemd.

6.2. Luidens het ontworpen artikel 45, § 1/2, vierde lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 mag een nascholingsmodule alleen in een van de officiële talen van de landen van de Europese Unie of van Oekraïne worden getolkt.

Gevraagd waarom gewag wordt gemaakt van de officiële talen van de landen van de Europese Unie, en niet van die van de landen van de Europese Economische Ruimte, antwoordde de gemachtigde:

“In het ontworpen artikel 45, §1/2, vierde lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 zal de verwijzing naar de Europese Unie vervangen worden door een verwijzing naar de Europese Economische Ruimte.”

Artikel 17

7. Artikel 55/1, § 2, derde lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 voorziet thans in de mogelijkheid om de retributies die moeten worden betaald om een examen af te leggen, bij wijze van uitzondering terug te betalen in geval van overmacht op de wijze en onder de voorwaarden die de minister of zijn gemachtigde bepaalt.

Artikel 17 van het ontwerp strekt ertoe die gevallen van overmacht op limitatieve wijze te beperken tot ziekte van de kandidaat, overlijden van naverwanten of onbeschikbaarheid van het voertuig waarmee de kandidaat het praktische examen wou afleggen. Voorts worden de documenten bepaald aan de hand waarvan de drie voormelde gevallen van overmacht kunnen worden aangetoond.

Ofschoon in de nota aan de Vlaamse Regering hieromtrent geen uitleg wordt gegeven, kan worden aangenomen dat met de limitatieve opsomming van de gevallen van overmacht de stellers van het ontwerp beogen discussie te vermijden over wat al dan niet onder dat begrip valt. Nog afgezien van de vraag of gevallen van overmacht, die per definitie onvoorzienbaar zijn, limitatief kunnen worden opgesomd, moet – om bestaanbaar te zijn met het grondwettelijke beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie – in ieder geval die opsomming voldoende ruim zijn zodat alle vergelijkbare gevallen voor terugbetaling in aanmerking komen. Het komt de Raad van State, afdeling Wetgeving, voor dat dit thans niet het geval is en dat zowel de in het ontworpen artikel 55/1, § 2, derde lid, vermelde gevallen, als de in het vierde lid van die bepaling vermelde documenten waarmee ze kunnen worden aangetoond, van die aard zijn dat gelijkaardige situaties worden uitgesloten van de mogelijkheid tot terugbetaling, zonder dat hiervoor een redelijke verantwoording wordt gegeven.

Zo moet, bijvoorbeeld, de onbeschikbaarheid van het voertuig waarmee de kandidaat het praktische examen wou afleggen, worden aangetoond middels een kopie van het proces-verbaal of van de melding bij de politie. Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt daarbij gedacht aan gevallen waarbij “het voertuig betrokken was bij een auto-ongeval, het voertuig in beslag werd genomen, er een wielklem op het voertuig werd geplaatst, het voertuig werd gestolen”. Er zijn echter nog andere situaties denkbaar waardoor het voertuig waarmee de kandidaat het praktische examen wou afleggen niet beschikbaar is, zonder dat dit aanleiding geeft tot een proces-verbaal of een melding bij de politie, bijvoorbeeld in geval van motorpech. Er valt moeilijk in te zien waarom in het ene geval het inschrijvingsgeld wel zou worden terugbetaald, en in het andere niet.

Het ontworpen artikel 55/1, § 2, derde en vierde lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 moet worden heroverwogen in het licht van het voorgaande.

Bijlage 1

8. Punt B, 1, a), 2°, van de ontworpen bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 vereist een slaagcijfer van 41/50 voor het eerste onderdeel van het gecombineerd theoretisch examen, terwijl thans het slaagcijfer 40/50 is:

Hieromtrent om toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde:

“Overeenkomstig artikel 36, tweede lid, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 bestaat het gecombineerd theoretisch examen, dat wordt afgelegd om zowel een rijbewijs C of D als een getuigschrift van basiskwalificatie te behalen, uit de volgende drie delen:

- ‘1° 100 vragen waarbij uit meerdere antwoorden kan worden gekozen, dan wel vragen waarop één antwoord moet worden gegeven, of een combinatie van de twee systemen. Deze proef duurt 100 minuten;*
- 2° casestudy’s. Deze proef duurt 80 minuten;*
- 3° een mondelinge proef. Deze proef duurt 60 minuten.’*

De 100 vragen in het kader van het gecombineerd theoretisch examen zijn als volgt verdeeld (cfr. de ontworpen bijlage 4, punt B, 1. bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007):

- a) vijftig vragen over de examenstof, vermeld in bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998;
- b) vijftig vragen over de examenstof, vermeld in bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007.

Een kandidaat die op vandaag een gecombineerd theoretisch examen aflegt, moet overeenkomstig bijlage 1, punt B, 1., bij het ministerieel besluit van 29 oktober 2008 tot bepaling van de beoordelingsregels van de theoretische en praktische examens met het oog op het behalen van het getuigschrift van basiskwalificatie bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E, voor de 50 vragen over de examenstof, vermeld in bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998, 40 op 50 behalen om te slagen voor dit onderdeel:

‘B. Het gecombineerd theoretisch examen bedoeld in artikel 36 van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E wordt als volgt geëvalueerd :

1. honderd vragen die als volgt worden verdeeld :

- vijftig vragen betreffende de examenstof voorzien in de bijlage 4 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs :

Maximum aantal punten : 50

Minimum vereist om te slagen : 40

Bij het traject om een rijbewijs C of D te behalen zonder het getuigschrift van basiskwalificatie, moet een kandidaat, overeenkomstig punt B, II, 1° van bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998, 41 op 50 behalen om te slagen voor het theoretisch examen:

‘B. Wijze van beoordeling. II 1° Categorieën A1, A2, A, C1, C, D1 en D:

a) maximum aantal punten: 50;

b) minimum vereist om te slagen: 41.

2° Categorie B:

a) maximum aantal punten: 50;

b) minimum vereist om te slagen: 41.

De kandidaat is niet geslaagd als hij ten minste twee verkeerde antwoorden geeft op vragen die betrekking hebben op de overtredingen van de derde of vierde graad, vermeld in de artikelen 3 en 4 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, of die betrekking hebben op het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid, bepaald in de reglementen die zijn uitgevaardigd op grond van de wet.'

Een kandidaat die bij een gecombineerd theoretisch examen dus 40 op 50 behaalt voor de 50 vragen over de examenstof, vermeld in bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998, is geslaagd voor dat onderdeel maar als hij zou willen overschakelen naar het traject om een rijbewijs C of D te behalen zonder het getuigschrift van basiskwalificatie, dan is hij niet geslaagd omdat in dat geval 41 op 50 vereist is, dit terwijl het in de praktijk dezelfde vragen betreft.

De ontworpen regeling beoogt om deze ongelijkheid weg te werken. Met de ontworpen regeling wordt de puntentelling dus logischer en eerlijker voor kandidaten die van traject veranderen om een rijbewijs C of D te behalen."

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE