



Vlaams
Parlement

stuk **1870** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur
in geval van bijzonder wegtransport

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	19
Advies van de Mobiliteitsraad	33
Advies van de Raad van State	37
Ontwerp van decreet	53
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse.....	67

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. SITUERING VAN HET DECREET

1. Dit ontwerp van decreet beoogt een globale regeling tot stand te brengen betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Deze regeling kadert binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake “de wegen en hun aanhorigheden” (artikel 6, §1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

Onder de noemer ‘bijzonder wegtransport’ valt niet enkel het klassieke ‘uitzonderlijke vervoer’ (transporten die wegens de constructie van het voertuig of de ondeelbaarheid van de lading afwijken van de maximale afmetingen of massa’s zoals bepaald in het koninklijk besluit Technische Eisen van 15 maart 1968), maar ook het vervoer met langere en zwaardere slepen (vervoer van een deelbare lading met een voertuigcombinatie die wat lengte en massa betreft afwijkt van de maxima zoals bepaald in voormeld koninklijk besluit).

Daarnaast worden de bepalingen van het geldende Aslastendecreet (artikelen 55 bis tot en met 62 van het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999) geïntegreerd in deze globale regeling. Het betreft dan weliswaar gewone doch overladen voertuigen, zodat zij eveneens vallen onder de noemer ‘bijzonder wegtransport’.

2. Op 20 juli 2006 gaf de Vlaamse Regering een negatief advies over een voorontwerp van koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer en het ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten betreffende de organisatie van het uitzonderlijk vervoer (zie document VR/2006/20.07/DOC.0912 en DOC0912Bis), in hoofdzaak wegens schending van de bevoegdheidsverdeling. Er werden ook een aantal inhoudelijke opmerkingen en suggesties gegeven.

De federale overheid heeft hierna het voorontwerp op een aantal punten aangepast en voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Dit advies werd op 3 oktober 2006 gegeven (advies 41.234 van 3 oktober 2006). Er werden een aantal bepalingen aangewezen die uit het voorontwerp verwijderd moesten worden, gezien ze tot de bevoegdheid van de gewestelijke overheden behoren. Kort samengevat kan men stellen dat de Raad meent dat alle bepalingen die als doelstelling het bevorderen van een veilig en vlot verkeer hebben, een federale bevoegdheid zijn en dus in het voorontwerp behouden mogen blijven. De bepalingen die daarentegen wezenlijk de bescherming van de weginfrastructuur beogen, kunnen alleen op gewestelijk niveau geregeld worden. De Raad erkent dat de scheidingslijn soms heel dun is en er een nauwe verwevenheid mogelijk is. Zij stelt dan ook voor om de bepalingen die een nauwe verwevenheid vertonen met beide bevoegdheden, in een samenwerkingsakkoord te regelen.

De federale overheid vaardigde het koninklijk besluit van 2 juni 2010 uit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. Dit besluit werd gewijzigd door het koninklijk besluit van 24 oktober 2011, waarbij specifieke voorschriften voor landbouwvoertuigen werden ingelast. Intussen verscheen het ministerieel besluit van 16 december 2010 betreffende de procedure, de vorm en de inhoud van de vergunning voor het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen.

Wat de gewesten betreft, steunt de regeling van het uitzonderlijk vervoer nog altijd op artikel 48 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (koninklijk besluit van 1 december 1975). Dit artikel wordt wat het Vlaamse Gewest betreft echter opgeheven

door dit ontwerp van decreet en vervangen door een nieuwe reglementering als onderdeel van een globale regeling betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Het ontwerp bevat in navolging van het advies van de Raad van State alleen de bepalingen die de bescherming van de verkeersinfrastructuur beogen. Voor zover de bevoegdheden van de federale en de gewestelijke overheid elkaar overlappen, zijn het koninklijk besluit en het ontwerp van decreet inhoudelijk op elkaar afgestemd. Voor de praktische uitwerking (onder andere vergunningsaanvragen via één loket en integratie van de federale en de regionale vergunning) en de verdere opvolging werd op 2 juli 2012 een samenwerkingsakkoord afgesloten met de federale overheid.

3. Op het vlak van het vervoer met langere en zwaardere slepen, wordt een decretale grondslag voorzien om, binnen het kader van een proefproject, op bepaalde trajecten, en onder specifieke voorwaarden, transporten uit te voeren.

Op 10 juli 2007 werd een resolutie aangenomen in het Vlaams Parlement betreffende het opzetten van een proefproject voor Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's). Aan de Vlaamse Regering werd gevraagd de nodige stappen te ondernemen om een proefproject voor LZV's op te zetten, met het oog op een verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak, zonder dat aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaart wordt geraakt en waarbij een dergelijk proefproject geen negatieve invloed mag uitoefenen op de verkeersveiligheid.

Enerzijds is er een hogere vervoersefficiëntie daar twee LZV's het equivalent kunnen zijn van drie reguliere vrachtwagens wat resulteert in minder voertuigkilometers, minder verbruik en minder uitstoot. Anderzijds kunnen grotere vrachtwagens een invloed hebben op de andere, al dan niet gemotoriseerde weggebruikers. Om deze invloeden te kunnen onderzoeken wordt een proefproject mogelijk gemaakt.

De Europese wetgeving (richtlijn 96/53/EG, artikel 4, vierde en vijfde lid) laat dergelijke proefprojecten toe in lidstaten op voorwaarde dat deze de commissie daarvan op de hoogte brengen en er geen discriminatie is op grond van nationaliteit.

In het kader van het proefproject zullen voorwaardelijk een aantal LZV's op bepaalde trajecten toegelaten worden. De Vlaamse Regering zal het maximaal aantal trajecten bepalen en de selectiecriteria om het aantal trajecten te herleiden tot dit aantal indien de ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen betrekking hebben op een hoger aantal. Deze proef biedt de mogelijkheid om de effecten van dit vervoer op het verkeer te onderzoeken. Via deze evaluatie kunnen de verschillende effecten in kaart worden gebracht en aanbevelingen worden gedaan.

In 2011 werd in het kader van de voorbereiding van het proefproject de Mobiliteitsraad Vlaanderen om advies gevraagd aan de hand van een aantal voorgestelde mogelijke trajecten.

Het advies werd voor wat betreft de timing en duur van het proefproject verwerkt in het ontwerp van decreet. Bij de opmaak van het besluit van de Vlaamse Regering zal rekening gehouden worden met de aanbevelingen voor wat betreft de procedure en evaluatie van het proefproject en het voorkomen van de ongewenste modal shift.

Op federaal vlak is er het koninklijk besluit van 19 maart 2012 betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten, dit in toepassing van de bevoegdheid van de federale overheid inzake de veiligheid en vlotheid van het wegverkeer en het bepalen van de technische voorwaarden van voertuigen.

Een eerder voorontwerp van koninklijk besluit betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten werd aan het advies van de Raad van State voorgelegd. In dit advies van 24 november 2008 (advies 45.405/4) verwijst de Raad van State naar zijn advies over het voorontwerp van koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer (advies 41.234 van 3 oktober 2006) en dan vooral naar de reeds geschetste principes over de bevoegdheidsverdeling.

De Raad van State onderstreept nogmaals de nauwe onderlinge verwevenheid tussen de federale bevoegdheden (algemene politie en technische eisen) en de regionale bevoegdheden (beheer van de wegen en bescherming van de verkeersinfrastructuur), ook op het vlak van het verkeer van langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten.

Op zijn beurt regelt het Vlaamse Gewest nu met dit ontwerp van decreet de voorwaarden waaronder het vervoer met langere en zwaardere slepen kan worden toegestaan. Het ontwerp bevat in navolging van het advies van de Raad van State alleen de bepalingen die de bescherming van de verkeersinfrastructuur beogen. Voor zover de bevoegdheden van de federale en de gewestelijke overheid elkaar overlappen, zijn het koninklijk besluit en het ontwerp van decreet inhoudelijk op elkaar afgestemd. Voor de praktische uitwerking (onder andere vergunningsaanvragen via één loket en integratie van de federale en de regionale vergunning) en de verdere opvolging werd op 2 juli 2012 een samenwerkingsakkoord afgesloten met de federale overheid.

4. De bepalingen van hoofdstuk XIV. Schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding, van het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999 (het zgn. Aslastendecreet), worden met enkele aanpassingen gedeeltelijk geïntegreerd in dit ontwerp van decreet. De overige bepalingen zullen opgenomen worden in een uitvoeringsbesluit.

Tenslotte bevat het decreet ook een bepaling die gewone transporten (dus geen uitzonderlijk vervoer of vervoer met langere of zwaardere voertuigen) die de massa's of de afmetingen bepaald in het wegverkeersreglement en het technisch reglement overschrijden, verbiedt.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

De bevoegdheid tot het nemen van regels inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport past in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake de “wegen en hun aanhorigheden” (artikel 6, §1, X, eerste lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen).

Artikel 2

Een aantal begrippen wordt gedefinieerd. Een aantal definities wordt overgenomen uit het Aslastendecreet inzake de strafbepalingen, het toezicht, de administratieve geldboete en procedure.

Met betrekking tot de definitie van overtreder dient te worden verduidelijkt dat onder overtreder zowel de chauffeur van het in overtreding zijnde voertuig als zijn werkgever als de opdrachtgever en de verlader begrepen kan worden.

Artikel 3

Het eerste lid bevat een algemene verbodsbepaling. Het betreft de transporten uitgevoerd met voertuigen of voertuigcombinaties die niet als een uitzonderlijk vervoer beschouwd

kunnen worden (ze hebben geen bijzondere constructie of bevatten geen ondeelbare lading) en evenmin worden uitgevoerd in het proefproject bedoeld in artikel 4, maar die toch de massa's of afmetingen bepaald in het wegverkeersreglement en het technisch reglement overschrijden.

Het tweede lid komt overeen met de strafbaarstelling van artikel 56 van het Aslastendecreet. Schade aan het wegdek wordt immers hoofdzakelijk veroorzaakt wanneer een as zwaarder geladen is dan wettelijk voorzien. Wetenschappelijke studies hebben dit al herhaaldelijk aangetoond.

Zowel in het eerste als het tweede lid wordt de term 'toegestaan maximum' gebruikt. Hieronder wordt de maximaal toegelaten massa of de maximaal toegelaten lengte, breedte of hoogte bedoeld, zoals blijkt uit andere reglementeringen. De vastgestelde waarden dienen, eventueel gecorrigeerd om meetfouten uit te sluiten, aldus te worden vergeleken met de norm bepaald in andere wetgevingen. Met eventuele wettelijke toleranties voorzien in andere regelgevingen wordt geen rekening gehouden, enkel met de norm. Waar nodig werd in het decreet zelf een wettelijke tolerantie voorzien.

Artikel 4

Dit artikel staat, binnen het kader van een proefproject, het vervoer toe met langere en zwaardere slepen mits een schriftelijke en voorafgaande vergunning. De lengte van de sleep mag niet meer bedragen dan 25,25 meter, met een maximaal toegelaten massa van 60 ton. Met dit laatste wordt bedoeld dat men in het kader van het proefproject een vergunning voor LZV's kan afleveren met een maximaal toegelaten massa van maximaal 60 ton. Het betreft hier een vergunningsnorm en geen laadvoorwaarde. Voertuigen die deze maximaal toegelaten massa overschrijden kunnen geverbaliseerd worden op basis van artikel 6.

Artikel 5

Hier wordt bepaald dat een proefproject met langere en zwaardere slepen een maximale duur heeft van twee jaar, eenmaal verlengbaar voor twee jaar. De Vlaamse Regering zal de aanvangsdatum van het proefproject bepalen alsook de hoofdtrajecten en de toetsingscriteria om de geschiktheid van de voor-, na- en tussentrajecten te beoordelen. De Vlaamse Regering bepaalt het maximaal aantal trajecten en de selectiecriteria op basis waarvan het aantal trajecten kan herleid worden tot dit aantal indien de ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen betrekking hebben op een hoger aantal. De inhoud en de modaliteiten betreffende de aanvraag en de afgifte van de vergunning alsook de modaliteiten betreffende de evaluatie van het proefproject zullen eveneens door de Vlaamse Regering worden bepaald.

De vergunning zal bepalen welk traject moet gevolgd worden en welke maatregelen de vergunninghouder moet nemen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen.

Voor het afleveren van een vergunning kan de Vlaamse Regering een vergoeding vragen (zie artikel 9).

Artikel 6

Dit artikel bevat een algemeen verbod voor slepen die wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften van het technisch reglement en het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, om zich op de openbare weg te bevinden zonder schriftelijke voorafgaande vergunning of met miskennis van de vergunningsvoorwaarden.

Artikel 7

Dit artikel poneert de algemene regel dat voor elk uitzonderlijk vervoer een vergunning nodig is. Er worden echter vrijstellingen voorzien voor het uitzonderlijk vervoer dat verricht wordt door of in opdracht van bepaalde overheidsdiensten. Zo zullen de uitzonderlijke voertuigen die belast zijn met het strooien van de wegen of met het sneeuwruimen geen vergunning moeten hebben.

Artikel 8

In de vergunning moet verduidelijkt worden hoe de vergunninghouder of de bestuurder beschadiging van de weginfrastructuur en aanpalende eigendommen moet voorkomen.

Afhankelijk van de inhoud van de aanvraag kan het nodig zijn om in de vergunning een specifieke reisweg, de maximale afmetingen en massa's op te leggen. Dit stemt overeen met wat nu al in de praktijk op de vergunningen afgeleverd door de federale overheid is opgenomen.

Artikel 9

De bevoegdheid om de aanvraag van de vergunning te regelen, alsook het bepalen van een vergoeding voor het afleveren van een vergunning wordt gedelegeerd aan de Vlaamse Regering.

Een vergoeding wordt voorzien omdat aan de vergunninghouder de mogelijkheid wordt gegeven om, bij wijze van uitzondering, de verkeersinfrastructuur te gebruiken voor het uitvoeren van een transport met een voertuig dat, wat afmetingen of massa's betreft, afwijkt van de normaal toegestane voertuigen in het verkeer. De vergunninghouder wordt een reismogelijkheid geboden over een verkeersinfrastructuur die voldoet aan de specifieke eisen van deze bijzondere transporten. Om dit mogelijk te maken moet de overheid investeren. Een hogere kostprijs moet betaald worden voor het ontwerp, de aanleg, de inrichting en het onderhoud van die infrastructuur.

De retributie is tevens een vergoeding voor de administratieve kosten die gemaakt worden om de aanvraag van een vergunning te onderzoeken: het bepalen van de reiswegen met inachtneming van de beperkingen, de modaliteiten en de voorwaarden voor het gebruik ervan.

Artikel 10

De Vlaamse Regering kan specifieke voorschriften bepalen om het uitzonderlijk vervoer op bepaalde tijdstippen (bijv. extreme temperaturen), plaatsen (bijv. bruggen met beperkte draagkracht) enzovoort te verbieden of aan extra voorwaarden te onderwerpen.

Artikel 11

Er wordt een verplichting opgelegd om de reisweg (opgelegd of aangegeven door de aanvrager) voorafgaandelijk te verkennen. Indien er hierbij hindernissen worden aangetroffen die voor het uitzonderlijk vervoer verwijderd moeten worden, wordt de beheerder hier tenminste acht werkdagen voor de doortocht van verwittigd, zodat in onderling overleg naar een oplossing kan gezocht worden. Deze bepaling beoogt een ruimer toepassingsgebied dan de wegbeheerder zelf, die ook aan derden (precaire) gebruikstoelatingen kan verlenen op het openbaar wegendomein die een belemmering kunnen vormen voor een veilige en vlotte doorgang van het uitzonderlijk vervoer: een haltebord van De Lijn, constructies van particuliere vergunning- of concessiehouders enzovoort. In dat geval moeten deze beheerders gecontacteerd worden voor overleg. In ieder geval zijn de kosten hiervan ten laste van de vergunninghouder.

Deze verkenning heeft tot doel de hindernissen tijdig te detecteren en hiervoor gepaste maatregelen te kunnen nemen. Het KB voorziet daarnaast een verkenning die zo kort mogelijk voor het transport moet gebeuren. Deze verkenning is een laatste nazicht van de route voordat het transport effectief aanvangt.

Artikel 12

De plicht zich te melden stelt de wegbeheerder in staat om een zicht te krijgen op welke transporten waar en wanneer rijden, zodat gerichtere controles en handhaving mogelijk worden.

Artikel 13

Indien tijdens het uitzonderlijk vervoer toch onverwacht blijkt dat het niet mogelijk is de normale reisweg te volgen, mag men van deze reisweg afwijken. De voorwaarden zullen door de Vlaamse Regering worden bepaald.

Artikel 14

Inbreuken op dit decreet of haar uitvoeringsbesluiten worden op vier verschillende wijzen gestraft, afhankelijk van het al dan niet berokkenen van schade aan de openbare weg, de aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken, en afhankelijk van de aard van de schade. Voor de volledigheid kan worden benadrukt dat inbreuken op de uitvoeringsbesluiten enkel betrekking hebben op de aspecten waarvoor de regering in het decreet uitdrukkelijk gemachtigd wordt om deze te regelen.

De eerste categorie van geldboetes betreft inbreuken die geen schade berokkenen. Dit zou bijv. kunnen in de situatie waarbij de vervoerder het tijdstip van het uitzonderlijk vervoer niet gemeld heeft.

Er wordt een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een geldboete van 50 euro tot 5000 euro, vermeerderd met de opdecimen, of één van deze straffen alleen voorzien.

De tweede categorie betreft specifiek inbreuken op de maximaal toegelaten afmetingen, die geen schade berokkenen. Hier wordt voorzien in gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een progressieve geldboete, afhankelijk van de mate van overschrijding, of één van deze straffen alleen. Dergelijke inbreuken die wel schade berokkenen vallen onder de derde categorie.

Een derde categorie van geldboetes betreft inbreuken die wel schade berokkenen, uitgezonderd de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan te hoog geladen vrachtwagens die bruggen beschadigen.

Er wordt een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een geldboete van 200 euro tot 20.000 euro, vermeerderd met de opdecimen, of één van deze straffen alleen.

Met schade wordt schade bedoeld in de zin van artikel 1382 BW e.v.

De laatste categorie van geldboetes zijn progressieve geldboetes. Deze categorie is overgenomen uit artikel 57, §1, van het Aslastendecreet en aangepast door een extra boeteschaal te voorzien opdat minder grote sprongen in de omvang van de boetes worden gemaakt.

Vaak rust de verantwoordelijkheid voor transportmisdrijven niet enkel bij de chauffeur die zich daadwerkelijk met het voertuig op de openbare weg bevindt, maar bijvoorbeeld ook bij de verlader die het voertuig geladen heeft of de opdrachtgever.

Daarom wordt in paragraaf 3 voorzien dat eenieder die instructies heeft gegeven of daden heeft gesteld die hebben geleid tot een inbreuk, op dezelfde manier kan gestraft worden als de eigenlijke overtreder.

Artikel 15

Er wordt voor inbreuken die schade berokkenen aan het patrimonium van het Vlaamse Gewest, naar analogie met artikel 58 van het Aslastendecreet, een solidariteitsbijdrage ingevoerd ten laste van de overtreders en ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

De werkgever is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de bijdrage opgelegd aan zijn werknemers.

Artikel 16

De wegeninspecteurs aangewezen door de Vlaamse Regering worden bevoegd gemaakt om inbreuken op het decreet en haar uitvoeringsbesluiten op te sporen en te verbaliseren. Ze krijgen hiervoor een aantal bijzondere bevoegdheden (cf. Aslastendecreet). In afwijking op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting wordt voorzien dat de processen-verbaal die door de wegeninspecteurs worden opgesteld, een bijzondere wettelijke bewijswaarde krijgen toegekend. Deze bepaling is niet onredelijk gellet op het technische karakter van de wetgeving en manier waarop de inbreuken op de wetgeving vast moeten worden gesteld. Inbreuken op het decreet betreffen immers vaak momentopnames.

Artikel 17

Naast de strafrechtelijke sancties wordt ook de mogelijkheid voorzien voor de wegeninspecteur-controleur en de Vlaamse Regering in graad van beroep, om een administratieve geldboete op te leggen.

Het bedrag van de administratieve geldboete wordt vastgesteld op het minimum van de strafrechtelijke geldboete. Er wordt tevens de mogelijkheid geboden om bij de bepaling van de administratieve geldboete rekening te houden met de aanwezigheid van eventuele verzachtende omstandigheden of recidive.

De bepalingen van de paragrafen 3 tot en met 5 komen overeen met artikel 59, §§3, 4 en 5, van het Aslastendecreet en behoeven dan ook geen verdere uitleg. Er werd evenwel voorzien dat de wegeninspecteur-controleur ook de mogelijkheid krijgt om een administratieve geldboete op te leggen wanneer de procureur des Konings niet binnen de 60 dagen meedeelt te vervolgen. In het Aslastendecreet was dit niet voorzien met als gevolg dat er voor de overtreders geen rechtszekerheid was wanneer de procureur des Konings nalaat binnen de 60 dagen een beslissing te nemen.

In paragraaf 6 wordt de onmiddellijke inning van de administratieve geldboete behandeld.

Het onderscheid tussen overtreders met en zonder een woonplaats of vaste verblijfplaats in België wordt gemaakt. Bij de eerste categorie is de onmiddellijke inning facultatief en bij de tweede is ze verplicht maar wordt het bedrag in consignatie gegeven.

De onmiddellijke inning doet de strafvordering vervallen, de consignatie niet.

Hierbij mag niet uit het oog worden verloren dat de politiediensten en wegeninspecteurs alleszins niet willekeurig boetes onmiddellijk kunnen innen, zelfs niet indien de overtreder dit zelf zou voorstellen. Daarbij moet immers rekening worden gehouden met de richtlijnen vervat in de omzendbrieven betreffende het handhavingsbeleid (onder meer omzendbrief R31/2007 van het college van procureurs-generaal van 6 september 2007).

Paragraaf 7 bevat de regeling in verband met het in beslag nemen van voertuigen wanneer niet onmiddellijk betaald kan worden.

Artikel 18

Dit artikel regelt de voorwaarden waaronder een administratieve geldboete met uitstel kan toegestaan worden, evenals de modaliteiten ervan.

Artikel 19

Er wordt, naar analogie met het Aslastendecreet (artikel 60 en 60bis), een administratieve procedure in drie stappen voorzien.

Paragraaf 1 bevat de eerste stap.

Bij ingezetenen die de administratieve geldboete niet onmiddellijk betaald hebben deelt de wegeninspecteur-controleur, binnen de 90 dagen na enerzijds het ontvangen van de beslissing van de procureur des Konings om niet te vervolgen of anderzijds het verstrijken van de termijn bedoeld in artikel 17, §3, de overtreder zijn beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete mee. Hij licht de burgerrechtelijk aansprakelijke eveneens in over zijn aansprakelijkheid.

Bij niet-ingezetenen, deelt de wegeninspecteur-controleur, binnen de 90 dagen na enerzijds het ontvangen van de beslissing van de procureur des Konings om niet te vervolgen of anderzijds het verstrijken van de termijn bedoeld in artikel 17, §3, de overtreder en de burgerrechtelijk aansprakelijke zijn beslissing tot vrijgave van de geconsigneerde administratieve geldboete mee.

De wegeninspecteur-controleur is niet verplicht om een administratieve geldboete op te leggen of de geconsigneerde administratieve geldboete vrij te geven. Hij kan evenzeer beslissen dit niet te doen. Deze beslissing zal door de wegeninspecteur-controleur gemaakt worden op basis van de stukken aanwezig in het dossier, waaronder het proces-verbaal.

Wanneer hij nalaat om dit binnen de 90 dagen te doen, vervalt de mogelijkheid. Op die manier wordt verhinderd dat de burger in de onzekerheid blijft wat betreft het al dan niet administratief ‘vervolgd’ worden voor zijn misdrijf.

Betekening van deze beslissing doet de strafvordering vervallen. De vorm en de inhoud van de beslissing wordt bepaald door de Vlaamse Regering.

Omdat de overtreder het recht moet krijgen om zich in een procedure op tegenspraak te verdedigen voorziet paragraaf 2 in de mogelijkheid bezwaar aan te tekenen tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur. Zowel de overtreder als de onderneming kan bezwaar aantekenen. De Vlaamse Regering bepaalt de termijn waarbinnen en de wijze waarop bezwaar kan worden aangetekend.

Bij gebrek aan tijdig bezwaar wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of vrijgegeven. De overtreder of de burgerrechtelijk aansprakelijke onderneming is, wanneer de administratieve geldboete niet onmiddellijk werd geïnd, verplicht om binnen de 30 dagen na ontvangst van de uitnodiging over te gaan tot betaling.

Als tijdig bezwaar wordt aangetekend, worden de overtreder en de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De zaak wordt volledig opnieuw bekeken. De eventuele administratieve geldboete moet dan uiteraard pas betaald worden na het ontvangen van de beslissing na bezwaar. De Vlaamse Regering bepaalt de modaliteiten van de hoorzitting.

De wegeninspecteur-controleur neemt de zaak onmiddellijk na de hoorzitting in beraad en laat zijn beslissing binnen de 30 dagen weten aan de overtreder. Om de rechtszekerheid van de overtreder te bevorderen vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend wanneer de beslissing niet tijdig kenbaar gemaakt is. De druk die op de overtreder gezet wordt om tijdig bezwaar aan te tekenen wordt insgelijks op de administratie gelegd bij het nemen van een beslissing.

Tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur staat een beroep bij de Vlaamse Regering open. Dit wordt geregeld in paragraaf 3. Naast de overtreder kan ook de burgerrechtelijke aansprakelijke onderneming beroep aantekenen tegen de beslissing. Het beroep werkt schorsend.

Bij gebrek aan tijdig beroep wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of vrijgegeven. De overtreder of de burgerrechtelijk aansprakelijke onderneming is, wanneer de administratieve geldboete niet onmiddellijk werd geïnd, verplicht om binnen de 30 dagen na ontvangst van de uitnodiging over te gaan tot betaling. Wanneer het bedrag van de administratieve geldboete opgelegd in verzet kleiner is dan de onmiddellijk geïnde administratieve geldboete wordt het verschil terugbetaald.

Als tijdig beroep wordt aangetekend, worden de overtreder en de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De zaak wordt volledig opnieuw bekeken. De eventuele administratieve geldboete moet dan uiteraard pas betaald worden na het ontvangen van de beslissing na beroep. De Vlaamse Regering bepaalt de modaliteiten van de hoorzitting.

Wanneer de Vlaamse Regering nalaat om binnen een termijn van vier maanden na het aantekenen van beroep een beslissing te vellen vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend. Bij niet-ingezetenen wordt deze termijn verlengd tot vijf maanden.

Paragraaf 4 voorziet dat de Vlaamse Regering ambtenaren kan aanstellen die de hoorzittingen in beroep leiden en de administratieve geldboete opleggen. Deze personen mogen niet betrokken geweest zijn in eerdere stappen van de procedure.

De Vlaamse Regering kan een vergoeding voor de dossierkosten instellen. Het beroep is slechts ontvankelijk nadat het bewijs van betaling werd geleverd. Dit bewijs van betaling kan ten laatste geleverd worden op de hoorzitting. De vergoeding zal steeds worden terugbetaald als de administratieve geldboete na het beroep komt te vervallen.

Wanneer de overtreder of de onderneming in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen kan deze bij dwangbevel ingevorderd worden, zoals bepaald in §5. In eerste instantie zal steeds de burgerrechtelijk aansprakelijke onderneming aangesproken worden tot betaling.

Paragraaf 6 tenslotte regelt de situatie met voertuigen die in beslag genomen werden.

Artikel 20

Dit artikel werd integraal overgenomen uit het Aslastendecreet (artikel 60quater) en behoeft geen verdere uitleg.

Artikel 21

Dit artikel werd integraal overgenomen uit het Aslastendecreet (artikel 60quinquies) en behoeft geen verdere uitleg.

Artikel 22

Het artikel 48 van het verkeersreglement wordt opgeheven. Dit artikel vormt de huidige basis voor het afleveren van vergunningen uitzonderlijk vervoer. Deze opheffing werd in het voorontwerp van koninklijk besluit ook voorzien, maar de Raad van State had er in haar advies uitdrukkelijk op gewezen dat de federale overheid dit alleen kon doen binnen de perken van haar eigen bevoegdheden, en dat het artikel zou blijven bestaan voor wat betreft de bevoegdheden van de gewesten. Vandaar dat hier ook de opheffing wordt voorzien voor het Vlaamse Gewest.

Artikel 23

Ook het Aslastendecreet wordt opgeheven, gezien deze reglementering in dit decreet en in de uitvoeringsbesluiten wordt overgenomen.

Artikel 24

Dit artikel bepaalt dat het decreet in werking zal treden op een door de Vlaamse Regering te bepalen datum. Dit wordt voorzien omdat het decreet en het uitvoeringsbesluit dan gelijktijdig kunnen in werking treden, gezien het decreet op zich eigenlijk nog niet werkbaar is zonder het uitvoeringsbesluit. De uiterste datum van inwerkingtreding wordt bepaald op 1 juli 2014.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de
verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° algemeen reglement op de politie van het wegverkeer: het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg en de daaruit volgende toepassingsbesluiten;
- 2° onderneming: natuurlijke persoon of rechtspersoon die overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder;
- 3° overtreder: natuurlijke persoon of rechtspersoon die een inbreuk pleegt op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan, of, in voorkomend geval, als opdrachtgever of verlader optreedt;
- 4° solidariteitsbijdrage: de bijdrage, vermeld in artikel 15, eerste lid.
- 5° technisch reglement: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en de aanpassingen ervan houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;
- 6° uitzonderlijk vervoer: het vervoer dat plaatsvindt met een voertuig of een sleep waarvan de afmetingen, de eigen massa, de massa onder de assen of de massa in beladen toestand, door zijn constructie of zijn ondeelbare lading, de maxima

overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement;
7° Vlaams Infrastructuurfonds: het fonds, opgericht bij artikel 57 en 58 van het decreet van 25 juni 1992 houdende diverse bepalingen tot begeleiding van de begroting 1992;
8° wegeninspecteur: ambtenaar die aangewezen is ter uitvoering van artikel 16;
9° wegeninspecteur-controleur: ambtenaar die aangewezen is ter uitvoering van artikel 17.

Hoofdstuk 2. Bescherming van de verkeersinfrastructuur

Afdeling 1. Algemene bepaling

Art. 3. Het is verboden zich met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in artikel 4 en 7, op de openbare weg te bevinden, waarvan de afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.

Het is verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum, met meer dan 5 procent overschrijdt.

Afdeling 2. Vervoer met langere en zwaardere slepen

Art. 4. In het kader van een proefproject kunnen slepen, die wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement, op maximaal tien trajecten worden toegelaten op voorwaarde dat ze een voorafgaande schriftelijke vergunning hebben gekregen.

De lengte van de sleep mag niet meer bedragen dan 25,25 meter, met een maximaal toegelaten massa van 60 ton.

Art. 5. De Vlaamse Regering bepaalt:

- 1° de aanvangsdatum van het proefproject met een maximale duur van twee jaar, eenmaal verlengbaar voor dezelfde periode;
- 2° de hoofdtrajecten en de toetsingscriteria om de geschiktheid van de voor-, na- en tussentrajecten te beoordelen;
- 3° de selectiecriteria om het aantal vergunningen te herleiden tot tien indien het aantal ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen hoger is;
- 4° de inhoud van de vergunning;
- 5° de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning;
- 6° de procedure voor de evaluatie van het project.

De vergunning vermeldt minstens het traject en de maatregelen tot voorkoming van schade aan de verkeersinfrastructuur.

De Vlaamse Regering kan voor het afleveren van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met langere en zwaardere slepen een vergoeding bepalen

Art. 6. Het is verboden zich met een sleep, die wat lengte en massa betreft niet beantwoordt aan de voorschriften van het technisch reglement en het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, op de openbare weg te bevinden zonder voorafgaande schriftelijke vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven.

Afdeling 3. Uitzonderlijk vervoer

Art. 7. §1. Het is verboden een uitzonderlijk vervoer op de openbare weg uit te voeren zonder schriftelijke voorafgaande vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven.

§2. Er is geen vergunning vereist voor het uitzonderlijk vervoer dat uitgevoerd wordt door of in opdracht van het leger, de politiediensten, de wegbeheerder, de civiele bescherming of de brandweer en voor het uitzonderlijk vervoer dat georganiseerd wordt door de overheid naar aanleiding van rampenbestrijding.

In die gevallen vindt het uitzonderlijk vervoer plaats onder leiding van de overheid die het uitzonderlijk vervoer uitvoert.

De overheid, vermeld in het tweede lid, neemt alle maatregelen die vereist zijn om beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

Art. 8. De vergunning vermeldt de maatregelen die genomen moeten worden om beschadigingen van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

De vergunning vermeldt de te volgen reisweg en voorschriften inzake hoogte, lengte, breedte, massa, aslasten en asafstanden.

Art. 9. De Vlaamse Regering bepaalt op welke wijze de vergunning wordt aangevraagd en afgeleverd.

De Vlaamse Regering kan voor het afleveren van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor een uitzonderlijk vervoer een vergoeding bepalen.

Art. 10. De Vlaamse Regering kan het uitzonderlijk vervoer verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.

Art. 11. Als er voor de doortocht van het uitzonderlijk vervoer hindernissen verwijderd moeten worden, wordt de beheerder daarvan op de hoogte gebracht ten minste acht werkdagen vóór de doortocht. De te nemen maatregelen worden dan in gemeenschappelijk overleg bepaald met de beheerder.

Art. 12. De Vlaamse Regering kan bepalen dat het Agentschap Wegen en Verkeer op de hoogte gebracht moet worden van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de

voertuigen van het vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen.

In het eerste lid wordt verstaan onder Agentschap Wegen en Verkeer: het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid binnen het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

Art. 13. In geval van overmacht of van een onverwachte hindernis mag er van de opgelegde reisweg afgeweken worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen en toezicht

Art. 14. Inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan worden, onverminderd een eventuele schadevergoeding, bestraft als volgt:

1° met een geldboete van 50 euro tot 5.000 euro als er, ten gevolge van de inbreuk, geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken:

2° inbreuken op de maximaal toegestane afmetingen worden, als er, ten gevolge van de inbreuk, geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken bestraft met een progressieve geldboete. Die geldboete bedraagt:

- a) 10 euro tot 1.000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met minder dan 20 cm;
- b) 50 euro tot 5.000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met 20 cm tot minder dan 50 cm;
- c) 100 euro tot 10.000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met 50 cm en meer.

3° met een geldboete van 200 euro tot 20.000 euro als er, ten gevolge van de inbreuk, andere schade dan de schade, vermeld in artikel 3, tweede lid, ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken.

In afwijking van het eerste lid worden inbreuken op artikel 3, tweede lid, bestraft met een progressieve geldboete. Die geldboete bedraagt:

- 1° 50 euro tot 5000 euro bij een overlading met minder dan 500 kg;
- 2° 100 euro tot 10.000 euro bij een overlading met 500 kg tot minder dan 1000 kg;
- 3° 175 euro tot 20.000 euro bij een overlading met 1000 kg tot minder dan 1500 kg;
- 4° 250 euro tot 30.000 euro bij een overlading met 1500 kg tot minder dan 2000 kg;
- 5° 350 euro tot 40.000 euro bij een overlading met 2000 kg tot minder dan 2500 kg;
- 6° 500 euro tot 50.000 euro bij een overlading met 2500 kg tot minder dan 3000 kg;
- 7° 750 euro tot 75.000 euro bij een overlading met 3000 kg en meer.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, gelden voor de inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

De opdrachtgever en de verlader worden, overeenkomstig de strafbepalingen, vermeld in het eerste en het tweede lid, gestraft als ze instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die hebben geleid tot een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 15. Bij een veroordeling voor een inbreuk die gepleegd is op gewestwegen, bestraft overeenkomstig artikel 14, eerste lid, 3°, en het tweede lid, spreekt de rechter bovendien de verplichting uit om een forfaitair bedrag te betalen als bijdrage tot financiering van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Voor inbreuken, bestraft overeenkomstig artikel 14, eerste lid, 3°, wordt dat bedrag vastgesteld op 100 euro.

Voor inbreuken, bestraft overeenkomstig artikel 14, tweede lid, wordt dat bedrag vastgesteld als volgt:

- 1° 25 euro bij een overlading met minder dan 500 kg;
- 2° 50 euro bij een overlading met 500 kg tot minder dan 1000 kg;
- 3° 87,5 euro bij een overlading met 1000 kg tot minder dan 1500 kg;
- 4° 125 euro bij een overlading met 1500 kg tot minder dan 2000 kg;
- 5° 175 euro bij een overlading met 2000 kg tot minder dan 2500 kg;
- 6° 250 euro bij een overlading met 2500 kg tot minder dan 3000 kg;
- 7° 375 euro bij een overlading met 3000 kg en meer.

De bedragen, vermeld in het tweede en het derde lid, zijn onderworpen aan de verhoging, vermeld in de bepalingen over de opdecimen op de strafrechtelijke geldboetes.

De bijdragen, vermeld in het eerste lid, worden ingevorderd door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen volgens de regels die van toepassing zijn op de invordering van de strafrechtelijke geldboetes. De ingevorderde bedragen worden driemaandelijks door die administratie overgemaakt aan het Vlaams Infrastructuurfonds.

De onderneming is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de solidariteitsbijdrage waartoe de personen voor wie ze overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk is, veroordeeld worden.

Art. 16. Onverminderd de bevoegdheid van andere personen houden de wegeninspecteurs die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering bepaalt de kentekens van hun functie.

De wegeninspecteurs kunnen in het kader van de uitoefening van hun opdracht:

- 1° bevelen geven aan de bestuurders;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en

inzage te nemen van documenten en andere informatiedragers;
3° het vastgestelde overtollige gewicht en/of de te hoge, te brede of te lange lading doen afladen of herverdelen;
4° de bijstand van de politie vorderen;
5° de vergunning en de bijlagen inhouden totdat de overtreding ophoudt te bestaan.

De wegeninspecteurs zijn bovendien bevoegd om inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel. Binnen veertien dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder en, in voorkomend geval, aan de onderneming toegestuurd.

De onderneming moet binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de wegeninspecteur-controleur bevestigen dat ze, overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.

Hoofdstuk 4. Administratieve geldboete en procedure

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 17. §1. Voor inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan kunnen de door de Vlaamse Regering aangewezen wegeninspecteurs-controleurs en de Vlaamse Regering in graad van beroep een administratieve geldboete opleggen overeenkomstig de hierna bepaald regels.

§2. Het tarief van de administratieve geldboete is gelijk aan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen.

Als er verzachtende omstandigheden zijn, kan de wegeninspecteur-controleur of de Vlaamse Regering een administratieve geldboete onder de betreffende minimumbedragen opleggen.

Als een overtreder binnen de positieve referteperiode opnieuw een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan pleegt, kan de administratieve geldboete bepaald worden op het dubbel van de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen.

In het derde lid wordt verstaan onder positieve referteperiode: de periode van drie jaar die volgt op de datum waarop een administratieve geldboete of een strafrechtelijke sanctie is opgelegd wegens een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

§3. De wegeninspecteurs brengen de wegeninspecteur-controleur op de hoogte van de door hen vastgestelde misdrijven en, in voorkomend geval, van de onmiddellijke inningen of consignaties, vermeld in paragraaf 6.

Als de administratieve geldboete niet onmiddellijk werd geïnd of als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, deelt de wegeninspecteur-controleur aan de procureur des Konings zijn voornemen mee om een

administratieve geldboete op te leggen binnen dertig dagen na de ontvangst van het proces-verbaal.

De procureur des Konings beschikt over een vervaltermijn van zestig dagen na de ontvangst van die kennisgeving om zijn voornemen om al dan niet strafvervolging in te stellen mee te delen aan de wegeninspecteur-controleur.

Als de procureur des Konings tijdig beslist om strafvervolging in te stellen, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

Als de procureur des Konings beslist om geen strafvervolging in te stellen, kan een administratieve geldboete worden opgelegd.

Als de procureur des Konings zijn beslissing niet tijdig meedeelt, vervalt de mogelijkheid om strafvervolging in te stellen en kan een administratieve geldboete worden opgelegd.

§4. De andere bevoegde personen dan de personen, vermeld in paragraaf 3, brengen de procureur des Konings op de hoogte van de door hen vastgestelde misdrijven en, in voorkomend geval, van de onmiddellijke inningen of consignaties, vermeld in paragraaf 6.

Als de procureur des Konings beslist om geen strafvervolging in te stellen, brengt hij de wegeninspecteur-controleur daarvan op de hoogte. De wegeninspecteur-controleur kan vervolgens een administratieve geldboete opleggen.

§5. De onderneming is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve geldboete, opgelegd aan haar organen en aan de personen voor wie ze overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk is.

§6. De bevoegde personen, vermeld in paragraaf 3 en 4, kunnen de administratieve geldboete onmiddellijk innen als de overtreder daarmee instemt.

De onmiddellijke inning doet de strafvordering vervallen. De sommen komen ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Als de overtreder en de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben en niet instemmen met een onmiddellijke inning van de administratieve geldboete, wordt de administratieve geldboete door de bevoegde personen, vermeld in 3 en paragraaf 4, verplicht geïnd en in consignatie gegeven.

De consignatie doet de strafvordering niet vervallen.

De nadere regels voor de onmiddellijke inning en de consignatie van de administratieve geldboete worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

§7. Als de overtreder en de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben, wordt het door de overtreder bestuurde voertuig op zijn kosten en risico ingehouden tot het bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, in consignatie

gegeven is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

Alshet bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, binnen een termijn van vier werkdagen vanaf de vaststelling van de overtreding, niet in consignatie gegeven is, mag de inbeslagneming van het voertuig bevolen worden door het Openbaar Ministerie.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen naar de overtreder en, in voorkomend geval, naar de onderneming, alsook naar de eigenaar van het voertuig gestuurd.

Het risico en de kosten voor het voertuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder of, in voorkomend geval, van de onderneming.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs geleverd is dat het bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, in consignatie gegeven is en de eventuele bewaringskosten van het voertuig zijn betaald.

Art. 18. §1. De wegeninspecteur-controleur kan geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de administratieve geldboete toekennen.

§2. Het uitstel is alleen mogelijk als in de negatieve referteperiode geen andere administratieve geldboete werd opgelegd aan de overtreder en als er geen strafrechtelijke veroordeling is geweest op basis van dit decreet.

In het eerste lid wordt verstaan onder negatieve referteperiode: de periode van drie jaar die voorafgaat aan de datum waarop een inbreuk gepleegd wordt die achteraf aanleiding geeft tot het opleggen van een administratieve geldboete waarin uitstel wordt toegekend.

§3. Het uitstel geldt voor een proefperiode die ingaat vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete. De wegeninspecteur-controleur kan de duur van de proefperiode vaststellen. De duur van de proefperiode mag niet minder dan één jaar en niet meer dan drie jaar bedragen.

§4. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen als een nieuwe inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan wordt gepleegd gedurende de proefperiode en die nieuwe inbreuk leidt tot een administratieve geldboete of een strafrechtelijke veroordeling.

§5. Het bedrag van de administratieve geldboete moet betaald worden binnen dertig dagen na de herroeping van het uitstel.

§6. In geval van beroep tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur heeft de Vlaamse Regering dezelfde bevoegdheden als de wegeninspecteur-controleur wat betreft het uitstel.

Afdeling 2. Procedure

Art. 19. §1. Als de strafvordering niet vervallen is en het opleggen van een administratieve geldboete overeenkomstig artikel 17 mogelijk is, brengt de wegeninspecteur-controleur, binnen negentig dagen na de ontvangst van de beslissing van de procureur des Konings om geen strafvervolgung in te stellen of na het verstrijken van de termijn, vermeld in artikel 17, §3, derde lid, zijn beslissing om een administratieve geldboete op te leggen ter kennis van de overtreder en, in voorkomend geval, van de onderneming. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van deze beslissing.

Als de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig meedeelt aan de overtreder, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen. De betekening van de beslissing doet de strafvordering vervallen.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze voor het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, betaald worden. Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze na het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Als de strafvordering vervallen is of als de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig verstuurt, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort.

§2. Tegen de beslissing, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, kan onder de voorwaarden en binnen de vervalltermijn, bepaald door de Vlaamse Regering, verzet worden aangetekend bij de wegeninspecteur-controleur. Het verzet schorst de bestreden beslissing.

Als geen tijdig of ontvankelijk verzet werd aangetekend, wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of te zijn vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

De wegeninspecteur-controleur brengt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming ervan op de hoogte als het verzetschrift kennelijk onontvankelijk is, binnen een termijn bepaald door de Vlaamse Regering. De overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming kan onder de voorwaarden en binnen de termijn, bepaald door de Vlaamse Regering, vragen om gehoord te worden over de ontvankelijkheid van het verzet.

Als wel tijdig en ontvankelijk verzet werd aangetekend of als de overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming vraagt om gehoord te worden over de ontvankelijkheid, wordt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de hoorzitting.

Na de hoorzitting, ongeacht of die werd bijgewoond, neemt de wegeninspecteur-controleur de zaak onmiddellijk in beraad. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van de beslissing in verzet.

De beslissing van de wegeninspecteur-controleur moet binnen dertig dagen na de hoorzitting ter kennis worden gebracht van de overtreder en, in voorkomend geval, van de onderneming. Zo niet vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze voor het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, betaald worden. Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze na het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het verzet. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het verzet, wordt teruggestort.

§3. Tegen de beslissing, vermeld in paragraaf 2, zesde lid, kan onder de voorwaarden en binnen de vervalttermijn, bepaald door de Vlaamse Regering, beroep worden aangetekend bij de Vlaamse Regering.
Het beroep schorst de bestreden beslissing.

Als geen tijdig en ontvankelijk beroep werd aangetekend, wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of te zijn vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het verzet. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het verzet, wordt teruggestort.

De Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, brengt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming ervan op de hoogte als het beroepschrift kennelijk onontvankelijk is, binnen een termijn die de Vlaamse Regering heeft bepaald. De overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming kan onder de voorwaarden en binnen de termijn, bepaald door de Vlaamse Regering, vragen om gehoord te worden over de ontvankelijkheid van het beroep.

Als wel tijdig en ontvankelijk beroep werd aangetekend of als de overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming vraagt om gehoord te worden over de ontvankelijkheid, wordt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de hoorzitting.

Na de hoorzitting, ongeacht of die werd bijgewoond, neemt de Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4de zaak onmiddellijk in beraad. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van de beslissing in beroep.

De beslissing van de Vlaamse Regering of van de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, moet binnen een termijn van vier maanden nadat de Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, het beroep ontvangen heeft, ter kennis worden gebracht van de overtreder en, in

voorkomend geval, van de onderneming. Zo niet vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort. Als de overtreder of de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, wordt die termijn verlengd tot vijf maanden.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze betaald worden binnen een termijn, bepaald door de Vlaamse Regering. Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het beroep. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het beroep, wordt teruggestort.

§4. De Vlaamse Regering kan een of meer ambtenaren aanwijzen die de overtreder en de onderneming op de hoogte brengen van de eventuele onontvankelijkheid van het beroep, die de overtreder, de onderneming of de raadsman zullen horen en het beroep zullen uitspreken.

De Vlaamse Regering kan een vergoeding voor dossierkosten instellen voor de beroepsprocedure. In dat geval is het beroep pas ontvankelijk nadat het bewijs is geleverd dat de vergoeding werd betaald. De vergoeding zal altijd worden terugbetaald als de administratieve boete volledig vervalt nadat het beroep is ingesteld.

§5. Als de overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. De dwangbevelen worden betekend bij deurwaardersexploot met bevel tot betaling.

De Vlaamse Regering wijst de ambtenaren aan die gelast zijn dwangbevelen te geven en uitvoerbaar te verklaren.

§6. Als het voertuig in beslag genomen is en de administratieve geldboete en de bewaringskosten niet betaald zijn binnen zestig dagen na het verstrijken van de verzets- of beroepstermijn, als geen verzet of beroep is ingediend, of binnen zestig dagen na de verzending van de beslissing, als beroep is ingediend, wordt de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen belast met de verkoop van het voertuig. Na aftrek van de administratieve geldboete en de bewaringskosten wordt het eventuele overschot van de opbrengst terugbetaald.

Als de administratieve geldboete al dan niet stilzwijgend vervalt, wordt het in beslag genomen voertuig teruggegeven aan de overtreder of de onderneming.

Hoofdstuk 5. Strafvervolgning

Art. 20. Als de strafvervolgning tot een veroordeling van de betrokkene leidt: 1° wordt de geconsigneerde administratieve geldboete toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden, op de

solidariteitsbijdrage en op de uitgesproken geldboete. Het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° wordt, als het voertuig in beslag genomen werd, bij het vonnis bevolen dat de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen het voertuig moet verkopen als de geldboete, de solidariteitsbijdrage, de gerechtskosten en de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen een termijn van zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis. De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden, op de solidariteitsbijdrage, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Art. 21. Als de strafvervolging tot een vrijspraak leidt, wordt de geconsigneerde administratieve geldboete of het in beslag genomen voertuig teruggegeven.

Als de strafvervolging tot een voorwaardelijke veroordeling leidt:

1° wordt de geconsigneerde administratieve geldboete toegerekend op de gerechtskosten, de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en op de solidariteitsbijdrage. Het eventuele overschot wordt terugbetaald;

2° wordt, als het voertuig in beslag genomen werd, bij het vonnis bevolen dat de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen het voertuig moet verkopen als de gerechtskosten, de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en de solidariteitsbijdrage niet betaald zijn en het bewijs niet geleverd is dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn binnen een termijn van zestig dagen vanaf de uitspraak. De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de bijdrage tot financiering van het bijzonder fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden, op de solidariteitsbijdrage, en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Art. 22. In het algemeen reglement van de politie op het wegverkeer wordt artikel 48 opgeheven.

Art. 23. In het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999, het laatst gewijzigd bij het decreet van 12 december 2008, wordt hoofdstuk XIV, dat bestaat uit artikel 55bis tot en met artikel 62, opgeheven.

Art. 24. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Brussel, ... 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 1

1000 BRUSSEL

contactpersoon
Pieter Kerremans
pkerremans@serv.be

ons kenmerk
SERV_BR_20120627_bijzonder_wegtransport_pk1

Brussel
27 juni 2012

Voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur i.g.v. bijzonder wegtransport

Mevrouw de minister,

Op 27 juni 2012 heeft u de SERV om advies gevraagd over het bovenvermeld voorontwerp van decreet.

De SERV zal in dit dossier geen advies formuleren en dit onder voorbehoud van bekrachtiging door de eerstvolgende bijeenkomst van de raad.

De vertegenwoordigers van de Vlaamse sociale partners binnen de MORA zullen bij de bespreking van het dossier binnen dit forum, de standpunten van hun respectieve organisaties formuleren.

Ik hoop, mevrouw de Minister, u hiermee van dienst te zijn.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Karel van Eetvelt
voorzitter

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD



Mevrouw Hilde CREVITS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 - Ferrarisgebouw

1000 BRUSSEL

contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20120724_LZV

Brussel
24 juli 2012

Adviesvraag Voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

Mevrouw de Minister,

Op 26 juni vroeg u de MORA om advies over het Voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Het Voorontwerp beoogt een globale regeling voor de bescherming van de verkeersinfrastructuur. Het omvat 3 luiken:

■ Vervoer met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's)

Het Voorontwerp legt een algemeen juridisch kader vast voor een proefproject LZV's, waarin op bepaalde trajecten en onder specifieke voorwaarden, transporten met LZV's uitgevoerd kunnen worden. Voor de verdere concretisering ervan (aanvangsdatum, criteria, procedures, trajecten, evaluatie, ...) verwijst het Voorontwerp naar nog op te maken uitvoeringsbesluiten.

■ Uitzonderlijk vervoer met voornamelijk de overname van de federale wetgeving ter zake

■ Strafbepalingen en toezicht voor schade aan het wegdek (het zogenaamde Aslastendecreet).

De MORA heeft geen opmerkingen bij de twee laatste luiken van het decreet. Over het opzetten van een proefproject heeft de MORA reeds adviezen gegeven op 30 maart 2009 en 24 juni 2011. De MORA heeft zich in deze adviezen positief uitgesproken voor het opzetten van een proefproject met LZV's.

Het Voorontwerp is een eerste stap in het opzetten van een proefproject. In de aangehaalde adviezen formuleerde de MORA een aantal belangrijke voorwaarden en uitgangspunten:

- De afbakening van een proefproject: de beperking van de proefperiode tot 2 jaar en een mogelijke verlenging met 2 jaar na positieve evaluatie. Deze voorwaarde werd overgenomen in het ontwerp van decreet. De MORA pleitte ook voor maximum 100 voertuigcombinaties maar het decreet voorziet geen maximum.

- Afspraken over validering, opvolging en evaluatie

Essentieel is dat het proefproject objectief en onafhankelijk beoordeeld kan worden. De MORA stelde in zijn advies de oprichting van een klankbordgroep voor die via een brede samenstelling voldoende onafhankelijkheid, expertise en draagvlak garandeert.

- Afsprakenkader voor de opleiding van LZV-chauffeurs

Een afsprakenkader voor het garanderen van een specifieke opleiding voor LZV-chauffeurs is noodzakelijk.

- Handhaving

Aangezien het garanderen van de verkeersveiligheid voor de MORA prioritair is, is de uitwerking van een handhavingsconcept voor de looptijd van het proefproject noodzakelijk.

- Het proefproject mag niet leiden tot een reverse modal shift.

Deze uitgangspunten kunnen op basis van het voorliggend ontwerp niet geëvalueerd worden. De concrete modaliteiten worden immers in de uitvoeringsbesluiten opgenomen.

Daarom beslist de MORA om in deze fase geen omstandig advies te geven, maar akte te nemen van dit Voorontwerp van decreet met dit briefadvies.

De MORA kan ten gronde een advies geven over het proefproject LZV's wanneer de concrete modaliteiten en uitvoeringsbesluiten worden voorgelegd.

Met de meeste hoogachting

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE afdeling Wetgeving

advies 51.958/3
van 25 september 2012

over

een voorontwerp van decreet ‘betreffende de bescherming van
de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’

Op 20 augustus 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot 5 oktober 2012, een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 25 september 2012. De kamer was samengesteld uit Jan SMETS, staatsraad, voorzitter, Bruno SEUTIN en Jeroen VAN NIEUWENHOVE, staatsraden, Jan VELAERS en Johan PUT, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Pierrot T’KINDT, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 september 2012.

*

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 rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt er toe een basisregeling tot stand te brengen voor de bescherming van de verkeersinfrastructuur voor wegvervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Het ontwerp bevat een algemeen verbod om zich op de openbare weg te bevinden met een ander voertuig of andere sleep, waarvan de afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden, voor ander dan het in het ontwerp geregelde vervoer. Tevens wordt verboden om het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder één van de assen het toegestane maximum met meer dan vijf procent overschrijdt (artikel 3).

Voorts wordt voorzien in een regeling voor de uitvoering van een proefproject van vervoer met langere en zwaardere slepen dan toegestaan volgens de algemene technische voorschriften,² binnen bepaalde grenzen, op bepaalde trajecten en mits een voorafgaande schriftelijke vergunning wordt verkregen. Het is verboden zich met een langere en zwaardere sleep op de openbare weg te bevinden zonder die vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven (artikelen 4 tot 6).

Het ontwerp bevat voorts een verbod om een uitzonderlijk vervoer op de openbare weg uit te voeren zonder schriftelijke voorafgaande vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven. Tevens wordt voorzien in afwijkingen op dat verbod en in bepalingen voor bijzondere situaties (artikelen 7 tot 13).

Daarnaast worden regels vastgesteld voor de sanctionering van inbreuken op het uit te vaardigen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, alsook voor het toezicht op de naleving ervan. Die sancties zijn hetzij strafrechtelijke geldboeten, waaraan bovendien een solidariteitsbijdrage is verbonden, hetzij administratieve geldboeten. Het ontwerp bevat nadere regels met betrekking tot beide soorten sancties, die in ruime mate zijn geïnspireerd op de huidige regeling in hoofdstuk XIV van het decreet van 19 december 1998 ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999’ (hierna: het Aslastendecreet) (artikelen 14 tot 21).

Die bestaande decretale regeling, alsook artikel 48 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² Het betreft de zgn. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV), ook wel “supertruck” of “eco-combi” genoemd.

gebruik van de openbare weg’, dat thans nog bepalingen bevat ter bescherming van de wegeninfrastructuur bij uitzonderlijk vervoer, worden opgeheven (artikelen 22 en 23).

De datum van inwerkingtreding van het uit te vaardigen decreet wordt bepaald door de Vlaamse Regering (artikel 24).

BEVOEGDHEID

3.1. De ontworpen regeling kan worden ingepast in de gewestbevoegdheid inzake “de wegen en hun aanhorigheden”, bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’. De verbodsmaatregelen, alsook de vergunningsplicht inzake vervoer met langere en zwaardere voertuigen en slepen en inzake uitzonderlijk vervoer, bedoeld in hoofdstuk 2 van het ontwerp, hebben immers betrekking op het beheer van de wegeninfrastructuur en strekken in hoofdzaak tot de bescherming van deze verkeersinfrastructuur tegen schade, zoals ook kan worden afgeleid uit de voorschriften inzake sanctionering bedoeld in hoofdstuk 3 van het ontwerp.

3.2. De bepalingen in het ontwerp die strekken tot het waarborgen van de naleving van het aan te nemen decreet en de toekomstige uitvoeringsbesluiten ervan middels een stelsel van toezicht en beboeting, al dan niet met een bijbehorende solidariteitsbijdrage, zijn in grote mate geïnspireerd op de regeling waarmee tot dusver wordt opgetreden tegen beschadiging van het wegdek door gewichtsoverschrijding, namelijk hoofdstuk XIV van het Aslastendecreet. Met betrekking tot die bestaande decretale regeling hebben de Raad van State³ en het Grondwettelijk Hof⁴ reeds aangenomen dat zij kan worden ingepast in de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

4. In artikel 2, 1^o, van het ontwerp schrijve men in het opschrift van het koninklijk besluit van 1 december 1975 “en van het gebruik van de openbare weg” in plaats van “op de openbare weg”.

5. Zoals artikel 2, 3^o, van het ontwerp thans is opgesteld, zou de indruk kunnen ontstaan dat het loutere optreden als opdrachtgever of verlader als een inbreuk beschouwd kan worden op het aan te nemen decreet of op zijn uitvoeringsbesluiten. Mede gelet op hetgeen ten aanzien van opdrachtgevers en verladers wordt bepaald in artikel 14, vierde lid, van het ontwerp, schrijve men in artikel 2, 3^o, *in fine*: “als opdrachtgever of verlader instructies geeft die leiden tot zulk een inbreuk” in plaats van “als opdrachtgever of verlader optreedt”.

³ Adv.RvS. 28.359/3 van 20 oktober 1998 over een ontwerp dat heeft geleid tot het betrokken decreet, *Parl.St.* VI.Parl. 1998-99, nr. 1214/1.

⁴ GwH 6 december 2000, nr. 127/2000.

6. In artikel 2, 5°, van het ontwerp moeten de woorden “, en de aanpassingen ervan” volgen op de vermelding van het opschrift van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, veeleer dan eraan voorafgaan.

7. In artikel 2, 7°, van het ontwerp schrijve men “het fonds, opgericht bij artikel 57, § 1, van het decreet van 25 juni 1992 houdende diverse bepalingen tot begeleiding van de begroting 1992”, want het is specifiek die laatste bepaling waarbij dat fonds wordt opgericht.

Artikel 3

8. Artikel 3, eerste lid, van het ontwerp zou aan duidelijkheid winnen indien het als volgt wordt geredigeerd:

“Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in artikel 4 en 7, waarvan de afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.”

Artikel 4

9. In de memorie van toelichting wordt een onderscheid gemaakt tussen het uitzonderlijk vervoer bedoeld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’ en het vervoer met langere en zwaardere slepen, waarmee wordt bedoeld “vervoer van een deelbare lading met een voertuigcombinatie die wat lengte en massa betreft afwijkt van de maxima zoals bepaald in voormeld koninklijk besluit”. De eerste categorie komt aan bod in de artikelen 7 tot 13 van het ontwerp; de tweede categorie wordt geregeld in de artikelen 3 tot 6 van het ontwerp. Verder in de memorie van toelichting wordt wat betreft die tweede categorie gerefereerd aan de regeling in het koninklijk besluit van 19 maart 2012 ‘betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten’.

De omschrijving van die tweede categorie in artikel 4 van het ontwerp is evenwel onvolkomen: er wordt wel gewag gemaakt van “slepen, die wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften”, maar in artikel 2, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 19 maart 2012 wordt “een langere en zwaardere sleep” gedefinieerd als “een sleep, die *wegens zijn samenstelling* de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt, die zijn bepaald in de reglementen vermeld onder 1° en 2°, ook LZV genoemd”. Niettegenstaande de benaming “langere en zwaardere sleep” is bijgevolg ook de samenstelling van de sleep doorslaggevend om uit te maken of het gaat om vervoer dat onder de tweede categorie valt en waarop de artikelen 3 tot 6 van het ontwerp toepasselijk zijn. Aangezien het blijkens de memorie van toelichting de bedoeling van de stellers van het ontwerp is dat “het koninklijk besluit en het voorontwerp van decreet inhoudelijk op elkaar afgestemd” zijn, verdient het aanbeveling de definitie van “een langere en zwaardere sleep” in artikel 2, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 19 maart 2012 over te nemen in het ontwerp, hetzij door een gelijklopende definitie, hetzij door een definitie waarin verwezen wordt naar de voormelde bepaling.

10. Zoals artikel 4, eerste lid, van het ontwerp is opgevat, zou het kunnen worden begrepen als een toelating om af te wijken van de regelingen die de federale overheid heeft uitgevaardigd op grond van haar bevoegdheid inzake “de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen”, bedoeld in artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Er wordt immers bepaald dat “slepen, die wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement”, toch onder bepaalde voorwaarden op bepaalde trajecten kunnen worden toegelaten. Uit wat voorafgaat is reeds gebleken dat “een langere en zwaardere sleep” wordt bedoeld, zoals gedefinieerd bij artikel 2, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 19 maart 2012. Dat koninklijk besluit strekt er precies toe het in het verkeer brengen van deze slepen onder bepaalde voorwaarden toe te laten en de ontworpen regeling bouwt hierop voort, binnen de eigen bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Het leidt dan ook tot verwarring om gewag te maken van “slepen, die wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement”; er kan beter worden verwezen naar de regeling in het koninklijk besluit van 19 maart 2012, zoals hiervóór ook reeds om terminologische redenen werd aanbevolen.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 6 van het ontwerp.

11. In artikel 4, eerste lid *in fine*, van het ontwerp schrijve men “verkregen” in plaats van “gekregen”.

Artikel 5

12. In artikel 5, eerste lid, 3°, van het ontwerp schrijve men “beperken” in plaats van “herleiden”.

13. In artikel 5, derde lid, van het ontwerp vervange men het woord “afleveren” door “afgeven” of “uitreiken”. Die opmerking geldt eveneens voor de woorden “afgeleverd” en “afleveren” in artikel 9, eerste en tweede lid.

Artikel 6

14. Er kan worden verwezen naar opmerking 10, wat betreft de tot verwarring leidende verwijzing naar “een sleep, die wat lengte en massa betreft niet beantwoordt aan de voorschriften van het technisch reglement en het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer”.

Artikel 7

15. Ter wille van de eenvormigheid wordt in artikel 7, § 1, van het ontwerp beter geschreven “*voorafgaande schriftelijke vergunning*”.

Artikel 11

16. In artikel 11 van het ontwerp schrijve men, andermaal met het oog op de eenvormigheid, telkens “wegbeheerder” in plaats van “beheerder”.

17. In de memorie van toelichting wordt vermeld dat de kosten voor het verwijderen van hindernissen voor de doortocht van uitzonderlijk vervoer ten laste zijn van de vergunninghouder. Dit kan beter ook worden verduidelijkt in de tekst van artikel 11 van het ontwerp.

Artikel 14

18. In artikel 14, eerste en derde lid, van het ontwerp worden “inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan” op vrij algemene wijze strafbaar gesteld. In dat verband moet worden herinnerd aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof over de toelaatbaarheid, in het licht van het legaliteitsbeginsel in strafzaken (artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet), van de strafbaarstelling bij wet of decreet van bepalingen die in een uitvoeringsbesluit zijn opgenomen. Het Hof heeft geoordeeld dat het legaliteitsbeginsel in strafzaken niet zo ver reikt dat het de wetgever ertoe verplicht elk aspect van de strafbaarstelling zelf te regelen. Wanneer de wetgever de niet-naleving van een bepaling van een uitvoeringsbesluit strafbaar stelt, vereist het legaliteitsbeginsel in strafzaken wel dat de machtiging aan de uitvoerende macht voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgelegd.⁵ De strafbaarstelling van inbreuken op uitvoeringsbesluiten op algemene wijze beantwoordt alleszins niet aan de door het Grondwettelijk Hof gestelde vereisten.⁶

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 17, § 1, van het ontwerp.

19. Naar luid van artikel 14, derde lid, van het ontwerp gelden de bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, voor de inbreuken op het ontworpen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Boek I van het Strafwetboek is evenwel reeds op grond van artikel 11, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 van toepassing op de strafbaarstellingen en de straffen die door de gemeenschappen en de gewesten bij decreet worden bepaald, en dit met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85. Alleen indien de decreetgever met betrekking tot specifieke misdrijven van de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek wenst af te wijken, dient hij dit

⁵ GwH 18 november 1998, nr. 114/98, B.2 tot B.5; GwH 19 juli 2005, nr. 137/2005, B.4 en B.7; GwH 22 april 2010, nr. 37/2010, B.4, B.5 en B.9.

⁶ Zie in dezelfde zin adv.RvS 50.585/3 van 6 december 2011 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 6 juli 2012 ‘betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren’, *Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1600/1, p. 35-36, nr. 4.

uitdrukkelijk te bepalen.⁷ Artikel 14, derde lid, van het ontwerp is derhalve overbodig en dient te worden weggelaten.

Artikel 16

20. In artikel 16, tweede lid, 5°, van het ontwerp kan beter worden verduidelijkt welke vergunning de wegeninspecteurs in geval van overtreding (lees: inbreuk) kunnen inhouden. Het is overigens niet duidelijk wat wordt bedoeld met de bijlagen bij die vergunning. Aangezien een vergunning samen met eventuele bijlagen een juridisch geheel vormt, kan wellicht worden afgezien van de afzonderlijke vermelding van deze bijlagen.

21. In artikel 16, derde lid, van het ontwerp wordt onder meer bepaald dat de wegeninspecteurs bevoegd zijn “om inbreuken op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel”.

Het Grondwettelijk Hof heeft erop gewezen dat een dergelijke regel een uitzondering vormt op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als een loutere inlichting en derhalve ook op de regel van de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element. Voor het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit dient dan ook een redelijke verantwoording te bestaan en mogen de rechten van de beklaagde niet op een onevenredige wijze beperkt worden.⁸ Het Hof heeft er eveneens op gewezen dat het in het licht van het zeer technische karakter van bepaalde regelgeving en de daarmee samenhangende moeilijkheid om de inbreuken op die regelgeving vast te stellen, niet kennelijk onredelijk is om aan processen-verbaal die door de aangestelde ambtenaren worden opgesteld, een bijzondere wettelijke bewijswaarde toe te kennen.⁹

Het staat aan de stellers van de ontworpen regeling om zich ervan te vergewissen dat de ontworpen regeling als dermate technisch kan worden beschouwd dat kan worden gebillijkt dat aan de betreffende processen-verbaal bewijswaarde wordt verleend tot het tegendeel is bewezen en om in dat geval de verantwoording voor dat oordeel op te nemen in de memorie van toelichting.

22. Artikel 16, vierde lid, van het ontwerp kan beter als volgt worden geredigeerd:

“De onderneming verklaart binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de wegeninspecteur-controleur of ze overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.”

⁷ Zie adv.RvS 40.119/VR/3 van 3 mei 2006 over een voorstel dat heeft geleid tot het decreet van 7 juli 2006 houdende wijziging van het decreet van 22 december 1995 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1996, van het decreet van 4 februari 1997 houdende de kwaliteits- en veiligheidsnormen voor kamers- en studentenkamers en van het decreet van 15 juli 1997 houdende de Vlaamse Wooncode, wat betreft de versterking van het instrumentarium woonkwaliteitsbewaking, *Parl.St.* VI.Parl. 2005-06, nr. 672/2, p. 8-11, opmerkingen 3.1 tot 3.5.

⁸ Zie bijvoorbeeld GwH 6 april 2000, nr. 40/2000, B.14.1; GwH 14 februari 2001, nr. 16/2001, B.12.1.

⁹ GwH 14 oktober 2010, nr. 111/2010, B.12.3.

Artikelen 17 en 18

23. Wat betreft de algemene wijze van strafbaarstelling van “inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan” in artikel 17, § 1, van het ontwerp, wordt verwezen naar opmerking 18.

24. Indien het in de bedoeling ligt van de stellers van het ontwerp om het ook in geval van recidive (zie artikel 17, § 2, derde en vierde lid, van het ontwerp) mogelijk te maken om rekening te houden met verzachtende omstandigheden, kan artikel 17, § 2, tweede lid, van het ontwerp beter worden verplaatst naar het einde van paragraaf 2.

25. Indien binnen de in artikel 17, § 2, vierde lid, van het ontwerp bedoelde positieve referteperiode (lees: positieve referentieperiode) opnieuw een inbreuk wordt gepleegd, kan de administratieve geldboete overeenkomstig artikel 17, § 2, derde lid, van het ontwerp worden bepaald op het dubbel van de minimumgeldboete, verhoogd met de opdecimen. Met het oog op de rechtszekerheid kan beter worden bepaald dat de beslissing waarmee de eerste administratieve of strafrechtelijke geldboete werd opgelegd, definitief moet zijn.

Dezelfde opmerking geldt voor de negatieve referteperiode (lees: negatieve referentieperiode) bedoeld in artikel 18, § 2, van het ontwerp.

26. Aangezien in het ontwerp enkel wordt voorzien in een bestraffing met strafrechtelijke en administratieve geldboeten, kan in artikel 17, § 2, vierde lid, van het ontwerp beter “een administratieve of een strafrechtelijke geldboete” worden geschreven in plaats van “een administratieve geldboete of een strafrechtelijke sanctie”.

27. Met het oog op de eenvormigheid schrijve men in artikel 17, § 3, eerste lid, en § 4, eerste lid, van het ontwerp telkens “inbreuken” in plaats van “misdrijven”.

28. In artikel 17, § 3, derde lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van een vervaltermijn van zestig dagen die aanvangt op de datum van ontvangst door de procureur des Konings van de kennisgeving bedoeld in het tweede lid. Aangezien het aflopen van die vervaltermijn door de wegeninspecteur-controleur moet worden opgevolgd, kan de aanvangsdatum van die termijn beter op een door hem kenbare wijze worden bepaald, bijvoorbeeld door te bepalen dat de termijn aanvangt op de derde werkdag na de verzending van de kennisgeving.

29. Luidens artikel 17, § 6, van het ontwerp, kunnen de bevoegde personen bedoeld in artikel 17, §§ 3 en 4, een administratieve geldboete bepalen die onmiddellijk wordt geïnd als de overtreder daarmee instemt. Die onmiddellijke inning doet de strafvordering vervallen.

Het is ongewoon dat een ambtenaar de bevoegdheid krijgt om een regeling voor te stellen waardoor de strafvordering vervalt. Met de in te voegen bepaling wordt aan het openbaar ministerie de bevoegdheid ontnomen om te oordelen over het al dan niet instellen van de strafvordering, en dit zonder enige vorm van controle van zijnerwege.

Het optreden van het openbaar ministerie kan als een waarborg worden beschouwd nu het openbaar ministerie volgens artikel 151, § 1, tweede zin, van de Grondwet onafhankelijk is in de individuele opsporing en vervolging. Ambtenaren daarentegen zijn, in tegenstelling tot de magistraten van het openbaar ministerie, onderworpen aan het hiërarchische gezag van de bevoegde minister, en bezitten derhalve niet dezelfde graad van onafhankelijkheid als het openbaar ministerie bij het beslissen over welk gevolg aan een inbreuk dient te worden gegeven.

Gelet op wat voorafgaat wordt ter overweging gegeven een systeem in te voeren waarbij de bevoegde ambtenaren weliswaar een onmiddellijke inning kunnen voorstellen en de administratieve geldboete kunnen bepalen die daarmee samenhangt, maar waarbij het openbaar ministerie de kans krijgt om binnen een korte termijn te beslissen of er, onder meer gelet op de ernst van de inbreuk of de omstandigheden waarin het is gepleegd, geen aanleiding is om de betrokkene strafrechtelijk te vervolgen.¹⁰

30. In artikel 17, § 6, derde lid, van het ontwerp schrijve men “vermeld in de paragrafen 3 en 4” in plaats van “vermeld in 3 en paragraaf 4”.

Artikel 19

31. In artikel 19, § 2, van het ontwerp wordt de mogelijkheid geregeld om “verzet” aan te tekenen tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur om een administratieve geldboete op te leggen. De term “verzet” is gebruikelijk voor een rechtsmiddel dat kan worden aangewend tegen verstekvonnissen (zie de artikelen 1047 tot 1049 van het Gerechtelijk Wetboek) en kan beter niet worden gehanteerd buiten de gerechtelijke context. De term “bezwaar” lijkt in de gegeven context verkieslijk.

32. Zowel wat betreft de procedure inzake verzet (lees: de bezwaarschriftenprocedure) als de procedure inzake administratief beroep zou in artikel 19, § 2, derde lid, respectievelijk § 3, derde lid, van het ontwerp moeten worden verduidelijkt dat de mogelijkheid om gehoord te worden zowel geldt voor de hypothese van onontvankelijkheid (waaronder de laattijdigheid) als voor de hypothese van kennelijke onontvankelijkheid.

33. Bij de aanwijzing van de ambtenaren die de verscheidene fasen van het administratief beroep zullen afhandelen, overeenkomstig artikel 19, § 4, van het ontwerp, moet er rekening mee worden gehouden dat de ambtenaren die betrokken waren bij de totstandkoming van de oorspronkelijke beslissing van de wegeninspecteur-controleur, alsook bij de procedure inzake verzet (lees: de bezwaarschriftenprocedure) tegen die beslissing, beter niet worden aangewezen voor de afhandeling van het administratief beroep. Het verdient de voorkeur om dit ook uitdrukkelijk te bepalen in artikel 19, § 4, van het ontwerp.

34. In het ontwerp wordt niet voorzien in een regeling voor de jurisdictionele rechtsbescherming tegen een opgelegde administratieve geldboete. Hierdoor is de Raad van State,

¹⁰ Vgl. met het systeem van de onmiddellijke inning in artikel 65, §§ 1 en 2, van de wet ‘betreffende de politie over het wegverkeer’, gecoördineerd op 16 maart 1968.

afdeling Bestuursrechtspraak, op grond van artikel 14, § 1, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, residuair bevoegd voor geschillen met betrekking tot deze administratieve geldboeten. Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, het Hof van Cassatie en de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak zelf, rijst in dat verband geen probleem uit het oogpunt van het recht op een effectief jurisdictioneel beroep met volle rechtsmacht, gewaarborgd bij artikel 6, lid 1, EVRM en artikel 14, lid 1, BUPO-Verdrag.

Het Hof van Cassatie heeft geoordeeld, in het kader van zijn bevoegdheid tot het regelen van conflicten van attributie, dat de Raad van State wel degelijk bevoegd is om administratieve geldboeten te toetsen met toepassing van de algemene bevoegdheid die hij heeft om te oordelen of een maatregel van de overheid al dan niet met machtsoverschrijding is genomen en dat deze bevoegdheid geen miskennis inhoudt van artikel 6, lid 1, van het EVRM of van enige andere verdragsbepaling:

“6. Krachtens artikel 6.1 EVRM heeft eenieder bij het vaststellen van zijn burgerlijke rechten en verplichtingen of bij het bepalen van de gegrondheid van een tegen hem ingestelde strafvervolgning recht op een eerlijke en openbare behandeling van zijn zaak, binnen een redelijke termijn, door een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie welke bij de wet is ingesteld.

Noch deze verdragsbepaling noch enige andere verdrags- of grondwettelijke bepaling vereisen dat een administratieve geldboete die een straf uitmaakt in de zin van die bepaling, uitsluitend door een rechter van de rechterlijke orde wordt opgelegd en beoordeeld. Behalve wanneer de sancties een vrijheidsstraf inhouden volstaat het dat de overtreder beschikt over een volwaardig jurisdictioneel beroep.

7. Een administratieve geldboete opgelegd aan een enkeling door een administratieve overheid in toepassing van een sanctieregeling bepaald in de wet, het decreet of de ordonnantie, kan wanneer de wetgever die bevoegdheid niet heeft toegekend aan een rechter van de rechterlijke orde, in de regel getoetst worden door de Raad van State in toepassing van zijn algemene bevoegdheid te beoordelen of een maatregel van de overheid al dan niet genomen is met machtsoverschrijding.

De Raad van State kan hierbij onder meer onderzoeken, in het kader van dit objectief contentieux, of de individuele maatregel, met inachtneming van de verdragen, een wettelijke grondslag heeft en inzonderheid op haar evenredigheid kan worden getoetst door een rechter, en kan, zo de overtreder die mogelijkheid niet heeft, die individuele maatregel op grond van machtsoverschrijding vernietigen.”¹¹

Deze stelling lijkt¹² te zijn bevestigd door het Grondwettelijk Hof, dat oordeelde dat de Raad van State in geschillen met betrekking tot dergelijke administratieve geldboeten wel degelijk een volwaardige jurisdictionele toetsing uitoefent:

“B.10.1. Uit de rechtspraak van de Raad van State blijkt dat die een volwaardige jurisdictionele toetsing uitoefent, zowel aan de wet als aan de algemene rechtsbeginselen. De Raad van State gaat daarbij na of de aan zijn toezicht voorgelegde overheidsbeslissing de vereiste feitelijke grondslag heeft, of die beslissing uitgaat van correcte juridische

¹¹ Cass., nr. C.09.0019.N, 15 oktober 2009, *Brussels Instituut voor Milieubeheer t. Emery Worldwide Airlines Inc.* Zie ook het navolgende arrest nr. 210.529 van 20 januari 2011 van de Raad van State.

¹² Zie evenwel GwH 7 december 1999, nr. 128/99, B.15; GwH 12 juni 2002, nr. 96/2002, B.4.1 tot B.4.3; GwH 16 juni 2004, nr. 105/2004, B.7.3. Vgl. ook GwH 5 mei 2011, nr. 66/2011, B.7; GwH 31 mei 2011, nr. 100/2011, B.6.

kwalificaties en of de opgelegde straf niet kennelijk onevenredig is met de vastgestelde feiten. Wanneer hij die beslissing vernietigt, dient de overheid zich te schikken naar het arrest van de Raad van State : indien de overheid een nieuwe beslissing neemt, mag zij de motieven van het arrest dat de eerste beslissing heeft vernietigd, niet negeren; indien zij in de vernietiging berust, wordt de betrokkene geacht niet gestraft te zijn geweest.

B.10.2. Bovendien kan de Raad van State, in de omstandigheden bedoeld in artikel 17 van de gecoördineerde wetten op de Raad van state, gelasten dat de uitvoering van de beslissing om sancties op te leggen wordt geschorst, in voorkomend geval door uitspraak te doen bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

B.10.3. De rechtzoekenden beschikken derhalve over een daadwerkelijke jurisdictionele waarborg, voor een onafhankelijk en onpartijdig rechtscollege, tegen de administratieve sanctie die hun kan worden opgelegd.”¹³

35. In artikel 19 van het ontwerp moeten ten slotte nog de volgende redactionele verbeteringen worden aangebracht:

- in paragraaf 1, tweede lid, eerste zin, moeten de woorden “en, in voorkomend geval, aan de onderneming” worden ingevoegd na de woorden “de overtreder”;

- in paragraaf 1, tweede lid, moet in de tweede zin, die overigens veeleer thuishoort in het eerste lid, het woord “betekening” worden vervangen door het woord “kennisgeving”;

- in paragraaf 5, eerste lid, schrijve men “gerechtsdeurwaardersexploot” in plaats van “deurwaardersexploot”;

- in paragraaf 5, tweede lid, moet het woord “gelast” worden vervangen door de woorden “ermee belast”.

Artikelen 20 en 21

36. Gelet op de inhoud van de artikelen die er deel van uitmaken, zou het opschrift van hoofdstuk 5 beter luiden “Gevolgen van de strafvervolgning” in plaats van “Strafvervolgning”.

37. In de artikelen 20 en 21 van het ontwerp moeten de vermeldingen van het “Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden” telkens worden aangevuld met de woorden “en aan de occasionele redders”¹⁴.

38. De inleidende zin van artikel 21, tweede lid, van het ontwerp kan wellicht beter worden aangepast als volgt:

¹³ GwH 30 maart 2011, nr. 44/2011.

¹⁴ Zie artikel 28 van de wet van 1 augustus 1985 ‘houdende fiscale en andere bepalingen’.

“Indien en in zoverre de strafvervolgning leidt tot opschorting van de uitspraak van de veroordeling of tot een veroordeling met uitstel van de tenuitvoerlegging van de straf, al dan niet met probatie:”.

Overigens zou de redactie van artikel 21, tweede lid, van het ontwerp sterk kunnen worden vereenvoudigd door na die inleidende zin te schrijven “wordt artikel 20 toegepast, met uitzondering van wat is bepaald over de uitgesproken geldboete”, veeleer dan de inhoud van artikel 20 van het ontwerp grotendeels te hernemen.¹⁵

Ten slotte zouden het eerste en het tweede lid van artikel 21 van het ontwerp beter van plaats verwisseld worden, omwille van de logische opbouw van de artikelen 20 en 21.

Artikel 24

39. Naar luid van artikel 24 van het ontwerp, treedt het uit te vaardigen decreet in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum.

Om te vermijden dat die delegatie aan de Vlaamse Regering op gespannen voet staat met het beginsel, bedoeld in artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat de regering de decreten niet mag schorsen, noch vrijstelling van hun uitvoering mag verlenen, dient een uiterste datum te worden bepaald waarop het decreet in werking treedt indien de Vlaamse Regering zou nalaten binnen een redelijke termijn de datum van inwerkingtreding vast te stellen.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Greet VERBERCKMOES

Jan SMETS

¹⁵ Duidelijkheidshalve wordt het woord “geldboete” in artikel 20, 2°, van het ontwerp dan wel best ook bij de eerste vermelding ervan voorafgegaan door het woord “uitgesproken”.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:

- 1° algemeen reglement op de politie van het wegverkeer: het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en de daaruit volgende toepassingsbesluiten;
- 2° onderneming: natuurlijke persoon of rechtspersoon die overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder;
- 3° overtreder: natuurlijke persoon of rechtspersoon die een inbreuk pleegt op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan;
- 4° solidariteitsbijdrage: de bijdrage, vermeld in artikel 15, eerste lid;
- 5° technisch reglement: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en de aanpassingen ervan;
- 6° uitzonderlijk vervoer: het vervoer dat plaatsvindt met een voertuig of een sleep waarvan de afmetingen, de eigen massa, de massa onder de assen of de massa in beladen toestand, door zijn constructie of zijn ondeelbare lading, de maxima overschrijden die zijn bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het technisch reglement;
- 7° Vlaams Infrastructuurfonds: het fonds, opgericht bij artikel 57, §1, van het decreet van 25 juni 1992 houdende diverse bepalingen tot begeleiding van de begroting 1992;
- 8° wegeninspecteur: ambtenaar die aangewezen is ter uitvoering van artikel 16;
- 9° wegeninspecteur-controleur: ambtenaar die aangewezen is ter uitvoering van artikel 17.

Hoofdstuk 2. Bescherming van de verkeersinfrastructuur

Afdeling 1. Algemene bepaling

Art. 3. Het is verboden zich op de openbare weg te bevinden met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in artikel 4 en 7, waarvan de afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden.

Het is verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder een van de assen het toegestane maximum, met meer dan 5 procent overschrijdt.

Afdeling 2. Vervoer met langere en zwaardere slepen

Art. 4. In het kader van een proefproject kunnen slepen, die wegens hun samenstelling wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement, op bepaalde trajecten worden toegelaten op voorwaarde dat ze een voorafgaande schriftelijke vergunning hebben verkregen.

De lengte van de sleep mag niet meer bedragen dan 25,25 meter, met een maximaal toegelaten massa van 60 ton.

Art. 5. De Vlaamse Regering bepaalt:

- 1° de aanvangsdatum van het proefproject met een maximale duur van twee jaar, eenmaal verlengbaar voor dezelfde periode;
- 2° de hoofdtrajecten en de toetsingscriteria om de geschiktheid van de voor-, na- en tussentrajecten te beoordelen;
- 3° het maximaal aantal trajecten en de selectiecriteria om het aantal trajecten te beperken tot dit aantal indien de ontvankelijke en toelaatbare vergunningsaanvragen betrekking hebben op een hoger aantal;
- 4° de inhoud van de vergunning;
- 5° de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning;
- 6° de procedure voor de evaluatie van het project.

De vergunning vermeldt minstens het traject en de maatregelen tot voorkoming van schade aan de verkeersinfrastructuur.

De Vlaamse Regering kan voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met langere en zwaardere slepen een vergoeding bepalen.

Art. 6. Het is verboden zich met een sleep die, wegens zijn samenstelling wat lengte en massa betreft niet beantwoordt aan de voorschriften van het technisch reglement en het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, op de openbare weg te bevinden zonder voorafgaande schriftelijke vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven.

Afdeling 3. Uitzonderlijk vervoer

Art. 7. §1. Het is verboden een uitzonderlijk vervoer op de openbare weg uit te voeren zonder voorafgaande schriftelijke vergunning of zonder de vergunningsvoorwaarden na te leven.

§2. Er is geen vergunning vereist voor het uitzonderlijk vervoer dat uitgevoerd wordt door of in opdracht van het leger, de politiediensten, de wegbeheerder, de civiele bescherming of de brandweer en voor het uitzonderlijk vervoer dat georganiseerd wordt door de overheid naar aanleiding van rampenbestrijding.

In die gevallen vindt het uitzonderlijk vervoer plaats onder leiding van de overheid die het uitzonderlijk vervoer uitvoert.

De overheid, vermeld in het tweede lid, neemt alle maatregelen die vereist zijn om beschadiging van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

Art. 8. De vergunning vermeldt de maatregelen die genomen moeten worden om beschadigingen van de openbare weg, van zijn aanhorigheden, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

De vergunning vermeldt de te volgen reisweg en voorschriften inzake hoogte, lengte, breedte, massa, aslasten en asafstanden.

Art. 9. De Vlaamse Regering bepaalt op welke wijze de vergunning wordt aangevraagd en uitgereikt.

De Vlaamse Regering kan voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor een uitzonderlijk vervoer een vergoeding bepalen.

Art. 10. De Vlaamse Regering kan het uitzonderlijk vervoer verbieden op bepaalde tijdstippen, plaatsen of in bepaalde omstandigheden, of het onderwerpen aan bepaalde voorwaarden.

Art. 11. Als er voor de doortocht van het uitzonderlijk vervoer hindernissen verwijderd moeten worden, wordt de beheerder daarvan op de hoogte gebracht ten minste acht werkdagen vóór de doortocht.

De te nemen maatregelen worden dan in gemeenschappelijk overleg bepaald met de beheerder. De kosten zijn ten laste van de vergunninghouder.

Art. 12. De Vlaamse Regering kan bepalen dat het Agentschap Wegen en Verkeer op de hoogte gebracht moet worden van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen van het vervoer. De Vlaamse Regering bepaalt in dat geval ook de wijze waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen.

In het eerste lid wordt verstaan onder Agentschap Wegen en Verkeer: het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid binnen het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap Wegen en Verkeer.

Art. 13. In geval van overmacht of van een onverwachte hindernis mag er van de opgelegde reisweg afgeweken worden onder de voorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt.

Hoofdstuk 3. Strafbepalingen en toezicht

Art. 14. §1. Inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan worden, onverminderd een eventuele schadevergoeding, bestraft als volgt:

- 1° met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van 50 euro tot 5000 euro of met één van die straffen alleen als er, ten gevolge van de inbreuk, geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken;
- 2° inbreuken op de maximaal toegestane afmetingen worden, als er, ten gevolge van de inbreuk, geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en een progressieve geldboete of met één van die straffen.

De geldboete bedraagt:

- a) 10 euro tot 1000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met minder dan 20 cm;
- b) 50 euro tot 5000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met 20 cm tot minder dan 50 cm;
- c) 100 euro tot 10.000 euro bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen met 50 cm en meer;

3° met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van 200 euro tot 20.000 euro of met één van die straffen alleen als er, ten gevolge van de inbreuk, andere schade dan de schade, vermeld in artikel 3, tweede lid, ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken.

§2. In afwijking van §1 worden inbreuken op artikel 3, tweede lid, bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een progressieve geldboete of met één van die straffen alleen. De geldboete bedraagt:

- 1° 50 euro tot 5000 euro bij een overlading met minder dan 500 kg;
- 2° 100 euro tot 10.000 euro bij een overlading met 500 kg tot minder dan 1000 kg;
- 3° 175 euro tot 20.000 euro bij een overlading met 1000 kg tot minder dan 1500 kg;
- 4° 250 euro tot 30.000 euro bij een overlading met 1500 kg tot minder dan 2000 kg;
- 5° 350 euro tot 40.000 euro bij een overlading met 2000 kg tot minder dan 2500 kg;
- 6° 500 euro tot 50.000 euro bij een overlading met 2500 kg tot minder dan 3000 kg;
- 7° 750 euro tot 75.000 euro bij een overlading met 3000 kg en meer.

§3. De opdrachtgever en de verlader worden, overeenkomstig de strafbepalingen, vermeld in de §§1 en 2, gestraft als ze instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die hebben geleid tot een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Art. 15. Bij een veroordeling voor een inbreuk die gepleegd is op gewestwegen, bestraft overeenkomstig artikel 14, §1, 3°, en §2, spreekt de rechter bovendien de verplichting uit om een forfaitair bedrag te betalen als bijdrage tot financiering van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Voor inbreuken, bestraft overeenkomstig artikel 14, §1, 3°, wordt dat bedrag vastgesteld op 100 euro.

Voor inbreuken, bestraft overeenkomstig artikel 14, §2, wordt dat bedrag vastgesteld als volgt:

- 1° 25 euro bij een overlading met minder dan 500 kg;
- 2° 50 euro bij een overlading met 500 kg tot minder dan 1000 kg;
- 3° 87,5 euro bij een overlading met 1000 kg tot minder dan 1500 kg;
- 4° 125 euro bij een overlading met 1500 kg tot minder dan 2000 kg;
- 5° 175 euro bij een overlading met 2000 kg tot minder dan 2500 kg;
- 6° 250 euro bij een overlading met 2500 kg tot minder dan 3000 kg;
- 7° 375 euro bij een overlading met 3000 kg en meer.

De bedragen, vermeld in het tweede en het derde lid, zijn onderworpen aan de verhoging, vermeld in de bepalingen over de opdecimen op de strafrechtelijke geldboetes.

De bijdragen, vermeld in het eerste lid, worden ingevorderd door de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen volgens de regels die van toepassing zijn op de invordering van de strafrechtelijke geldboetes. De ingevorderde bedragen worden driemaandelijks door die administratie overgemaakt aan het Vlaams Infrastructuurfonds.

De onderneming is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de solidariteitsbijdrage waartoe de personen voor wie ze overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk is, veroordeeld worden.

Art. 16. Onverminderd de bevoegdheid van andere personen houden de wegeninspecteurs die de Vlaamse Regering aanwijst, toezicht op de naleving van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering bepaalt de kentekens van hun functie.

De wegeninspecteurs kunnen in het kader van de uitoefening van hun opdracht:

- 1° bevelen geven aan de bestuurders;
- 2° inlichtingen inwinnen en controle uitoefenen door personen te ondervragen en inzage te nemen van documenten en andere informatiedragers;
- 3° het vastgestelde overtollige gewicht en/of de te hoge, te brede of te lange lading doen afladen of herverdelen;
- 4° de bijstand van de politie vorderen;
- 5° de vergunning, bedoeld in artikel 4, eerste lid, of artikel 7, §1, inhouden totdat de overtrekking ophoudt te bestaan.

De wegeninspecteurs zijn bovendien bevoegd om inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan vast te stellen bij proces-verbaal met bewijswaarde tot bewijs van het tegendeel. Binnen veertien dagen na de vaststelling van de inbreuk wordt een afschrift van het proces-verbaal aan de overtreder en, in voorkomend geval, aan de onderneming toegestuurd.

De onderneming verklaart, binnen acht dagen na de ontvangst van het afschrift van het proces-verbaal aan de wegeninspecteur-controleur of ze, overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek, burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de overtreder.

Hoofdstuk 4. Administratieve geldboete en procedure

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 17. §1. Voor inbreuken op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan kunnen de door de Vlaamse Regering aangewezen wegeninspecteurs-controleurs en de Vlaamse Regering in graad van beroep een administratieve geldboete opleggen overeenkomstig de hierna bepaalde regels.

§2. Het tarief van de administratieve geldboete is gelijk aan de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen.

Als een overtreder binnen de positieve referentieperiode opnieuw een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan pleegt, kan de administratieve geldboete bepaald worden op het dubbel van de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen.

In het derde lid wordt verstaan onder positieve referentieperiode: de periode van drie jaar die volgt op de datum waarop een definitieve administratieve geldboete of een definitieve strafrechtelijke sanctie is opgelegd wegens een inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Als er verzachtende omstandigheden zijn, kan de wegeninspecteur-controleur of de Vlaamse Regering een administratieve geldboete onder de betreffende minimumbedragen opleggen.

§3. De wegeninspecteurs brengen de wegeninspecteur-controleur op de hoogte van de door hen vastgestelde inbreuken en, in voorkomend geval, van de onmiddellijke inningen of consignaties, vermeld in paragraaf 6.

Als de administratieve geldboete niet onmiddellijk werd geïnd of als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, deelt de wegeninspecteur-controleur aan de procureur des Konings zijn voornemen mee om een administratieve geldboete op te leggen binnen dertig dagen na de ontvangst van het proces-verbaal.

De procureur des Konings beschikt over een vervaltermijn van zestig dagen om zijn voornemen om al dan niet strafvervolging in te stellen mee te delen aan de wegeninspecteur-controleur. De termijn gaat in de derde werkdag na verzending van de kennisgeving bedoeld in het vorige lid.

Als de procureur des Konings tijdig beslist om strafvervolging in te stellen, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

Als de procureur des Konings beslist om geen strafvervolging in te stellen, kan een administratieve geldboete worden opgelegd.

Als de procureur des Konings zijn beslissing niet tijdig meedeelt, vervalt de mogelijkheid om strafvervolging in te stellen en kan een administratieve geldboete worden opgelegd.

§4. De andere bevoegde personen dan de personen, vermeld in paragraaf 3, brengen de procureur des Konings op de hoogte van de door hen vastgestelde inbreuken en, in voorkomend geval, van de onmiddellijke inningen of consignaties, vermeld in paragraaf 6.

Als de procureur des Konings beslist om geen strafvervolging in te stellen, brengt hij de wegeninspecteur-controleur daarvan op de hoogte. De wegeninspecteur-controleur kan vervolgens een administratieve geldboete opleggen.

§5. De onderneming is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve geldboete, opgelegd aan haar organen en aan de personen voor wie ze overeenkomstig artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek aansprakelijk is.

§6. De bevoegde personen, vermeld in paragraaf 3 en 4, kunnen de administratieve geldboete onmiddellijk innen als de overtreder daarmee instemt. De onmiddellijke inning doet de strafvordering vervallen. De sommen komen ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Als de overtreder en de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben en niet instemmen met een onmiddellijke inning van de administratieve geldboete, wordt de administratieve geldboete door de bevoegde personen, vermeld in de paragrafen 3 en 4, verplicht geïnd en in consignatie gegeven.

De consignatie doet de strafvordering niet vervallen.

De nadere regels voor de onmiddellijke inning en de consignatie van de administratieve geldboete worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

§7. Als de overtreder en de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben, wordt het door de overtreder bestuurde voertuig op zijn kosten en risico inge-

houden tot het bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, in consignatie gegeven is en het bewijs geleverd wordt dat de eventuele bewaringskosten van het voertuig betaald zijn.

Als het bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, binnen een termijn van vier werkdagen vanaf de vaststelling van de overtreding, niet in consignatie gegeven is, mag de inbeslagneming van het voertuig bevolen worden door het Openbaar Ministerie.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen naar de overtreder en, in voorkomend geval, naar de onderneming, alsook naar de eigenaar van het voertuig gestuurd.

Het risico en de kosten voor het voertuig blijven tijdens de duur van het beslag ten laste van de overtreder of, in voorkomend geval, van de onderneming.

Het beslag wordt opgeheven nadat het bewijs geleverd is dat het bedrag, vermeld in paragraaf 6, derde lid, in consignatie gegeven is en de eventuele bewaringskosten van het voertuig zijn betaald.

Art. 18. §1. De wegininspecteur-controleur kan geheel of gedeeltelijk uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de administratieve geldboete toekennen.

§2. Het uitstel is alleen mogelijk als in de negatieve referentieperiode geen andere administratieve geldboete werd opgelegd aan de overtreder en als er geen strafrechtelijke veroordeling is geweest op basis van dit decreet.

In het eerste lid wordt verstaan onder negatieve referentieperiode: de periode van drie jaar die voorafgaat aan de datum waarop een inbreuk gepleegd wordt die achteraf aanleiding geeft tot het opleggen van een administratieve geldboete waarin uitstel wordt toegekend.

§3. Het uitstel geldt voor een proefperiode die ingaat vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing tot oplegging van de administratieve geldboete. De wegininspecteur-controleur kan de duur van de proefperiode vaststellen. De duur van de proefperiode mag niet minder dan één jaar en niet meer dan drie jaar bedragen.

§4. Het uitstel wordt van rechtswege herroepen als een nieuwe inbreuk op dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan wordt gepleegd gedurende de proefperiode en die nieuwe inbreuk leidt tot een administratieve geldboete of een strafrechtelijke veroordeling.

§5. Het bedrag van de administratieve geldboete moet betaald worden binnen dertig dagen na de herroeping van het uitstel.

§6. In geval van beroep tegen de beslissing van de wegininspecteur-controleur heeft de Vlaamse Regering dezelfde bevoegdheden als de wegininspecteur-controleur wat betreft het uitstel.

Afdeling 2. Procedure

Art. 19. §1. Als de strafvordering niet vervallen is en het opleggen van een administratieve geldboete overeenkomstig artikel 17 mogelijk is, brengt de wegininspecteur-controleur, binnen negentig dagen na de ontvangst van de beslissing van de procureur des Konings om geen strafvervolgung in te stellen of na het verstrijken van de termijn, vermeld in artikel 17, §3, derde lid, zijn beslissing om een administratieve geldboete op te leggen ter kennis

van de overtreder en, in voorkomend geval, van de onderneming. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van deze beslissing. De kennisgeving van de beslissing doet de strafvordering vervallen.

Als de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig meedeelt aan de overtreder, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze voor het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, betaald worden. Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze na het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Als de strafvordering vervallen is of als de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig verstuurt, vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort.

§2. Tegen de beslissing, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, kan onder de voorwaarden en binnen de vervaltermijn, bepaald door de Vlaamse Regering, bezwaar worden aangetekend bij de wegeninspecteur-controleur. Het bezwaar schorst de bestreden beslissing.

Als geen tijdig of ontvankelijk bezwaar werd aangetekend, wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of te zijn vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds.

De wegeninspecteur-controleur brengt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming ervan op de hoogte als het bezwaarschrift onontvankelijk is, binnen een termijn bepaald door de Vlaamse Regering. De overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming kan onder de voorwaarden en binnen de termijn, bepaald door de Vlaamse Regering, vragen om gehoord te worden over de ontvankelijkheid van het bezwaar.

Als wel tijdig en ontvankelijk bezwaar werd aangetekend of als de overtreder, in voorkomend geval, de onderneming vraagt om gehoord te worden over de ontvankelijkheid, wordt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de hoorzitting.

Na de hoorzitting, ongeacht of die werd bijgewoond, neemt de wegeninspecteur-controleur de zaak onmiddellijk in beraad. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van de beslissing in bezwaar.

De beslissing van de wegeninspecteur-controleur moet binnen dertig dagen na de hoorzitting ter kennis worden gebracht van de overtreder en, in voorkomend geval, van de onderneming. Zo niet vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze voor het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, betaald worden. Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze na het verstrijken van de termijn, vermeld in paragraaf 3, eerste lid, vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het bezwaar. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het bezwaar, wordt teruggestort.

§3. Tegen de beslissing, vermeld in paragraaf 2, zesde lid, kan onder de voorwaarden en binnen de vervalt termijn, bepaald door de Vlaamse Regering, beroep worden aangetekend bij de Vlaamse Regering. Het beroep schorst de bestreden beslissing.

Als geen tijdig en ontvankelijk beroep werd aangetekend, wordt de administratieve geldboete geacht definitief en onherroepelijk te zijn opgelegd of te zijn vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het bezwaar. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het bezwaar, wordt teruggestort.

De Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, brengt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming ervan op de hoogte als het beroepschrift onontvankelijk is, binnen een termijn die de Vlaamse Regering heeft bepaald. De overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming kan onder de voorwaarden en binnen de termijn, bepaald door de Vlaamse Regering, vragen om gehoord te worden over de ontvankelijkheid van het beroep.

Als wel tijdig en ontvankelijk beroep werd aangetekend of als de overtreder, in voorkomend geval, de onderneming vraagt om gehoord te worden over de ontvankelijkheid, wordt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de hoorzitting.

Na de hoorzitting, ongeacht of die werd bijgewoond, neemt de Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4 de zaak onmiddellijk in beraad. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van de beslissing in beroep.

De beslissing van de Vlaamse Regering of van de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, moet binnen een termijn van vier maanden nadat de Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4, het beroep ontvangen heeft, ter kennis worden gebracht van de overtreder en, in voorkomend geval, van de onderneming. Zo niet vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend en wordt de geconsigneerde administratieve geldboete, in voorkomend geval, teruggestort. Als de overtreder of de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft, wordt die termijn verlengd tot vijf maanden.

Als de administratieve geldboete niet in consignatie werd gegeven, moet ze betaald worden binnen een termijn, bepaald door de Vlaamse Regering.

Als de administratieve geldboete in consignatie werd gegeven, wordt ze vrijgegeven ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds, ten bedrage van de administratieve geldboete die opgelegd is na het beroep. Het verschil tussen de geconsigneerde administratieve geldboete en het bedrag dat opgelegd is na het beroep, wordt teruggestort.

§4. De Vlaamse Regering kan een of meer ambtenaren aanwijzen die de overtreder en de onderneming op de hoogte brengen van de eventuele onontvankelijkheid van het beroep, die de overtreder, de onderneming of de raadsman zullen horen en het beroep zullen uitspreken. Deze ambtenaren mogen niet betrokken geweest zijn bij eerdere stappen van de procedure.

De Vlaamse Regering kan een vergoeding voor dossierkosten instellen voor de beroepsprocedure. In dat geval is het beroep pas ontvankelijk nadat het bewijs is geleverd dat de vergoeding werd betaald. De vergoeding zal altijd worden terugbetaald als de administratieve boete volledig vervalt nadat het beroep is ingesteld.

§5. Als de overtreder of, in voorkomend geval, de onderneming in gebreke blijft de administratieve geldboete te betalen, wordt de geldboete bij dwangbevel ingevorderd. De dwangbevelen worden betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot met bevel tot betaling.

De Vlaamse Regering wijst de ambtenaren aan die ermee belast zijn dwangbevelen te geven en uitvoerbaar te verklaren.

§6. Als het voertuig in beslag genomen is en de administratieve geldboete en de bewaringskosten niet betaald zijn binnen zestig dagen na het verstrijken van de bezwaar- of beroepstermijn, als geen bezwaar of beroep is ingediend, of binnen zestig dagen na de verzending van de beslissing, als beroep is ingediend, wordt de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen belast met de verkoop van het voertuig. Na aftrek van de administratieve geldboete en de bewaringskosten wordt het eventuele overschot van de opbrengst terugbetaald.

Als de administratieve geldboete al dan niet stilzwijgend vervalt, wordt het in beslag genomen voertuig teruggegeven aan de overtreder of de onderneming.

Hoofdstuk 5. Gevolgen van de strafvervolgning

Art. 20. Als de strafvervolgning tot een veroordeling van de betrokkene leidt:

- 1° wordt de geconsigneerde administratieve geldboete toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en aan de occasionele redders, op de solidariteitsbijdrage en op de uitgesproken geldboete. Het eventuele overschot wordt terugbetaald;
- 2° wordt, als het voertuig in beslag genomen werd, bij het vonnis bevolen dat de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen het voertuig moet verkopen als de geldboete, de solidariteitsbijdrage, de gerechtskosten en de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en aan de occasionele redders niet betaald zijn en het bewijs niet is geleverd dat de bewaringskosten zijn betaald binnen een termijn van zestig dagen vanaf de uitspraak van het vonnis. De opbrengst van de verkoop wordt toegerekend op de verschuldigde gerechtskosten, op de bijdrage tot financiering van het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en aan de occasionele redders, op de solidariteitsbijdrage, op de uitgesproken geldboete en op de eventuele bewaringskosten van het voertuig. Het eventuele overschot wordt terugbetaald.

Art. 21. Indien en in zoverre de strafvordering leidt tot opschorting van de uitspraak van de veroordeling of tot een veroordeling met uitstel van de tenuitvoerlegging van de straf, al dan niet met probatie, wordt artikel 20 toegepast met uitzondering van wat is bepaald over de uitgesproken geldboete.

Als de strafvervolgning tot een vrijspraak leidt, wordt de geconsigneerde administratieve geldboete of het in beslag genomen voertuig teruggegeven.

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Art. 22. In het algemeen reglement van de politie op het wegverkeer wordt artikel 48 opgeheven.

Art. 23. In het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999, het laatst gewijzigd bij het decreet van 12 december 2008, wordt hoofdstuk XIV, dat bestaat uit artikel 55bis tot en met artikel 62, opgeheven.

Art. 24. Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 juli 2014.

Brussel, 21 december 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGE
bij de memorie van toelichting:
REGULERINGSIMPACTANALYSE



Reguleringsimpactanalyse voor het bijzonder wegtransport.

1 Titel

Decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Bijzonder wegtransport betreft vervoer met voertuigen of van ladingen met afwijkende afmetingen of gewicht, zodat niet alle verkeersinfrastructuur geschikt is om voor dergelijk vervoer gebruikt te worden.

2 Aanleiding en doel

Tot op heden is de regelgeving voor het bijzonder wegtransport hoofdzakelijk federaal geregeld. Voor het Vlaamse Gewest zijn er naast het Aslastendecreet alleen enkele artikelen in het wegverkeersreglement over het uitzonderlijk vervoer (transporten die wegens de constructie van het voertuig of de ondeelbaarheid van de lading afwijken van de maximaal toegelaten afmetingen of massa's).

Het is momenteel ook de federale overheid die "vergunningen uitzonderlijk vervoer" aflevert in een beperkt overleg met de gewesten. Nochtans wordt door het uitzonderlijk vervoer gebruik gemaakt van het wegennet van de gewesten, zodat het voor de gewesten zeer belangrijk is dat dit vervoer aan strikte voorwaarden wordt onderworpen en dat hierop een gepaste controle gebeurt. Bij niet-correcte uitvoering van uitzonderlijk vervoer kan dit de weginfrastructuur immers beschadigen.

Sinds 1992 poogde de federale overheid om het uitzonderlijk transport te regelen door middel van een koninklijk besluit. Dit stuitte echter op negatieve adviezen van de Raad van State, omdat er in verschillende artikelen afbreuk werd gedaan aan de gewestelijke bevoegdheden m.b.t. het beheer van de weginfrastructuur. De Raad Van State suggereerde dat deze materie gelijktijdig in federale en gewestelijke teksten zou moeten geregeld worden, waarbij voor bepaalde delen een samenwerkingsakkoord zou kunnen worden gesloten worden.

Ondertussen werd dit op federaal niveau geregeld bij koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 oktober 2011, en twee ministeriële besluiten.

Het doel van het decreet (en de komende uitvoeringsbesluiten) is dus om het gebruik van de verkeersinfrastructuur door uitzonderlijke transporten te regelen om schade te voorkomen, dit in harmonie met de federale regelgeving die geïnspireerd is vanuit overwegingen betreffende de verkeersveiligheid en de technische eisen van voertuigen.

De volledige regelgeving (gewestelijk en federaal) moet leiden naar een betere regeling van het uitzonderlijk vervoer, waarbij transporteurs vlot en correct de nodige vergunningen kunnen bekomen, de infrastructuur optimaal wordt afgestemd op de noden, dit alles met respect voor de bevoegdheidsverdeling die geldt tussen de federale overheid en de gewesten.

Daarnaast voorziet het decreet de vereiste rechtsgrond voor de Vlaamse Regering om een proefproject op te starten met langere, zwaardere voertuigen. Dit valt duidelijk niet onder de regelgeving van het uitzonderlijk vervoer (het vervoer wordt immers uitgevoerd door gewone voertuigen -weliswaar in een combinatie die wat lengte en massa betreft afwijkt van de wettelijk toegelaten maxima- en de lading is ook deelbaar), maar er is een duidelijke parallel tussen beide materies.

Net zoals het uitzonderlijk vervoer, is de regelgeving voor langere, zwaardere voertuigen deels een federale bevoegdheid en deels een gewestelijke bevoegdheid. Het ontwerp koninklijk besluit betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van proefprojecten werd ons reeds voor advies voorgelegd. Omwille van gelijkaardige bezorgdheden naar de infrastructuur, is logisch dat dit in dezelfde teksten behandeld wordt.

Tenslotte wordt, teneinde meteen een globale regeling tot stand te brengen betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, ook het Aslastendecreet geïntegreerd in dit decreet. Het betreft immers gewone doch overladen voertuigen, zodat zij eveneens vallen onder de noemer "bijzonder wegtransport".

3 Opties

Optie 1: nuloptie: Het Vlaamse Gewest neemt geen enkel regelgevend initiatief. De federale overheid levert de vergunningen af op basis van het nieuwe koninklijk besluit. Overleg met de gewesten gebeurt louter op ambtelijk niveau en is op geen enkele wijze vastgelegd. Een proefproject met langere en zwaardere voertuigen is niet mogelijk. Het Aslastendecreet blijft "verscholen" in een begrotingsdecreet.

Optie 2: Er wordt op gewestelijk niveau een decreet en besluit van de Vlaamse Regering opgesteld dat aansluit bij het nieuwe koninklijk besluit en een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten.

Tevens wordt in hetzelfde decreet de mogelijkheid gecreëerd om proefprojecten met langere en zwaardere voertuigen op te starten. Meteen wordt ook het Aslastendecreet geïntegreerd in een globale regeling.

Optie 3: De regelgeving wordt beperkt tot het nieuwe koninklijk besluit, aangevuld met een samenwerkingsakkoord om het overleg met de gewesten te regelen.

Er zijn echter een reeks juridische bezwaren tegen deze optie die door de Raad Van State bevestigd zijn in hun advies op een vorig ontwerp van koninklijk besluit, met name wat betreft de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten.

Hierdoor kan deze optie niet weerhouden worden.

4 Effecten

4.1 Optie 1

Baten en kosten.

De Vlaamse Overheid: heeft in deze optie weinig invloed op het gebeuren van het uitzonderlijk transport. Momenteel is de totale personeelsinzet beperkt tot ± 2 VTE voor het berekenen van de draagkracht van onderbruggen voor specifieke transporten (Afdeling Expertise Beton en Staal) en het uitwerken van een reisinwegennetwerk en het verdelen van een klein deel van de afgeleverde vergunningen (afdeling Expertise Verkeer en Telematica).

Gezien de gewesten nauwelijks op de hoogte worden gebracht van de uitgevoerde uitzonderlijke transporten op hun wegennet, is het bijzonder moeilijk om in geval van schade de overtreder te kunnen opsporen. Het opsporen vergt veel arbeid met slechts wisselend succes. De kosten voor herstellingen aan de wegeninfrastructuur n.a.v. verkeerd uitgevoerde uitzonderlijke transporten kunnen dus zelden gecupereerd worden van de schadeveroorzaker. Het Vlaamse Gewest heeft geen sterke juridische basis om zelf controles uit te voeren.

Doordat de Vlaamse Overheid slechts een beperkt zicht op het gebeuren van het uitzonderlijk vervoer heeft, kan de infrastructuur moeilijk optimaal afgestemd worden op de noden. Zo zou een investering aan één brug of het optimaliseren van één rotonde een omweg van vele kilometers kunnen vermijden waardoor die infrastructuur minder belast wordt.

De sector: geniet door de beperkte regelgeving en controle veel vrijheid. Vergunningen voor uitzonderlijk vervoer in België, en dus ook in Vlaanderen, zijn bijzonder makkelijk te verkrijgen. Anderzijds is het door het gebrek aan duidelijke regelgeving en afstemming van de vergunningen op de infrastructuur vaak moeilijk om het uitzonderlijk vervoer correct uit te voeren. In zo'n situatie zijn het vooral de malafide transporteurs die zich verrijken.

De federale overheid: blijft functioneren zoals in het verleden.

Een proefproject met langere en zwaardere voertuigen is niet mogelijk. Hierdoor kan Vlaanderen geen concrete inzichten verwerven met betrekking tot een belangrijke logistieke evolutie.

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	omschrijving	schatting
Vlaamse Overheid	Weinig tot geen taken naar uitzonderlijk vervoer, dus weinig personeelskost.		Weinig tot geen zicht op wie verantwoordelijk is voor schade. Door beperkte inspraak is het moeilijk om tot correcte investeringen te komen voor het uitzonderlijk transport.	
De sector	Er zijn geen taken of retributies verschuldigd t.o.v. Vlaanderen (zie uitleg bij optie 2).		Er is veel onduidelijkheid en het is soms onmogelijk om volledig in regel te zijn. Door een gebrek aan controle mogelijkheden is er veel "oneerlijke" concurrentie.	
Federale Overheid			Zij staan volledig zelfstandig in voor het afleveren van de vergunningen (administratie van ± 40 VTE)	

Totaal

Verdelingseffecten

Ogenschijnlijk heeft enkel de sector baten bij de huidige situatie. Het betreft echter vooral de malafide transporteurs die van de wettelijke lacunes gebruik maken om o.a. de infrastructuur onverantwoord zwaar te belasten.

Juridisch-technische effecten

Gezien er geen nieuwe Vlaamse regelgeving wordt gemaakt, zijn hier ook geen effecten te beschrijven.

Andere effecten

Doordat de Vlaamse overheid geen onderbouwd beleid kan uitwerken naar het uitzonderlijk transport, wegens een gebrek aan gegevens, worden verschillende investeringen niet afgestemd op de noden van het uitzonderlijk vervoer. Hierdoor zijn de reismwegen voor uitzonderlijk transport een aaneenschakeling van ontwijken van moeilijke punten. De reismwegen gaan daardoor al te vaak over gemeentewegen en door woongebieden lopen, wat overlast met zich meebrengt voor de gemeentes en de burgers.

4.2 Optie 2

Baten en kosten

De Vlaamse overheid: voert in deze optie volledig haar bevoegdheden inzake uitzonderlijk transport uit. Naar controle mogelijkheden toe worden reeds verschillende stappen genomen maar niets staat een verdere verfijning van het systeem in de toekomst in de weg.

De principes van het Aslastendecreet worden opgenomen in deze regelgeving. Hierdoor krijgen de Vlaamse wegeninspecteurs de duidelijke bevoegdheid om uitzonderlijk vervoer te controleren en kunnen in geval van overtreding gelijkaardige sancties genomen worden als nu reeds van toepassing zijn voor overlading op de aslasten.

De Vlaamse overheid, meer bepaald de afdeling Expertise Beton en Staal engageert zich ook om alle specifieke stabiliteitscontroles binnen een termijn van 10 werkdagen (dit is bij de snelste van Europa) af te werken. Dit vereist echter dat deze berekeningen een kerntaak worden en dat hiervoor twee VTE (burgerlijk ingenieurs) voorzien worden, dit op basis van zo'n 200 onderzoeksaanvragen op jaarbasis.

Doordat de Vlaamse overheid meer inzicht krijgt in het gebeuren van uitzonderlijk vervoer verhogen enerzijds de reeds aangehaalde controlemogelijkheden maar ook het inzicht in de noden van het uitzonderlijk vervoer waardoor gerichte investeringen en aanpassingen mogelijk worden.

De federale overheid: blijft de functie van "centraal loket" vervullen (zal geregeld worden in een samenwerkingsakkoord) en vraagt hiervoor, vanuit de eigen regelgeving een retitutie.

De sector: er zal een retributie geïnd worden waardoor de sector min of meer betaalt voor het systeem dat voor hen wordt uitgebouwd. De extra kosten om een netwerk te voorzien voor uitzonderlijk vervoer (sterkere bruggen, grotere rotondes, ...) worden niet meegenomen in deze berekening.

De invloed van de retributies die zullen gevraagd worden op het aantal aangevraagde vergunningen is moeilijk in te schatten.

Een schatting van 20 000 vergunningen op jaarbasis zal voor het Vlaamse gewest een inkomst zijn €600 000; voor het federale niveau zal dit ongeveer €2.500.000 zijn. De retributies die Wallonië en Brussel redelijker wijs kunnen vragen zijn samen ongeveer even hoog als de Vlaamse. het totaal kostenplaatje voor de sector komt dan uit op €3.700.000.

De sector heeft met dit bedrag weinig tot geen problemen op voorwaarde dat het vergunningssysteem performanter wordt en het uitzonderlijk vervoer duidelijk geregeld wordt. De retributie is evenredig met de kost in andere Europese landen.

Een degelijke wetgeving en controle verhoogt de rechtszekerheid van de betrokken sector en zorgt voor eerlijke concurrentie.

Er wordt tevens een proef opgezet voor langere en zwaardere voertuigen. Hiervoor zullen geïnteresseerde transportbedrijven een aanvraag moeten indienen. Langere en zwaardere slepen zijn vrachtwagens die uit 3 delen bestaan en 25,25 meter lang zijn en een massa mogen hebben tot 60 ton (t.o.v. 18,75 meter en 44 ton voor het gangbare vrachtverkeer). Hierdoor kan de vervoersefficiëntie verhoogt worden. Hiervoor zullen geïnteresseerde transportbedrijven een aanvraag moeten indienen. De aanvraag omvat een duidelijke beschrijving van het traject, de goederenstroom, ...

De aanvragen zullen afgetoetst worden aan verschillende criteria met betrekking tot de verkeersveiligheid, de geschiktheid van de infrastructuur, ... Het beoordelen van de aanvragen en het eventueel afleveren, dan wel gemotiveerd weigeren, van de vergunning is een taak die uitgevoerd zal worden binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. De nodige personeelsinzet is afhankelijk van de concrete interesse vanuit de sector, maar zal opgevangen worden met de bestaande personeelsbezetting.

De proef zal gepaard gaan met een opleiding van de chauffeurs en een informatiecampagne. Daarnaast is er ook een evaluatie voorzien die zal uitgevoerd worden met verschillende partners zoals de MORa, de politie, het steunpunt verkeersveiligheid en de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten.

Een vervoerder die in het project stapt en een vergunning bekommt zal een vergoeding betalen die de kosten dekt die de overheid maakt om dit project te realiseren.

De federale overheid, overeenkomstig het betreffende koninklijk besluit, staat in voor de goedkeuring van de voertuigen. Naar analogie met het uitzonderlijk vervoer zal er een samenwerkingsakkoord worden afgesloten en zal er ook uitgegaan worden van een éénloket-principe.

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	Omschrijving	schatting
Vlaamse Overheid	Uitzonderlijk vervoer: Gerichte investeringen en verbeteringen aan de infrastructuur ten behoeve van uitzonderlijk vervoer. Meer en betere controle-mogelijkheden Een deel van de retributie komt de Vlaamse Overheid toe. Langere en zwaardere voertuigen: Het uitvoeren van een proefproject met langere en zwaardere voertuigen, dat bijdraagt tot inzichten m.b.t. een efficiënter wegtransport.		Uitzonderlijk vervoer: 2 VTE voor de stabiliteitscontrole (EBS) Team zwaar vervoer (2VTE) Extra wegeninspecteurs (2VTE). Langere en zwaardere voertuigen: Onderzoeken van de aanvragen, de opvolging van het project en de evaluatie. Deze taken zijn sterk afhankelijk van de interesse en zullen bepaalde piekmomenten hebben.	
De sector	Uitzonderlijk vervoer: Een duidelijk wettelijk geregeld kader. Engagement van de overheid naar termijnen toe. Een gerichte verbetering van de infrastructuur. Oneerlijke concurrentie wordt bestreden. Langere en zwaardere voertuigen: De sector krijgt de kans om in een nieuw project te stappen en hierdoor gebruik te maken van een efficiënter transportsysteem.		Uitzonderlijk vervoer: Er moet een retributie betaald worden voor de aflevering van de vergunning. Langere en zwaardere voertuigen: Er moet een aanvraag ingediend worden, de chauffeurs moeten een opleiding volgen, er moet meegewerkt worden aan de opvolging en evaluatie. Er zal ook een kostenvergoeding moeten betaald worden.	
De Federale Overheid	Uitzonderlijk vervoer: De uitgeoefende taken zijn in overeenstemming met hun bevoegdheden of betreffen gewestelijke bevoegdheden die in een samenwerkingsovereenkomst zijn geregeld. Zij ontvangen een retributie voor het geleverde werk. Langere en zwaardere voertuigen:		Uitzonderlijk vervoer: De dienst moet gemoderniseerd worden om te voldoen aan de eisen van de wegbeheerders (de gewesten). Langere en zwaardere voertuigen: Afleveren van de	

	Ervaring opdoen m.b.t. de materie van de langere zwaardere slepen.	goedkeuring van de gebruikte voertuigen.
--	--	--

Totaal

Verdelingseffecten

Het beoogde systeem voor het uitzonderlijk vervoer veronderstelt van elke doelgroep een redelijke inspanning maar levert elke doelgroep ook een duidelijk voordeel op. In tegenstelling tot optie 1 waarbij er niets gedaan wordt, worden nu de malafide transporteurs benadeeld.

Voor het proefproject met de langere en zwaardere slepen levert de federale overheid levert een relatief kleine inspanning en krijgt daar ook zeer weinig return voor.

De Vlaamse Overheid draagt het grootste deel van het project. Enkel de kosten verbonden aan het onderzoeken van de aanvragen zullen door de aanvragers vergoed worden. De algemene studies zijn ten laste van de overheid zelf. Daar tegenover staat het uitvoeren van een proefproject dat belangrijke inzichten kan bieden in het domein van de mobiliteit in Vlaanderen.

De transportsector krijgt de kans om in een nieuw concept in de praktijk te brengen. De deelnemers hebben een concurrentievoordeel maar moeten anderzijds aan een reeks verplichtingen voldoen. Daarnaast betalen zij ook een vergoeding aan de overheid.

Juridisch-technische effecten

Er bestaan in Vlaanderen nog geen teksten die het uitzonderlijk vervoer regelen. Er werd wel overlegd met de federale overheid om de afstemming op hun nieuwe teksten te verzekeren. Er werd rekening gehouden met het negatieve advies van de Raad van State op het vorige ontwerp van koninklijk besluit, waarin verschillende suggesties werden gedaan over bepalingen die op gewestelijk niveau zouden moeten geregeld worden. Tenslotte werd ervoor geopteerd om het huidige "Aslastendecreet", waarin voorzien wordt in een bestraffing van overlading op de aslasten, gezien de nauwe samenhang met de materies van het uitzonderlijk vervoer en het vervoer met langere en zwaardere slepen, in dit decreet te integreren.

Tot op heden is er geen regelgevend kader voor proefprojecten met langere en zwaardere voertuigen of andere afwijkende voertuigen. Deze regelgeving zorgt voor een kader waarbinnen een gecontroleerde proef kan uitgevoerd worden.

Andere effecten

Doordat de Vlaamse Overheid meer inzicht krijgt in het gebruik van haar reisinwegen voor uitzonderlijk vervoer en de gebreken eraan kunnen de knelpunten in de infrastructuur accuraat aangepakt worden. Hierdoor verdwijnt een deel van de overlast wat vooral de burger ten goede komt.

4.3 Optie 3

	Baten		Kosten	
	omschrijving	schatting	Omschrijving	schatting

Totaal

Verdelingseffecten

Juridisch-technische effecten

Andere effecten

5 Uitwerking, uitvoering en monitoring

Omwille van de juridische constructie die door de Raad van State gesuggereerd werd in het advies op het vorige ontwerp van koninklijk besluit, wordt de optie 2 gekozen. Beide bevoegde overheden nemen de noodzakelijke regelgevende initiatieven en zorgen ervoor dat deze op elkaar afgestemd zijn en dat de praktische uitvoering centraal kan gebeuren (te regelen in een samenwerkingsakkoord).

Het proefproject met langere en zwaardere voertuigen wordt ook opgenomen in de teksten. De federale overheid heeft een ontwerp samenwerkingsakkoord opgemaakt en ter advies voorgelegd.

5.1 Uitwerking

Er wordt geopteerd voor een decreet waarin de hoofdlijnen worden vastgelegd en drie uitvoeringsbesluiten: één uitvoeringsbesluit voor het uitzonderlijk vervoer (exclusief handhaving), één voor het proefproject (exclusief handhaving) en één dat de handhaving (zowel aslasten, uitzonderlijk vervoer als vervoer met langere en zwaardere voertuigen) regelt.

De bepalingen van de omzendbrief Wetgevingstechniek werden opgevolgd en de teksten werden al aan een taalkundig en wetgevingstechnisch advies onderworpen.

De uitvoeringsbesluiten zullen een aantal bevoegdheden aan de minister delegeren. Het is de bedoeling dat deze met zijn federale (en eventueel gewestelijke) collega's samenwerkingsakkoorden voor het uitzonderlijk vervoer en voor het proefproject met de langere en zwaardere voertuigen afsluit.

5.2 Uitvoering en handhaving

De federale overheid zal net als vandaag de vergunningen uitzonderlijk vervoer blijven afleveren maar in een nauwere samenwerking met het Vlaamse Gewest.

Het samenwerkingsakkoord zal voorzien in een "Adviescomité voor het uitzonderlijk vervoer". Hierin zullen zowel de gewesten als de federale overheid zetelen. Het zal als expliciete taak

onder andere de verbetering van de controle en coördinatie van het uitzonderlijk transport hebben.

De huidige toestand is nauwelijks controleerbaar. De nieuwe regelgeving voorziet heel wat meer mogelijkheden voor het Vlaamse Gewest om met behulp van de bevoegde wegeninspecteurs overtredingen op te sporen en te bestraffen.

Langere en zwaardere voertuigen zullen enkel op duidelijk omschreven routes kunnen circuleren. Deze routes worden na de aanvraag grondig gescreend wat een relatief lange tijd zal opleveren tussen de aanvraag en de eventuele vergunning.

De handhaving van het proefproject voor langere en zwaardere voertuigen zal parallel gebeuren met de handhaving van het andere wegverkeer en goederenvervoer.

5.3 Toepassing van de Compensatieregel

Er worden geen nieuwe administratieve lasten opgelegd. De sector blijft zijn aanvraag doen bij het federale "loket", net zoals ze nu ook doet, en vandaar wordt het doorgestuurd naar de gewestelijke overheden voor verder onderzoek en advies. Er wordt nog steeds één vergunning afgeleverd door de federale overheid, waarin de voorwaarden van de gewesten ook vervat zijn.

Voor de langere en zwaardere voertuigen zal er een grotere administratieve last zijn omwille van de opvolging van een proefproject.

5.4 Monitoring en evaluatie

De invloed van het totaalpakket van regelgevende teksten (decreet, besluiten Vlaamse Regering, koninklijk besluit, ministeriële besluiten, samenwerkingsakkoord, eventueel de teksten van de andere gewesten) zal opgevolgd worden door het "Adviescomité voor het uitzonderlijk vervoer".

De monitoring en evaluatie is van groot belang in het kader van het proefproject langere en zwaardere voertuigen. Dit zal gebeuren in samenwerking met de MORA, de politie, de verschillende betrokken diensten binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer.

6 Consultatie

De volledige regelgeving rond het uitzonderlijk vervoer en ook de Vlaamse teksten hebben reeds een lange voorgeschiedenis. In deze periode is er veelvuldig overleg geweest op het niveau van de verschillende kabinetten, tussen de ambtenaren van het federale en het gewestelijke niveau en tussen de sector en de verschillende ambtenaren.

De laatste versies van de teksten worden in het kader van het samenwerkingsakkoord besproken met het kabinet van de staatssecretaris voor mobiliteit, de FOD Mobiliteit en de andere gewesten.

De sector is consulteed geweest op 7 juli en 21 november 2011.

7 Overige informatie voor de Inspectie van Financiën

8 Samenvatting

Met de gekozen regelgeving worden de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest inzake uitzonderlijk vervoer uitgevoerd. Er is dus geen lacune meer in de wetgeving en er wordt een effectieve controle door de Vlaamse wegininspecteurs mogelijk. Tegelijk zal er door een samenwerkingsakkoord wel voor gezorgd worden dat de sector geen praktische problemen ondervindt, omdat de vergunningen nog steeds bij één centraal loket aangevraagd zullen worden.

De teksten maken ook een proefproject mogelijk met langere en zwaardere voertuigen. Dit proefproject zal de Vlaamse Overheid in staat stellen om de pro's en contra's, gespecificeerd voor Vlaanderen, in kaart te brengen.

Het Aslastendecreet, sinds 1998 "verscholen" in een begrotingsdecreet, wordt meteen ook geïntegreerd zodat een globale regeling betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt tot stand gebracht.

9 Contactinformatie

Vercarre Carol (Juridische aspecten) 02/553 76 87

Verlinden Stien (Coördinatie en opvolging) 02/553 02 79

De Sutter Stijn (Technische aspecten) 02/553 78 47