

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIEN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED EN DE  
VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:**

- voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport
- principiële goedkeuring

## Samenvatting

Dit besluit wijzigt het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. De wijzigingen zijn onder te verdelen in twee categorieën. Enerzijds wordt er, in uitvoering van artikel 17, § 2, tweede lid van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, een “boetecatalogus” ingevoerd waarin het bedrag van de administratieve geldboete voor bepaalde inbreuken bepaald wordt op een bedrag dat hoger ligt dan de strafrechtelijke minimumgeldboete, vermeld in artikel 14 van hetzelfde decreet. Anderzijds worden een aantal bepalingen van het besluit aangepast om bepaalde bevoegdheden van de politie te verduidelijken.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft betrekking op het beleidsveld “Openbare werken”.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 16 juni 2021 met referte JVE\_21 000271.

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2021/238 van 10 juni 2021.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Op 22 januari 2021 heeft de Vlaamse Regering het besluit van de Vlaamse Regering over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport definitief goedgekeurd.

Dit besluit voert een aantal wijzigingen door aan het besluit van 22 januari 2021. De wijzigingen kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën. Enerzijds wordt er, in uitvoering van artikel 17, § 2, tweede lid van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (hierna: decreet bijzonder wegtransport) een “boetecatalogus” ingevoerd waarin het bedrag van de administratieve geldboete voor bepaalde inbreuken bepaald wordt op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete. Anderzijds worden een aantal bepalingen van het besluit aangepast om bepaalde bevoegdheden van de politie te verduidelijken.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1: De tweede en derde kolom van aanhangsel 1 van bijlage 1 van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van sommige overtredingen inzake het wegvervoer worden opgeheven. Beide kolommen hebben betrekking op overladingen. Om verwarring te vermijden over welk bedrag onmiddellijk moet geïnd worden, worden deze kolommen geschrapt. Alle inbreuken zullen in de toekomst afgehandeld worden op basis van het decreet bijzonder wegtransport.

Artikel 2: Overeenkomstig artikel 17, § 2, tweede lid van het decreet bijzonder wegtransport, kan de Vlaamse Regering, voor specifieke inbreuken, het tarief van de administratieve geldboete bepalen op een bedrag dat hoger ligt dan de strafrechtelijke minimumgeldboete, verhoogd met de opdecimen, zonder evenwel de maximumgeldboete verhoogd met de opdecimen, te overschrijden.

Artikel 3: De onmiddellijke inning wordt bijkomend uitgesloten in geval de totale administratieve geldboete voor inbreuken die tijdens dezelfde controle worden vastgesteld, meer zou bedragen dan 1.100 € (= 8.800 € inclusief de opdecimen). Het is niet opportuun om in een dergelijk geval de strafvordering zomaar te kunnen “afkopen” vermits het om zeer zware inbreuken gaat.

Artikel 4: In artikel 6, §3 van het besluit wordt het woord “wegeninspecteur” vervangen door het woord “verbalisant” zodat ook de politie onder deze bepaling valt. De bepalingen over het verslag van vaststelling (artikel 6, §§ 1 en 2) maken we niet van toepassing op de politie omdat dit een afwijking vormt op artikel 40 van de Wet op het politieambt die stelt dat de politie bij vaststelling van misdrijven steeds een proces-verbaal moet opstellen. Hiervoor is het Vlaamse Gewest niet bevoegd.

Artikel 5: In artikel 7 wordt ook telkens het woord “wegeninspecteur” vervangen door het woord “verbalisant” zodat ook de politie onder deze bepaling valt.

De bepaling met betrekking tot de “onmiddellijke inning per overschrijving” werd geherformuleerd om duidelijker aan te geven dat deze mogelijkheid enkel bestaat in de gevallen waarin ook ter plaatse een onmiddellijke inning kan gevraagd worden en dus niet in gevallen die overeenkomstig artikel 5 uitgesloten zijn.

Het beperken van deze mogelijkheid tot ingezetenen werd geschrapt. In bepaalde gevallen is het immers mogelijk dat een niet-ingezetenen ter plaatse niet de kans heeft gekregen om een onmiddellijke inning te betalen (bijvoorbeeld de verlader die niet aanwezig is bij de vaststellingen. Deze bepaling doet wel geen afbreuk aan de verplichting om, bij niet-ingezetenen die ter plaatse tegen gehouden worden, de administratieve geldboete in consignatie te nemen als de onmiddellijke inning niet betaald wordt. Deze verplichting blijft sowieso bestaan op basis van artikel 17, § 6 decreet bijzonder wegtransport.

Tot slot wordt verduidelijkt dat het voorstellen van een onmiddellijke inning per overschrijving kan, maar geen verplichting is.

Artikel 7: De bepalingen met betrekking tot de boetecatalogus (art. 1, 2, 3 en 6) treden in werking op 1 maart 2022. Op die manier krijgt de sector voldoende tijd om eventueel bijkomende maatregelen te nemen om overladingen tegen te gaan en op die manier de hogere boetes te vermijden.

Toelichting met betrekking tot de bijlage:

De bijlage bij dit besluit bevat de bedragen van de administratieve geldboete voor overschrijdingen van de maximale lengte, breedte en hoogte, evenals de totale massa. Er werd steeds een onderscheid gemaakt tussen de gevallen waarin er, ten gevolge van de inbreuk, geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken en de gevallen waarin dit wel het geval is (cfr. artikel 14 decreet bijzonder wegtransport waarin ook een dergelijk onderscheid gemaakt wordt). Onder schade wordt steeds andere schade dan de schade aan het wegdek door asoverlading bedoeld.

De bedragen van de administratieve geldboetes komen ook overeen met het bedrag dat door de bevoegde personen onmiddellijk kan worden geïnd als de overtreder daarmee instemt en met het bedrag dat, als de overtreder en de onderneming geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben en zij niet instemmen met een onmiddellijke inning van de administratieve geldboete verplicht moet geïnd en in consignatie worden gegeven.

Inbreuken op de maximaal toegelaten afmetingen

Artikel 14, § 1, 2° decreet bijzonder wegtransport bevat reeds een progressieve boeteschaal voor wat betreft inbreuken op de maximaal toegelaten afmetingen.

In de bijlage werden enkel nog een aantal bijkomende schalen voorzien voor overschrijdingen met 50 cm en meer. Voor alle kleinere overschrijdingen is het bedrag van de administratieve geldboete, overeenkomstig artikel 17, § 2, eerste lid decreet bijzonder wegtransport, reeds bepaald op de minimumgeldboete, vermeld in artikel 14, verhoogd met de opdecimen, respectievelijk 10 €, 50 € en 100 € verhoogd met de opdecimen.

Voor overschrijdingen met meer dan 50 cm werd een bijkomende progressieve boeteschaal ingevoegd met een maximumboete van 750 € (naar analogie met de maximale administratieve geldboete voor asoverladingen in artikel 14, § 2 juncto artikel 17, § 1, eerste lid decreet bijzonder wegtransport).

Naar analogie met artikel 14, § 1, 3° decreet bijzonder wegtransport, waarin de boetes voor de gevallen waarin er, ten gevolge van de inbreuk, andere schade dan wegdekbeschadiging door asoverlading, ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken, bepaald

worden, is het bedrag van de administratieve geldboete voor inbreuken waardoor schade ontstaan is, vier maal hoger dan de administratieve geldboete voor inbreuken die geen schade doen ontstaan.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen overschrijdingen van de lengte, breedte en hoogte. Het is evident dat een overschrijding van de maximale lengte met 2 meter minder risicovol is dan een overschrijding van de maximale breedte of hoogte met 2 meter. Om die reden is het ook logisch dat verschillende boetebedragen bepaald werden. Aangezien het risico voor de verkeersinfrastructuur onmiskenbaar groter is in geval van overschrijding van de maximale hoogte of breedte in vergelijking met een vergelijkbare overschrijding van de lengte, werden hiervoor verschillende boetebedragen bepaald.

De verschillende boetescales zijn gebaseerd op de mate waarin de overschrijding een risico vormt voor de verkeersinfrastructuur en werden daarom geïnspireerd op de categorieën uitzonderlijk vervoer en de daaraan gekoppelde veiligheidsmaatregelen zoals begeleiding. Naarmate het transport risicovoller is, is er immers meer begeleiding, waardoor deze vergelijking perfect opgaat.

Inbreuken op de maximaal toegelaten totale massa van voertuigen en slepen

Totaaloverladingen hebben niet alleen een negatieve impact op de verkeersinfrastructuur omdat ze vaak gepaard gaan met asoverladingen, maar hebben ook een invloed op bijvoorbeeld de wegligging en remafstand van de betrokken voertuigen. Dit is nefast voor de verkeersveiligheid. Daarnaast hebben overladen voertuigen ook een economisch voordeel ten opzichte van hun concurrenten die wel in regel zijn.

Om die redenen is een strengere aanpak van totaaloverladingen aangewezen.

Er wordt telkens een onderscheid gemaakt tussen gevallen waarin er geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de kunstwerken die erin liggen en de gevallen waarin dit wel het geval is.

Bij inbreuken op de massa wordt een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën voertuigen of slepen:

Categorie 1: voertuigen met een MTM van maximum 3,5 ton + slepen met een MTM van maximum 3,5 ton. Hieronder vallen alle personenvoertuigen en de meeste combinaties van personenvoertuigen + gewone aanhangwagen (MTM max 750 kg).

Hier werd een ruimere marge voorzien alvorens een hogere boete dan de minimumgeldboete wordt opgelegd (minimumboete tot < 15%) en bedraagt de maximale boete ook maar 500€ in plaats van 750 €.

Categorie 2: alle tweeassige voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton. Hier werd bewust geen maximum MTM opgenomen, omdat de MTM van tweeassige voertuigen in de regel sowieso beperkt is tot 19 ton. Er werd evenwel ook rekening gehouden met de gevallen waarin de MTM van een tweeassig voertuig meer bedraagt dan 19 ton door een toegestane verhoging omwille van de aanwezigheid van bijvoorbeeld een remvertrager of technologie voor alternatieve brandstoffen.

Daarnaast vallen ook alle motorvoertuigen met meer dan 2 assen en alle slepen met een MTM van meer dan 3,5 ton en maximum 19 ton onder deze categorie.

Categorie 3: alle andere voertuigen en slepen die niet onder categorie 1 of 2 vallen.

Tot slot werd voor totaaloverladingen met langere en zwaardere slepen of uitzonderlijke voertuigen een aparte categorie voorzien.

Zowel bij uitzonderlijk vervoer dat de normale maxima qua massa overschrijdt als bij langere en zwaardere slepen betreft het situaties waarin sprake is van een uitzonderlijke situatie op het vlak van massa's. Overschrijding van de totale massa uit de vergunning moeten streng aangepakt worden. Overschrijding van de totale MTM uit de vergunning met meer dan 5% worden bestraft met een administratieve geldboete van 750 €. Voor overladingen met minder dan 5% wordt een boete van 375 € voorzien.

Wie zich zonder vergunning op de openbare weg begeeft met een "uitzonderlijk voertuig", wordt gelijk gesteld met een "gewoon" transport dat overladen is en valt onder categorie 2 of 3.

## **BESTUURLIJKE IMPACT**

### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Gelet op het feit dat voor bepaalde inbreuken het bedrag van de administratieve geldboete verhoogd wordt, heeft dit ontwerp een positieve budgettaire impact. Door het invoeren van strengere straffen, verhoogd ook het afschrikwekkend effect en zullen op termijn minder inbreuken worden vastgesteld, wat op zijn beurt een gunstige invloed heeft om de staat van de weginfrastructuur (minder schade aan het wegdek door overlading) en de verkeersveiligheid.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën van 16 juni 2021 met referte met referte JVE\_21 000271 wordt als bijlage bij deze nota gevoegd.

Het begrotingsakkoord is niet vereist.

### **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

### **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverleningen van de Vlaamse overheid niet vereist is.

### **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

- a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

## 4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit:

- het inwinnen van het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)
- het inwinnen van het advies van de Raad van State

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken:

2.1. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA);

2.2. te machtigen te beoordelen of voornoemde advies aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

2.3. te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport
- bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering van **DATUM** tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.
- het advies van de Inspectie van Financiën dd. 16 juni 2021