

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over het milieuvriendelijke uitzonderlijk vervoer
- Definitieve goedkeuring

Samenvatting

Dit besluit creëert een wettelijk kader voor proefprojecten met milieuvriendelijke voertuigen of combinaties die, omwille van hun milieuvriendelijke technologie (bv de batterijen), de normale afmetingen van voertuigen of combinaties overschrijden en aldus als uitzonderlijk moeten beschouwd worden. We maken het voor deze transporten makkelijker om een vergunning uitzonderlijk vervoer te krijgen, ook voor het vervoer van andere dan ondeelbare ladingen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggende ontwerp van besluit heeft betrekking op het beleidsveld “weggebonden mobiliteit en transport”.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het ontwerp werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op de zitting van 31 mei 2024 (zie VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS en VR 2024 3105 DOC.0815/2BIS).

De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) heeft advies gegeven op 28 juni 2024.

De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) voor de verwerking van persoonsgegevens heeft advies nr. 2024/059 gegeven op 19 juni 2024.

De Gegevensbeschermingsautoriteit (BGA) heeft advies nr. 65/2023 gegeven op 27 juni 2024.

De Raad van State heeft advies 76.999/1/V gegeven op 12 september 2024, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

De adviezen worden hieronder besproken.

Advies MORA

De keuze om milieuvriendelijke vrachtwagens onder bepaalde voorwaarden toe te laten op Vlaamse wegen via amendementen, toe te voegen aan het Verzameldecreet IV, was voornamelijk ingegeven om zo snel mogelijk te kunnen schakelen. Het is uiteraard niet de bedoeling om hier een standaardprocedure van te maken. Er wordt steeds naar gestreefd om stakeholders en de sector te betrekken. In dit kader wordt ook verwezen naar het kwartaaloverleg met de transportsector met het oog op meer transparantie en interactie. Ook voor overleg over toekomstige dossiers kan dit platform gebruikt worden.

De insteek van de MORA dat “het proefproject slechts een tijdelijke en gedeeltelijke oplossing is om dit toe te staan”, wordt bevestigd.

Op basis van het proefproject en de bijhorende (positieve) evaluatie kan overgeschakeld worden naar definitieve regelgeving. Dat is steeds het opzet geweest.

De MORA dringt aan om het voorliggende proefproject op te starten. Zodra de regelgeving definitief is goedgekeurd, zal dit proefproject op het terrein opgestart worden.

De MORA vraagt om overleg op te starten met de andere gewesten om het mogelijk te maken dat milieuvriendelijke vrachtwagens de gewestgrenzen overschrijden.

Er wordt onderzocht of dit onderwerp kan geagendeerd worden op de interministeriële conferentie (IMC).

De MORA vraagt om binnen de Benelux-unie werk te maken van een beschikking die het grensoverschrijdend vervoer van deze voertuigen in de Benelux mogelijk maakt.

Dit is reeds geagendeerd en besproken op Benelux niveau. Dit zal verder uitgediept worden in de Benelux-werkgroep Maten en Gewichten van september.

De MORA vraagt op Europees niveau verder te werken aan de herziening van de richtlijn maten en gewichten en deze na goedkeuring zo snel mogelijk om te zetten in Belgische wetgeving. De richtlijn maten en gewichten kreeg onder het Belgische voorzitterschap een hoge prioriteit. Hier wordt verder aan gewerkt.

De MORA vraagt in het voorliggende besluit de optie te voorzien om het proefproject te verlengen na 31 december 2027, mocht de definitieve EU-regelgeving of Benelux-beschikking nog niet van kracht zijn of uitblijven.

De VR beschikt steeds (ook na 31 december 2027) over de volle bevoegdheid om het proefproject te verlengen wanneer ze dit opportuun achten.

Voor de MORA is het essentieel dat er een level playing field bestaat tussen vrachtwagens op diesel en deze op een milieuvriendelijke technologie. Het proefproject moet zich dus focussen op het voorzien van gelijke voorwaarden voor dieselvoertuigen als voor vrachtwagens op een milieuvriendelijk aandrijfsysteem.

Dit besluit heeft net als doel om een gelijk speelveld te creëren voor de milieuvriendelijke voertuigen, die door de grotere afmetingen van de batterijen anders minder laadruimte zouden hebben. Er wordt verwezen naar Artikel 13/7 van het decreet. Eén van de voorwaarden is dat wordt aangetoond dat het laadvolume van het voertuig of de sleep niet hoger is dan het laadvolume van een vergelijkbaar klassiek aangedreven voertuig of een vergelijkbare klassiek aangedreven combinatie.

Omwille van de eerlijke concurrentie met dieselvrachtwagens vindt de raad dat vrachtwagens binnen het proefproject toegang moeten krijgen tot het volledige Vlaamse wegennet en niet gebonden mogen zijn aan vooraf vastgelegde routes. De MORA mist de expliciete verwijzing naar deze vrije routekeuze in het ontwerp van besluit en de nota aan de Vlaamse Regering.

Het besluit sluit geen vrije routekeuze uit. Het blijft evenwel raadzaam dat het steeds een optie blijft om, wanneer dit noodzakelijk zou zijn, bepaalde voertuigen uit te sluiten van bepaalde wegen.

Het proefproject moet toegankelijk zijn voor alle ondernemingen die aan vervoer doen. Het besluit voorziet dat zowel ondernemingen die vervoer voor rekening van derden als ondernemingen die vervoer voor eigen rekening doen, kunnen deelnemen aan dit proefproject. Eén van de criteria voor de vergunningsaanvraag is echter de vervoersvergunning. Enkel ondernemingen die vervoer voor rekening van derden uitvoeren, beschikken over een vervoersvergunning. De raad vraagt daarom om het criterium 'vervoersvergunning' niet als een noodzakelijke voorwaarde op te nemen voor alle ondernemingen, want dit criterium sluit impliciet ondernemingen uit die eigen vervoer verrichten.

Artikel 7 van het ontwerp bepaalt dat zowel ondernemingen die vervoer voor rekening van derden als ondernemingen die vervoer voor eigen rekening doen, een vergunning kunnen aanvragen. Artikel 8, 1°, c van het ontwerpbesluit moet dan ook op die manier gelezen worden. De vervoersvergunning moet enkel toegevoegd worden als men hierover dient te beschikken. Omdat dit evenwel voor verwarring zou kunnen zorgen, werd het punt als volgt aangepast: "in voorkomend geval, de vervoervergunning".

Advies VTC

De VTC is van oordeel dat het voorgelegde voorontwerp voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat daarin volgende elementen bijkomend worden geïmplementeerd, inzonderheid:

- de rechtvaardigingsgrond opnemen in het Ontwerp of de nota en de "taak van algemeen belang" in de nota verduidelijken (luik 2)

De verwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen (art. 6, eerste lid, e AVG). Het uitvoeren van een milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer is enkel mogelijk mits men in het bezit is van een door de overheid afgeleverde vergunning. Bij het afleveren van een dergelijke vergunning, afgeleverd aan een natuurlijk persoon, is er onvermijdelijk een verwerking van persoonsgegevens.

Het dient evenwel te worden benadrukt dat de meerderheid van de vergunningen zal afgeleverd worden aan rechtspersonen. Zoals de VTC zelf stelt, is er enkel sprake van het verzamelen en uitwisselen van persoonsgegevens van de vergunningsaanvrager en vergunninghouder, voor zover het natuurlijke personen betreft (zie punt 6).

- in de nota verduidelijken waarom strafrechtelijke gegevens verwerkt worden (luik 2);

De VTC gaat er, ten onrechte, van uit dat artikel 12 van het ontwerp impliceert dat de vergunninghouder elk eventueel opgesteld proces-verbaal moet overmaken aan de evaluatiecommissie. Deze bepaling luidt als volgt: De houder van een vergunning voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer verbindt zich ertoe om tijdens de vergunningsperiode elk ongeval of elk proces-verbaal te melden aan de evaluatiecommissie, vermeld in artikel 16, uiterlijk voor het einde van de werkdag na de dag waarop het ongeval zich heeft voorgedaan of de dag

waarop de houder het proces-verbaal heeft ontvangen, en alle relevante documenten daarover ter beschikking te stellen van de evaluatiecommissie.

Een niet geanonimiseerd afschrift van het proces-verbaal zelf wordt niet beschouwd als een “relevant document”. Het volstaat dus dat eventueel een geanonimiseerde versie wordt overgemaakt. Voor de zekerheid werd er voor gekozen dit alsnog aan te passen in de tekst van het besluit zelf.

- een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling uitvoeren (luik 4);

Gelet op het voorgaande, is dit niet vereist.

- nagaan of de “evaluatiecommissie” wel degelijk een verwerkersverantwoordelijke en dit motiveren of aanpassen in het Ontwerp en de nota (luik 4);

De evaluatiecommissie wordt geschrappt als verwerkingsverantwoordelijke. Het volstaat dat het Agentschap Wegen en Verkeer vermeld wordt als verwerkingsverantwoordelijke.

- in de nota verantwoorden waarom de nationaliteit verwerkt wordt (luik 5);

De nationaliteit is een relevant gegeven om de maatregel te evalueren. Op die manier kan immers worden nagegaan vanwaar de vergunninghouders afkomstig zijn.

- “overige parameters” verduidelijken in het Ontwerp of de nota (luik 5);

Als dit noodzakelijk zou zijn voor de evaluatie van het proefproject kunnen bijkomende zaken opgevraagd worden, waaronder mogelijke overtredingen, interviews met chauffeurs over verkeersveiligheid en rijgedrag enz. Uiteraard is dit steeds geanonimiseerd en zal hierbij geen verwerking van persoonsgegevens gebeuren.

- de bewaartermijnen verantwoorden in de nota (luik 5);

Het besluit voorziet dat de persoonsgegevens die zijn opgenomen in de aanvraag tot vergunning, evenals in de vergunning zelf, worden bijgehouden tot drie jaar nadat de vergunning verlopen is. In principe volstaat een dergelijke termijn om bij eventuele discussies achteraf, de gebruiker van de vergunning alsnog te identificeren. Als die gegevens nog dienstig zijn in het kader van een hangend rechtsgeding, worden ze bijgehouden tot drie jaar nadat het geding definitief is afgesloten.

Als de vergunning geweigerd wordt en daartegen geen enkel rechtsmiddel meer openstaat of geen enkel rechtsgeding aanhangig is, worden de persoonsgegevens die zijn opgenomen in het document, vermeld in het eerste lid, 1°, gewist.

- de nodige maatregelen nemen voor de juistheid van de gegevens (luik 6);

De verwerkingsverantwoordelijke zal hiertoe de nodige maatregelen nemen.

- de transparantiemaatregelen uitwerken (luik 7).

In de communicatie met de burger zullen de betrokkenen goed geïnformeerd worden over de verwerking van hun persoonsgegevens. Hierdoor zal het voor de betrokkenen duidelijk zijn wat hun rechten zijn en tot wie zij zich moeten richten voor de uitoefening van hun rechten.

Advies GBA

Naar aanleiding van dit advies waren er geen opmerkingen of aanpassingen.

Advies Raad van State

De Raad van State stelt vast dat geen startdatum van het toegelaten pilootproject is bepaald in het ontwerp. Deze valt samen met de inwerkingtreding van het ontwerp.

De Raad is van oordeel dat het aanbeveling verdient om bij de eerstvolgende gelegenheid het decreet van 3 mei 2013 aan te vullen met de essentiële elementen van de door dit decreet vereiste verwerkingen van persoonsgegevens, zoals de sinds het aannemen van dit decreet ontwikkelde adviespraktijk en rechtspraak dat vereisen. Hiermee zal in de toekomst rekening gehouden worden.

In de rubriek 'Vormvereisten' van de aanhef moet voor elke met een liggend streepje vermelde vormvereiste waaraan werd voldaan, het nummer en de datum waarop aan de formaliteit is voldaan worden vermeld waar in het ontwerp "[datum]", "nr. 2024/XX" en "nr. XX/2024" is geschreven. Deze aanvullingen werden doorgevoerd.

De Raad is van oordeel dat het advies van de Raad van State niet in de lijst van de met een liggend streepje vermelde vormvereisten waaraan werd voldaan thuishoort. Het advies van de Raad van State moet apart worden vermeld.

Deze opmerking is het gevolg van een verkeerde interpretatie van punt 79 van Omzendbrief betreffende de wetgevingstechniek, VR 2019/4, waarnaar verwezen wordt. De zinsnede "voor elk vormvereiste, behalve als het een advies van de Raad van State betreft (zie aanwijzing 83)," slaat op het feit dat voor de adviesverplichting Raad van State andere formuleringen zijn voorzien dan de generieke die in dat punt 79 worden vermeld. Die zinsnede heeft in het verleden ook nog nooit voor vergissingen van de Raad van State gezorgd. Er wordt dan ook geen gevolg gegeven aan deze opmerking.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Zie toelichting in de nota bij de eerste principiële goedkeuring (VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS).

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Art. 8.

In artikel 8, 1°, c worden, naar aanleiding van het advies van de MORA (zie supra) de woorden "de vervoersvergunning", gewijzigd in "in voorkomend geval, de vervoervergunning".

Art. 12.

Naar aanleiding van het advies van de VTC werd gespecificeerd dat een geanonimiseerde kopie van een PV volstaat.

Voor de verdere artikelsgewijze toelichting van de niet gewijzigde artikels van het ontwerp van besluit wordt verwezen naar de toelichting zoals opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS).

Art. 15. Ingevolge een opmerking van de VTC (zie supra), wordt de evaluatiecommissie geschrapt als verwerkingsverantwoordelijke. Het volstaat dat het Agentschap Wegen en Verkeer vermeld wordt als verwerkingsverantwoordelijke.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS).

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring (VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS).

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Zie de nota aan de Vlaamse Regering bij de principiële goedkeuring VR 2024 3105 DOC.0815/1BIS).

4. VERDER TRAJECT

Het verder traject bestaat uit:

- Publicatie in het Belgisch Staatsblad

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over het milieuvriendelijke uitzonderlijk vervoer.
- 2° de Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport te gelasten het voormeld besluit van de Vlaamse Regering te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

ANNICK DE RIDDER

Bijlagen:

- het advies van de Raad van State dd. 12 september 2024
- het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) d.d. 28 juni 2024
- het advies van de Vlaamse toezichtcommissie (VTC) voor de verwerking van persoonsgegevens d.d. 19 juni 2024
- het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) d.d. 27 juni 2024