



Advies

Handhaving bijzonder wegtransport

Brussel, 17 september 2021

Advies: Handhaving bijzonder wegtransport

Adviesvrager: Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Goedkeuring/bekrachtiging Raad: 17 september 2021

Contactpersoon: Nico Milo - nmilo@serv.be

Inhoud

1	Inleiding.....	4
2	Advies.....	4

1 Inleiding

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken vroeg de MORA om advies over het 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.

Met dat besluit werd uitvoering gegeven aan verschillende bepalingen uit het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, onder meer op het vlak van het aanstellen van de bevoegde ambtenaren en het uitwerken van de procedures om over te gaan tot onmiddellijke inning en het opleggen van administratieve geldboetes. De MORA gaf advies over het besluit op 30 oktober 2020.

Met het voorliggende voorontwerp van besluit worden een aantal wijzigingen doorgevoerd aan het genoemde besluit van 22 januari 2021. De wijzigingen kunnen onderverdeeld worden in twee categorieën.

1. 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 wordt een “boetecatalogus” ingevoerd waarin het bedrag van de administratieve geldboete voor bepaalde inbreuken bepaald wordt op een bedrag dat hoger ligt dan de minimumgeldboete (bij overschrijding van de maximale hoogte, breedte lengte en massa). In bijkomende orde wordt, bij vaststelling van zeer zware inbreuken, de onmiddellijke inning uitgesloten.
2. Aanpassing van diverse bepalingen van het besluit om bepaalde bevoegdheden van de politie te verduidelijken.

2 Advies

De MORA is voorstander van een rechtvaardige handhavingsregeling voor bijzonder wegtransport met het oog op de bescherming van onze verkeersinfrastructuur. De Raad kan zich daarom aansluiten bij de globale doelstellingen van het voorontwerp van besluit. Toch heeft de Raad nog een enkele fundamentele bedenkingen en formuleert hij in volgende punten concrete voorstellen.

2.1 Voorafgaandelijk overleg met de stakeholders vergemakkelijkt en versterkt het beleidsproces

De MORA apprecieert het dat bij de voorbereiding van het advies in de MORA, alsnog in dialoog kon gegaan worden met de departement MOW en dat hierdoor nog tal van vragen en onduidelijkheden m.b.t. het voorontwerp konden worden uitgeklaard.

Maar de Raad betreurt het ten eerste dat er bij de voorbereiding en de opmaak van het voorontwerp van besluit geen overleg is geweest met de sector van het wegvervoer.

Door het inbouwen van een voorafgaandelijk overlegtraject met de betrokken sector kan de expertise vanuit het werkveld in een vroeg stadium worden meegenomen in het proces en kunnen de bekommernissen en aandachtspunten van de wegvervoersector beter worden ingeschat. Ook

kan de impact van de voorziene maatregelen beter in kaart worden gebracht en kunnen onduidelijkheden worden vermeden en weggewerkt. Dit leidt volgens de Raad tot een efficiënter beleidsproces en robuustere regelgeving.

2.2 Bij het controle- en handhavingsbeleid extra aandacht voor de medeverantwoordelijkheid van de verlader

De MORA merkt op dat wie vervoer voor rekening van derden doet, per definitie onderweg is met goederen die niet van de eigen onderneming zijn. Transporteurs zijn afhankelijk van de informatie die hen ter beschikking wordt gesteld door de verladers en/of de verzenders van de goederen.

Voertuigen worden vaak niet geladen door de chauffeur of de transportonderneming. De slechte verdeling van het gewicht van de lading ligt vaak buiten hun macht. Ook is het heel moeilijk om bij het vervoer van verschillende deelladingen, de lading en het gewicht te herverdelen later op de dag, omdat de chauffeur op de laad- en losplaatsen daarvoor vaak niet de ruimte en middelen ter beschikking krijgt.

Enkele voorbeelden:

- Het vervoer van een verzegelde container bij import of export: de chauffeur noch de transporteur mogen iets veranderen aan de schikking van de goederen binnen deze container. Een deel van de lading verplaatsen om zo aan de overbelading van één as te verhelpen, is hen verboden.
- Bij vervoer van los gestorte goederen grond en puin, afval, dierenvoeders enz. gebeurt de belading doorgaans door een derde partij met behulp van een bulldozer of andere werfmachines, vanuit een silo, enz. Meestal zal de chauffeur een overbelading niet merken. Indien hij dit wel kan inschatten, dan nog heeft de chauffeur geen zeggenschap over de persoon die de belading uitvoerde. Zelf honderden kilo's aan foutief verdeelde lading verplaatsen is niet mogelijk.

De MORA pleit er daarom voor om bij het controle- en handhavingsbeleid extra en consequenter in te zetten op de toepassing van de medeverantwoordelijkheid van de verlader.

2.3 Rechten van verdediging maximaal vrijwaren

De MORA stelt vast dat op het terrein chauffeurs en transportondernemingen steeds vaker onder druk gezet worden door de verbalisanten om een onmiddellijke inning te aanvaarden. Nochtans beschikken Belgische wegvervoerders wel over de mogelijkheid om te opteren voor een proces-verbaal.

Deze praktijk doet op het terrein uitschijnen dat het proces verbaal een gunst zou zijn, wat geenszins het geval is. Het proces verbaal is namelijk een recht en de inning de gunstmaatregel.

De Raad is van oordeel dat de rechten van verdediging van de overtreder niet mogen worden ondergraven en vraagt dat deze op het terrein dan ook maximaal worden gevrijwaard. De overtreder moet, indien van toepassing, de keuze tussen een proces-verbaal en een onmiddellijke inning expliciet blijven behouden. Noch in de regels noch in de toepassing op het terrein mag hiervan worden afgeweken.

2.4 Ongewenste neveneffecten wegwerken

De MORA stelt vast dat het voorontwerp aanleiding kan geven tot ongewenste neveneffecten en vraagt om deze weg te werken.

Een transport kan uitzonderlijk zijn omdat hij de hoogte overschrijdt (bijv. 4,10m), terwijl zijn totaalgewicht gelijk is aan een gewoon transport (en dus binnen de 44 ton blijft). Indien bij dergelijk transport overlading wordt vastgesteld wordt dit volgens het voorontwerp van besluit beboet volgens het stelsel uitzonderlijk vervoer, wat een veel hogere boete met zich meebrengt dan voor gewoon transport.

Voor wat betreft de maximale afmetingen van voertuigen is het niet helemaal duidelijk welke impact de Vlaamse regering beoogt bij uitstekende lading. Er bestaat namelijk reeds een wettelijk kader van toegelaten uitsteek van die lading aan de achterkant van het voertuig. Die tolerantie is afhankelijk van het feit of die lading deelbaar dan wel ondeelbaar is. De MORA gaat ervan uit dat de nieuwe boetes enkel de lengte van het voertuig zelf bestraffen, en niet ingrijpen op de bestaande toleranties van de lengte van de uitstekende lading. De regelgevende tekst spreekt uitdrukkelijk van lengte van het voertuig of de sleep die overschreden wordt en nergens is sprake van overschrijding van de uitsteek van de lading. De lading is geen onderdeel van het voertuig en kan niet meetellen voor de toepassing van deze bepalingen die betrekking hebben op de lengte van voertuig of sleep.