

ONTWERP VAN DECREET OVER HET BIJZONDER WEGTRANSPORT

Het voorliggend ontwerp van decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, rekening houdend o.m. met de verruimde geregionaliseerde bevoegdheden, de bevindingen in het kader van de proefprojecten met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) en brede fietsaanhangwagens en een instap in het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Het voorliggend ontwerp van decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, rekening houdend o.m. met de verruimde geregionaliseerde bevoegdheden, de bevindingen in het kader van de proefprojecten met langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) en brede fietsaanhangwagens en een instap in het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving

B. Inhoud

Het ontwerp van decreet vervangt het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Om te beginnen worden de bestaande hoofdstukken worden beter op elkaar afgestemd en geïntegreerd. Zo worden de verschillende vormen van uitzonderlijk vervoer (het klassieke uitzonderlijk vervoer, het vervoer met brede fietskarren en het milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer) niet langer als aparte hoofdstukken opgenomen, maar volgen ze allemaal eenzelfde systeem. Op het niveau van de uitvoeringsbesluiten kan vervolgens gericht gedifferentieerd worden op het vlak van vergunningsvoorwaarden, technische eisen, lading, enz...

Het vervoer met langere en zwaardere slepen bevindt zich niet langer nog in de fase van een proefproject. Op basis van de bevindingen uit het eerste en het tweede proefproject werd een decreetale rechtsgrond uitgewerkt. In de uitvoeringsbesluiten worden de regels verder verfijnd.

Algemene bepalingen inzake vergunningen worden zo veel mogelijk gelijk getrokken tussen uitzonderlijk vervoer en langere en zwaardere slepen of enerzijds administratieve vereenvoudiging te promoten en anderzijds herkenbare processen in te stellen.

Naast de herwerking van de bestaande hoofdstukken, worden ook een aantal nieuwe rechtsgronden toegevoegd aan het decreet. Deze zijn het gevolg van de nieuwe bevoegdheden van de gewesten ten gevolge van de zesde staatshervorming.

Zo voorziet artikel 3 in een rechtsgrond voor het bepalen van de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen (art. 6, § 1, XII, 3° BWHI). Hoofdstuk 4 bevat een nieuwe rechtsgrond voor alles wat betrekking heeft op vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR). Hoofdstuk 5 voorziet in een rechtsgrond voor controle langs de weg op de naleving van de technische eisen en de ladingzekerheid.

Tot slot voorziet het decreet in het van toepassing maken van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving op de voormelde materies.

C. Totstandkomingsprocedure

1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de MORA op ... (datum) om advies over het voorontwerp van decreet ... (opschrift).

De MORA verleende zijn advies op ... (datum).

(Bespreking advies)

2. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC)

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport vroeg de VTC op ... (datum) om advies over het voorontwerp van decreet ... (opschrift).

De VTC verleende zijn advies op ... (datum).

(Bespreking advies)

3. Advies van de Raad van State

Op ... (datum) verleende de Raad van State advies nr. xxxx/x.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Het ontwerp van decreet regelt gewestaangelegenheden.

II. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1.

Dit artikel behoeft geen nadere uitleg.

Artikel 2.

Dit artikels bevat een aantal definities. Sommige van deze begrippen worden nader verduidelijkt.

In punt 12° wordt een vernieuwde definitie van ondeelbare lading gegeven. Het betreft een lading die, teneinde te vervoeren over de weg, niet kan opgedeeld worden in meerdere ladingen zonder belangrijke kosten of schaderisico's en die ten gevolge van haar afmetingen en/of massa niet vervoerd kan worden door een voertuig of een sleep waarvan de lengte en de breedte voldoen aan de maxima, vermeld in het technisch reglement of het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer of door een voertuig of een sleep waarvan de massa's voldoen aan de massa's, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken.

Voor wat betreft de afmetingen, gelden zowel de afmetingen van het voertuig zelf (cfr. het technisch reglement) als de afmetingen van de lading (inclusief eventuele uitsteken) conform de wegcode. Opdat er sprake is van een ondeelbare lading is het evenwel niet langer noodzakelijk dat de lading onmogelijk zou kunnen vervoerd worden met een voertuig zonder overschrijding van de hoogte. Vaak beschikken bedrijven niet over gespecialiseerde diepladers om occasioneel bepaalde hoge ladingen te kunnen vervoeren terwijl die voertuigen in theorie wel bestaan. Hierdoor zou de lading niet in aanmerking komen als ondeelbare lading en zou het afleveren van een vergunning UV onmogelijk zijn.

Als dergelijke ladingen echter op een veilige manier vervoerd kunnen worden met een beschikbaar voertuig, is het onnodig om de vervoerders hiervoor te dwingen een lager voertuig aan te schaffen.

Punt 15° definieert uitzonderlijk vervoer. Uitzonderlijk vervoer is vervoer met een voertuig of een sleep die de "normale" afmetingen of massa's overschrijdt ten gevolge van ofwel de constructie van het voertuig zelf (bijvoorbeeld grote kraanwagens), ofwel de vervoerde ondeelbare lading. Voertuigen die de normale afmetingen of de massa's overschrijden omwille van een "gewone" lading, vallen niet onder het uitzonderlijk vervoer en begaan een overtreding op artikel 4 van dit decreet.

Artikel 3.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen (art. 6, § 1, XII, 3° BWHI). Dit artikel creëert een rechtsgrond in de eigen Vlaamse Regelgeving voor het uitoefenen van deze bevoegdheid.

Tot op heden was de rechtsgrond terug te vinden in artikel 1, §1, 1° van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen inbreuken op het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Artikel 4.

Dit artikel herneemt inhoudelijk grotendeels artikel 3 van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder

wegtransport (hierna: decreet bijzonder wegtransport) over en stelt overschrijdingen van de maximale afmetingen en massa's van voertuigen strafbaar.

De term "toegestane maximum" waarnaar telkens verwezen wordt, is een allesomvattend begrip en verwijst naar het maximum dat op het ogenblik van de vaststellingen van toepassing is op het desbetreffende transport. Zo is een voertuig met een maximaal toegelaten massa van 19 ton nog steeds in overtreding met artikel 4, 4° wanneer het met een werkelijk massa van 10 ton over een brug rijdt met een massabeperking tot 8 ton. In geval van uitzonderlijk vervoer zijn de "toegestane maxima" de waarden vermeld op de vergunning, met dien verstande dat die hogere waarden enkel gelden voor zover de essentiële vergunningsvoorwaarden, waaronder in ieder geval de reisweg, nageleefd worden.

De afmetingen waarnaar verwezen wordt, kunnen zowel de afmetingen van het voertuig zelfs als de afmetingen van de (uitstekende) lading zijn.

Artikel 5.

Het hoofdstuk "Afwijkend wegtransport" combineert de vroegere afdelingen 2, 3, 4 en 5 van hoofdstuk 2 van het decreet bijzonder wegtransport. Voortaan wordt onder "afwijkend wegtransport" zowel het uitzonderlijk vervoer als het vervoer met een langere en zwaardere sleep (LZV) begrepen. Het betreft voertuigen en combinaties van voertuigen die afwijken van de normale massa's of afmetingen.

Het uitzonderlijk vervoer is het vervoer dat verricht wordt met een uitzonderlijk voertuig of een uitzonderlijke sleep of met een voertuig of een sleep waarvan, wegens zijn de ondeelbare lading de totale massa of de massa onder één van de assen meer bedraagt dan de maxima, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken de lengte, de breedte, de hoogte of de uitsteek meer bedraagt dan de maxima, vermeld in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Met andere woorden, elke vorm van vervoer die inzake massa's of afmetingen afwijkt van de "normale" regels, valt onder uitzonderlijk vervoer. Ook het vervoer met brede fietsen of fietsaanhangwagens valt hieronder.

Het uitvoeren van een afwijkend wegtransport is in principe enkel mogelijk mits voorafgaande schriftelijke vergunning.

Artikel 6.

Dit artikel bepaalt de gevallen waarin een uitzonderlijk vervoer vrijgesteld is van een vergunning. In voorkomend geval gebeurt het vervoer onder de verantwoordelijkheid van degene die het uitvoert. De nodige maatregelen dienen genomen te worden om het vervoer veilig te laten verlopen.

De Vlaamse regering kan bijkomende vormen van uitzonderlijk vervoer geheel of gedeeltelijk vrijstellen van de vergunningsplicht.

De Vlaamse Regering kan bij het vaststellen van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen afwijkende regels inzake uitzonderlijk vervoer of vervoer met LZV's opstellen.

Artikel 7.

Dit artikel machtigt de regering om beperkingen in tijd en ruimte op te leggen aan het afwijkend wegtransport. De Vlaamse Regering kan eveneens voorwaarden verbinden aan het transport.

Voor wat betreft het vervoer met LZV's blijft de bestaande regel uit artikel 5 decreet bijzonder wegtransport behouden. LZV's mogen enkel rijden op het basisnetwerk en de door de Vlaamse Regering goedgekeurde trajecten.

Het basisnetwerk en de (aantakings)trajecten goedgekeurd in het kader van het tweede proefproject LZV blijven behouden.

De Vlaamse Regering bepaalt eveneens de gevallen waarin en de voorwaarden waaronder een afwijkend wegtransport mag afwijken van zijn traject en de situaties waarin een verkenning van het traject noodzakelijk is. De verkenning kan zowel voorafgaandelijk aan de aanvraag van de vergunning als voorafgaand aan het eigenlijke transport moeten plaatsvinden.

Als het waarschijnlijk is dat het transport bepaalde kosten met zich zal meebrengen, bijvoorbeeld het verplaatsen van verkeersborden of andere verkeersinfrastructuur, kan de vergunningverlener voorzien dat voorafgaandelijk aan het transport een borgtocht wordt gestort.

Artikel 8.

De Vlaamse Regering kan bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte gebracht moet worden van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen, inclusief de begeleidingsvoertuigen, van het afwijkend wegtransport. Dit artikel staat toe om een "track-and-trace" verplichting in het leven te roepen teneinde de opvolging en handhaving van bijzonder wegtransporten te vergemakkelijken en efficiënter te maken. De Vlaamse Regering zal, bij het uitwerken van een dergelijk systeem rekening moeten houden met de privacy van de bestuurders van de transporten en begeleidingsvoertuigen.

Artikel 9.

Dit artikel bepaalt de basis technische eisen van LZV's (§1) en milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer (§ 2).

Wat de LZV's betreft wordt niet langer zelf een maximumlengte opgelegd. Het volstaat dat de sleep voldoet aan de bepalingen van het technisch reglement. De Vlaamse Regering kan evenwel voorzien dat de lengte de maximale lengte uit het technisch reglement kan overschrijden. In voorkomend geval zal de LZV dan beschouwd worden als een uitzonderlijk vervoer in de zin van artikel 2, 19° van dit decreet.

De voorwaarden voor milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer zijn overgenomen uit artikel 13/7 decreet bijzonder wegtransport en blijven ongewijzigd.

Artikel 10.

Dit artikel legt aan de Vlaamse Regering de verplichting op om een aantal zaken verder uit te werken.

Artikel 11.

Dit artikel machtigt de Vlaamse Regering op een aantal zaken met betrekking tot de beroepsbekwaamheid en de toegang tot de markt verder uit te werken en herneemt

grotendeels de artikelen 4/1 en 10 decreet bijzonder wegtransport. De op basis van beide voormelde artikelen aangenomen besluiten blijven rechtsgrond vinden in de nieuwe bepaling.

Voor het afleveren van erkenningen kan de Vlaamse Regering een retributie voorzien.

Artikel 12.

Het eerste lid machtigt de Vlaamse Regering de welke wijze waarop de vergunning wordt aangevraagd, uitgereikt en geschorst te bepalen. Deze bepaling herneemt inhoudelijk artikel 6, 9, 13/4 en 13/10 decreet bijzonder wegtransport.

Het tweede lid voorziet de mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om te bepalen door welke instanties en in welke gevallen er een advies moet worden gevraagd over de aanvraag. Hier wordt bijvoorbeeld gedacht aan het advies van de andere wegbeheerders zoals de gemeentes wanneer gebruik gemaakt wordt van hun wegennet.

Voor het afleveren van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur kan de Vlaamse Regering een retributie voorzien.

Artikel 13.

De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud van de vergunning. Een aantal gegevens wordt, wanneer ze van toepassing zijn, verplicht opgenomen. De regering kan meer verplichte vermeldingen voorzien.

Artikel 14.

Dit hoofdstuk voorziet een decretale rechtsgrond voor de omzetting van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Tot nu toe was de rechtsgrond hiervoor te vinden in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg en de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Gelet op de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten door de zesde staatshervorming, is het logisch om in de eigen Vlaamse wetgeving één rechtsgrond te voorzien.

Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen inbreuken op het vlak van ADR onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

De bestaande regelgeving, uitgevaardigd op basis van bovenstaande wetten, blijft bestaan en vindt een nieuwe rechtsgrond in dit decreet.

Artikel 15.

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de regelgeving. Het decreet en de uitvoeringsbesluiten zijn van toepassing op nationaal en internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg, met inbegrip van het laden en lossen, de

overbrenging van of naar een andere vervoersmodaliteit en de noodzakelijke stops tijdens het vervoer.

Het toepassingsgebied van de regelgeving strekt zich ook uit tot privé terreinen voor zover hier bepaalde verrichten, zoals laden en lossen, gebeuren met het oog op of ten gevolge van een transport over de openbare weg.

Conform de bevoegdheidsverdeling neergelegd in de BWHI is de regelgeving niet van toepassing op het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, van radioactieve stoffen en van ontplofbare stoffen.

De regelgeving is ook niet van toepassing op vervoer door of onder de verantwoordelijkheid van de strijdkrachten. Deze bepaling vloeit voort uit het ADR-verdrag en de richtlijn.

Vervoer dat volledig binnen de grenzen van een afgesloten gebied plaatsvindt, valt eveneens buiten het toepassingsgebied. Onder een vervoer binnen een afgesloten gebied wordt in ieder geval een vervoer begrepen dat geen gebruik maakt van openbare wegen.

Artikel 16.

Het vervoer van gevaarlijke goederen is enkel toegestaan in de gevallen bepaald in dit artikel.

Artikel 17.

De Vlaamse Regering kan, in bepaalde gevallen, afwijken van de regels bepaald in het ADR-verdrag en in dit decreet. Dit kan zowel algemeen, voor het vervoer van kleine hoeveelheden of over korte afstand of individueel. In het eerste geval betreft het regelgeving. In het tweede geval zijn het eenzijdige administratieve rechtshandelingen.

Artikel 18.

De Vlaamse Regering kan de nadere regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg bepalen. Ze kan hierbij, in ieder geval, alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze verdragen genomen internationale akten.

De Vlaamse Regering kan verder de nadere regels bepalen inzake de beroepsbekwaamheid van de actoren betrokken bij het vervoer zoals de bestuurders en de veiligheidsadviseurs en constructie en uitrusting van de gebruikte voertuigen en houders (zoals verpakkingen en tanks).

Artikel 19.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen (art. 6, §1, XII, 4° BWHI). Een deel van deze controles bestaat uit controles langs de weg conform Richtlijn 2014/47/EG.

Deze materie wordt momenteel geregeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen. De

rechtsgrond voor dit besluit is de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 (voor wat betreft de controle op de ladingzekering) en de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Gelet op de bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten door de zesde staatshervorming, is het logisch om in de eigen Vlaamse wetgeving één rechtsgrond te voorzien (voor wat betreft de controle op de technische eisen).

Door een eigen rechtsgrond te voorzien, vallen inbreuken op het vlak van controle langs de weg voortaan onder het toepassingsgebied van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving dat van toepassing wordt gemaakt op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen en vindt rechtsgrond in deze bepaling.

Artikel 20.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving wordt van toepassing gemaakt op inbreuken op dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan. De facultatieve bepalingen uit, afdeling 2, 3, 4, 5, 8 en 12 van hoofdstuk 10 van het kaderdecreet worden van toepassing verklaard.

Met het van toepassing maken van afdeling 8 worden de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten, vermeld in artikel 2 van de wet op het politieambt van 5 augustus 1992, zijn van rechtswege toezichthouder. Dit is noodzakelijk gelet op de aard van de materie die geregeld wordt in dit decreet. Toezicht op deze bepalingen gebeurt traditioneel door de politiediensten die ook bevoegd zijn om onmiddellijke inningen voor te stellen.

Artikel 21.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving maakt een onderscheid tussen enerzijds inbreuken en anderzijds misdrijven. Misdrijven zijn gedragingen die op grond van Vlaamse regelgeving met een door de rechtbanken opgelegde straf kunnen worden gesanctioneerd. Inbreuken daarentegen zijn gedragingen die op grond van de geschonden Vlaamse regelgeving uitsluitend met bestuurlijke sancties gesanctioneerd kunnen worden. Het betreft hier over het algemeen minder ernstige of administratieve overtredingen van de regelgeving waarvoor een zware strafrechtelijke sanctie niet aangewezen is.

Het nieuwe Strafwetboek voorziet in een minimale geldboete van 200 euro voor misdrijven. Voor sommige lichte schendingen lijkt een dergelijke straf niet aangewezen. Vandaar dat de mogelijkheid moet worden voorzien om dergelijke overtredingen te bestraffen met een lichtere bestuurlijke geldboete.

Dit artikel machtigt de Vlaamse Regering om de schendingen van het decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan aan te duiden die als inbreuk moeten worden beschouwd en waarvoor bijgevolg enkel een bestuurlijke sanctie kan worden opgelegd. Enkel schendingen ten gevolge waarvan geen schade ontstaan is aan de openbare weg, zijn aanhorigheden en de erin liggende kunstwerken en misdrijven waarvoor artikel 22 geen hogere minimumgeldboete dan het minimum voorzien in niveau 1 voorziet, komen in aanmerkingen om als inbreuk te worden aangeduid.

Beperkte overschrijdingen van de afmetingen (tot 20 cm) en lichte asoverladingen (tot 500 kg), komen hiervoor bijvoorbeeld in aanmerking.

Artikel 22.

Dit artikel bepaalt het tarief van de strafrechtelijke geldboete voor schendingen van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan en is geïnspireerd op artikel 14 decreet bijzonder wegtransport. De tarieven werden aangepast aan de indeling in niveaus uit het nieuwe Strafwetboek. Alle straffen zijn straffen van niveau 1.

In de meeste gevallen gaat de minimale geldboete lichtjes naar beneden ten opzichte van wat voorzien was in het decreet bijzonder wegtransport.

Artikel 23.

De solidariteitsbijdrage, voorzien in artikel 15 decreet bijzonder wegtransport wordt behouden.

Artikel 24.

De Vlaamse Regering kan, binnen een decretaal bepaalde vork, het tarief van de bestuurlijke geldboete voor misdrijven bepalen. Als er geen tarief werd bepaald, is de bestuurlijke geldboete voor misdrijven gelijk aan de strafrechtelijke minimumboete.

Voor inbreuken is de bestuurlijke geldboete minimum 25 euro en maximum 500 euro. De Vlaamse Regering bepaalt, als ze de schending aanduidt als inbreuk, ineens het tarief van de bestuurlijke geldboete.

Artikel 25.

De tarieven van de solidariteitsbijdrage en de bestuurlijke geldboete worden tweejaarlijks geïndexeerd. Een eerste indexatie vindt plaats op 1 januari 2028. Om de bedragen overzichtelijk te houden wordt er steeds afgerond naar een veelvoud van tien euro.

De indexatie van het maximumbedrag van de bestuurlijke geldboete, mag evenwel nooit het geïndexeerde maximum van de strafrechtelijke geldboete overschrijden.

Artikel 26.

Dit artikel voorziet in een afwijkende regeling inzake onmiddellijke inningen ten opzichte van wat voorzien is in artikel 87 van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

Als de overtreder ter plaatse geen onmiddellijke inning heeft betaald, wordt hem, samen met het proces-verbaal, opnieuw een aanbod tot betalen van een onmiddellijke inning gedaan.

De overtreder heeft, binnen een door de Vlaamse Regering te bepalen vervalt termijn, de mogelijkheid om alsnog de bestuurlijke geldboete te betalen met strafverval als gevolg.

Deze regeling was reeds voorzien in de huidige regelgeving en wordt frequent toegepast.

Artikel 27.

Dit artikel regelt de verwerking van persoonsgegevens in het kader van dit decreet. De verwerking van persoonsgegevens die betrekking hebben op overtredingen gebeurt overeenkomstig de bepalingen van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

Artikel 28.

Het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt opgeheven. De Vlaamse Regering kan het decreet ook deels opheffen. Dit laat een gedifferentieerde inwerkingtreding toe.

Artikel 29.

Dit artikel voorziet in een overgangsmaatregel voor de lopende administratieve procedure tot opleggen van een administratieve geldboete in het kader van het decreet bijzonder wegtransport.

Het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving voorziet in slecht één administratieve aanleg, daar waar er in het kader van het decreet bijzonder wegtransport zowel bezwaar als beroep mogelijk was.

Voor procedures die gestart zijn voor de inwerkingtreding van dit decreet (het verzenden van de eerste beslissing is hierbij doorslaggevend), wordt de oude procedure verder gevolgd, met dien verstande dat de administratieve beroepsmogelijkheid bij de Vlaamse Regering (gedelegeerd aan het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer), niet langer van toepassing is. Op die manier conformeren we de oude dossiers aan de nieuwe werkwijze.

Voor procedures waarin reeds een ontvankelijk administratief beroep werd ingediend voor de inwerkingtreding van dit decreet, wordt de beroepsprocedure wel verder uitgevoerd.

Artikel 30.

Het decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering te bepalen datum. De regering kan er ook voor opteren om bepaalde hoofdstukken vroeger in werking te laten treden.

Dit biedt de mogelijkheid om tijdig alle noodzakelijke aanpassingen aan de uitvoeringsbesluiten door te voeren.

Het decreet treedt uiterlijk in werking op 1 juli 2028, wat vermoedelijk ongeveer 2 jaar na de goedkeuring ervan is.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Annick DE RIDDER