



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 79.328/3
van 19 juni 2026

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘over het
bijzonder wegtransport’

Op 4 mei 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘over het bijzonder wegtransport’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 9 juni 2026. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Steven LIERMAN, assessoren, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur-afdelingshoofd.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 19 juni 2026.

*

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. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, voorziet het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest in een regeling van het bijzonder wegtransport, ter vervanging van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’, dat wordt opgeheven (artikel 28 van het voorontwerp).

Hoofdstuk 1 bevat onder meer een aantal definities (artikel 2).

In hoofdstuk 2 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de toegelaten massa's te bepalen van de voertuigonderdelen van voertuigen, de voertuigen of de combinaties van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg (artikel 3) en worden de gevallen bepaald waarin een voertuig of een sleep zich niet op de openbare weg bevindt (lees: “mag bevinden”) (artikel 4).

Hoofdstuk 3 bevat de regeling van het afwijkend wegtransport (artikelen 5 tot 13), dat in beginsel alleen op de openbare weg kan worden uitgevoerd met een voorafgaande schriftelijke vergunning (artikel 5) waarvan de Vlaamse Regering de inhoud bepaalt (artikel 13). In bepaalde gevallen is voor het uitzonderlijk vervoer evenwel geen vergunning vereist (artikel 6).

In hoofdstuk 4 wordt het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg geregeld (artikelen 14 tot 18), dit ter gedeeltelijke 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’ (artikel 14).

In hoofdstuk 5 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de nadere regels te bepalen voor de controle langs de weg op de naleving van de technische eisen en op de ladingverzekering (artikel 19).

Hoofdstuk 6 bevat de strafbepalingen en de regeling van het toezicht op de naleving van het aan te nemen decreet (artikelen 20 tot 26). Zo wordt onder meer het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving van 14 juli 2023 van toepassing verklaard op de handhaving van dit decreet en van de uitvoeringsbesluiten ervan (artikel 20).

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

In hoofdstuk 7 wordt de verwerking van persoonsgegevens geregeld die met de ontworpen regeling gepaard gaat (artikel 27).

Hoofdstuk 8 bevat de slotbepalingen (artikelen 28 tot 30). Zo wordt de datum van inwerkingtreding van het aan te nemen decreet op 1 juli 2028 bepaald, maar wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om voor iedere bepaling een vroegere datum van inwerkingtreding vast te stellen (artikel 30). Er wordt evenwel in een overgangsregeling voorzien voor overtredingen waarin een beslissing is verstuurd voor de datum van inwerkingtreding van hoofdstuk 6 van het aan te nemen decreet (artikel 29).

VOORAFGAANDE OPMERKING

3. In tegenstelling tot wat gebruikelijk is voor voorontwerpen van decreet, bevat de memorie van toelichting bij het voorontwerp geen repliek op de opmerkingen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) en van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (hierna: VTC). Nog los van de vaststelling dat de Omzendbrief Beleids- en regelgevingsprocessen een dergelijke repliek voorschrijft,² verschaft ze de Raad van State, afdeling Wetgeving, een inzicht in het standpunt van de stellers van het voorontwerp over de door de voormelde organen gegeven adviezen. Ofschoon in dit geval uit de adviesaanvraag zelf kan worden afgeleid dat de minister bevoegd voor de weggebonden mobiliteit en het weggebonden transport (hierna: de minister) van oordeel was dat die adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de door de Vlaamse Regering op 27 februari 2026 goedgekeurde tekst,³ zou de Raad van State aan de hand van de repliek op die adviezen beter begrijpen waarom de minister tot dat oordeel is gekomen en hiermee rekening hebben kunnen houden bij het verdere onderzoek van het voor advies voorgelegde voorontwerp.

Het is raadzaam om dit in de toekomst in acht te nemen.

BEVOEGDHEID

4.1. Het voorontwerp vindt in beginsel zijn bevoegdheidsrechtelijke grondslag in artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6° (“[d]e vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen”), X, eerste lid, 1° (“de wegen en hun aanhorigheden”), 3° (“de havens en hun aanhorigheden”) en 13° (“de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de

² Zie Omzendbrief VR 2019/11 van 17 mei 2019 ‘Beleids- en regelgevingsprocessen’, 28 en 72-73.

³ Uit de beslissing van 27 februari 2026 blijkt immers dat de Vlaamse Regering de minister heeft gemachtigd om te beoordelen of die adviezen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst en om, indien dat niet het geval was het advies in te winnen van de Raad van State, afdeling Wetgeving. Hieromtrent om toelichting gevraagd bevestigde de gemachtigde dat de minister van oordeel was dat de adviezen van de MORA en de VTC geen aanleiding geven tot een aanpassing van de principieel goedgekeurde tekst. Hij voegde hier aan toe dat de minister meent aan de opmerkingen uit beide adviezen te kunnen tegemoetkomen door verduidelijkingen aan te brengen in de nota aan de Vlaamse Regering ter gelegenheid van de definitieve goedkeuring van het voorontwerp.

weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking”), en XII, 3° (“de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading”) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’.

Voor een aantal bepalingen van het voorontwerp moet de bestaanbaarheid ervan met de bevoegdheidverdelende regels evenwel nader worden onderzocht.

4.2.1. In artikel 2, 12°, van het voorontwerp wordt het begrip “ondeelbare lading” als volgt gedefinieerd:

“een lading die om ze te vervoeren over de weg, niet opgedeeld kan worden in verschillende ladingen zonder belangrijke kosten of schaderisico’s en die ten gevolge van haar afmetingen of massa niet vervoerd kan worden door een van de volgende voertuigen of slepen:

a) een voertuig of een sleep waarvan de lengte en de breedte voldoen aan de maxima, vermeld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 of het koninklijk besluit van 1 december 1975;

b) een voertuig of een sleep waarvan de massa’s voldoen aan de massa’s, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa’s van voertuigen die de openbare weg gebruiken;”.

In vergelijking met de bestaande definitie van hetzelfde begrip in artikel 2, § 1, 4°, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’⁴ wordt in punt a) van de ontworpen bepaling niet langer verwezen naar de afmetingen van het voertuig of de sleep in het algemeen, maar specifiek naar de lengte en de breedte ervan. In de memorie van toelichting wordt dit als volgt verantwoord:

“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

⁴ Die bepaling luidt: “Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder: 4° De ondeelbare lading: 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 haar afmetingen en massa niet vervoerd kan worden door een transport waarvan de afmetingen en massa voldoen aan de Wegcode en het technisch reglement;”.

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.”

4.2.2. De definitie van het begrip “ondeelbare lading” werkt door naar de definitie van het begrip “uitzonderlijk vervoer”, vermits luidens het ontworpen artikel 2, 15°, b), van het voorontwerp hieronder moet worden verstaan het vervoer dat wordt verricht met

“een voertuig of een sleep waarvan, *wegens zijn de ondeelbare lading* een van de volgende voorwaarden wordt vervuld:

1) de totale massa of de massa onder een van de assen bedraagt meer dan de maxima, vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van [DATUM] over de massa's van voertuigen die de openbare weg gebruiken;

2) de lengte, de breedte, de hoogte of de uitsteek bedraagt meer dan de maxima, vermeld in het koninklijk besluit van 1 december 1975;”.

De ontworpen regeling leidt er met name toe dat vervoer dat zonder overschrijding van de hoogte met gespecialiseerde diepladers kan plaatsvinden, als uitzonderlijk vervoer wordt aangemerkt wanneer een ander voertuig wordt gebruikt waardoor de hoogte meer bedraagt dan de maxima vermeld in het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’.

Gevraagd of gelet hierop een dergelijke regeling tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort, antwoordde de gemachtigde onder meer het volgende:

“De omstandigheid dat het om te spreken over een ondeelbare lading niet langer noodzakelijk is dat de lading onmogelijk zou vervoerd kunnen worden met een voertuig zonder overschrijding van de hoogte, blijft binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest inzake het uitzonderlijk vervoer. Het brengt niet met zich mee dat er niet langer sprake zou zijn van een regeling inzake uitzonderlijk vervoer.

Zoals hierna toegelicht wordt, beoogt dit een oplossing te bieden aan een reëel probleem dat zich stel binnen het uitzonderlijk vervoer waarvan redelijkerwijze immers aangenomen worden dat dit nog steeds binnen de aangelegenheid van het uitzonderlijk vervoer valt. Het gaat daarbij nog steeds om ‘uitzonderlijk vervoer’ die de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt zoals vastgesteld in de wegcode en het technisch reglement (cf. adv.RvS 63.877, 4.3.1).

Een ondeelbare lading wordt in artikel 2, §1, 4° van het Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen gedefinieerd als ‘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 haar afmetingen en massa niet vervoerd kan worden door een transport waarvan de afmetingen en massa voldoen aan de Wegcode en het technisch reglement’. Richtlijn 96/53/EG bevat een vergelijkbare definitie.

Voorop het vlak van hoogte vormt deze definitie in de praktijk vaak een probleem. De gemiddelde hoogte van de laadvloer van een oplegger bedraagt 1,1 à 1,3 meter. Dit impliceert dat de lading die vervoerd kan worden binnen de reguliere hoogte van 4 meter, niet hoger mag zijn van 2,7 à 2,9 meter. Een hogere lading kan, op basis van de huidige

definitie, enkel beschouwd worden als een ‘ondeelbare lading’ als ze niet vervoerd kan worden door een transport waarvan de afmetingen en massa voldoen aan de Wegcode en het technisch reglement.

Er bestaan opleggers (de zogenaamde diepladers) die voldoen aan het technisch reglement en een laadvloer hebben met een hoogte van 30 à 60 cm. Hiermee zou de dan een lading van 3,4 à 3,7 m hoog vervoerd kunnen worden zonder de reguliere hoogte van 4 meter te overschrijden. De lading uit voormeld voorbeeld kan dus strikt genomen niet beschouwd worden als een ondeelbare lading.

Dergelijke voertuigen zijn evenwel duur en niet altijd beschikbaar. Dit vormt in de praktijk een probleem waarvoor in theorie geen oplossing bestaat via het uitzonderlijk vervoer.

Om die reden werden in de nieuwe definitie van ondeelbare lading enkel de lengte en de breedte weerhouden als afmetingen om te bepalen of er sprake is van een ondeelbare lading. Als iemand een hogere lading wil vervoeren waardoor de totale hoogte van het voertuig en de lading boven de 4 meter uitkomt, impliceert dit dat het aanvragen van een vergunning uitzonderlijk vervoer vereist is.

Het gaat daarbij nog steeds om ‘uitzonderlijk vervoer’ die de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt zoals vastgesteld in de wegcode en het technisch reglement (cf. adv.RvS 63.877, 4.3.1). De loutere omstandigheid dat er dure en niet altijd beschikbare diepladers bestaan die voldoen aan het technisch reglement, is een onvoldoende reden daartoe om de regelgeving te ontdoen van de kwalificatie als uitzonderlijk vervoer.

Zelfs als moet worden aangenomen dat de bevoegdheid inzake uitzonderlijk vervoer, vermeld in artikel 6, § 1, X, 13° BWHI, beperkt is tot de gevallen waarin de lading niet KAN vervoerd worden door een voertuig waarvan de hoogte (inclusief de lading) voldoet aan de Wegcode en het technisch reglement, blijven de gewesten nog steeds bevoegd voor de afmetingen van de lading (artikel 6, § 1, X, 13° BWHI).

Het komt bijgevolg in ieder geval aan de gewesten toe om te bepalen of en onder welke voorwaarden iemand een te hoge lading (zelfs als die niet beschouwd kan worden als een ondeelbare lading in de traditionele betekenis en eventueel buiten het uitzonderlijk vervoer in de strikte betekenis valt) mag vervoeren.”

4.2.3. In de parlementaire voorbereiding van wat de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ is geworden, wordt omtrent de in artikel 6, § 1, X, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vermelde bevoegdheid van de gewesten inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg het volgende uiteengezet:

“Dit voorstel van bijzondere wet voorziet in de overdracht aan de gewesten van de regelgeving met betrekking tot het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer.

Wat het uitzonderlijk vervoer over de weg betreft, gaat het over de materies die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld :

- het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen;
- het ministerieel besluit van 16 december 2010 betreffende de procedure, de vorm en de inhoud van de vergunning voor het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen.”⁵

⁵ *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 136.

Aldus blijkt dat de bijzondere wetgever met de overdracht van de bevoegdheid inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg onder meer uitdrukkelijk de materie beoogt die wordt geregeld in het koninklijk besluit van 2 juni 2010.

Zoals vermeld bevat dat koninklijk besluit thans een definitie van het begrip “ondeelbare lading”,⁶ aan de hand waarvan mede wordt bepaald wat een uitzonderlijk voertuig⁷ en bij uitbreiding uitzonderlijk vervoer is.⁸ Het Vlaamse Gewest kan dan ook in een eigen omschrijving van het begrip “ondeelbare lading” voorzien, zonder verplicht te zijn de definitie in het koninklijk besluit van 2 juni 2010 letterlijk over te nemen.

Het gegeven dat de definitie waarin de ontworpen regeling voorziet ertoe leidt dat vervoer dat zonder overschrijding van de hoogte met gespecialiseerde diepladers kan plaatsvinden, als uitzonderlijk vervoer wordt aangemerkt wanneer een ander voertuig wordt gebruikt, terwijl dat voorheen niet mogelijk was, doet hieraan geen afbreuk. Uit de ontworpen regeling vloeit immers voort dat, opdat er gewag kan worden gemaakt van uitzonderlijk vervoer, nog steeds is vereist dat het moet gaan om een voertuig of een sleep waarvan de lengte, de breedte, de hoogte of de uitsteek meer bedraagt dan de maxima, vermeld in het koninklijk besluit van 1 december 1975. Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft opgemerkt kan uit de verwijzing in de aangehaalde parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 naar het koninklijk besluit van 2 juni 2010 worden opgemaakt dat, opdat er gewag zou kunnen worden gemaakt van een uitzonderlijk voertuig, “de grenzen inzake massa of afmetingen vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement” moeten worden overschreden.⁹

Bijgevolg kan de ontworpen regeling worden aanvaard.

4.3. Het ontworpen artikel 2, 17°, van het voorontwerp voorziet in een definitie van het begrip “uitzonderlijke sleep”.

Gevraagd of het Vlaamse Gewest dergelijke uitzonderlijke slepen vermag te regelen, antwoordde de gemachtigde:

“In artikel 3 van het Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, dat in de toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming uitdrukkelijk wordt vermeld als een regelgeving die ‘in elk geval’ werd overgedragen (*Parl.St.* Senaat 2012-13, 2232/1, 136) werd een ‘uitzonderlijk voertuig’ gedefinieerd als ‘een auto, een aanhangwagen of een sleep, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het technisch reglement, die wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading, de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt vastgesteld in de Wegcode en het

⁶ Artikel 2, § 1, 4°, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010.

⁷ Luidens artikel 3, eerste lid, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 “[is] [e]en uitzonderlijk voertuig (...) een auto, een aanhangwagen of een sleep, zoals gedefinieerd in artikel 1 van het technisch reglement, die wegens zijn constructie of wegens zijn ondeelbare lading, de grenzen inzake massa of afmetingen overschrijdt vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement”.

⁸ In artikel 2, § 1, 5°, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 wordt het begrip “uitzonderlijk vervoer” gedefinieerd als “elke verplaatsing van een uitzonderlijk voertuig op de openbare weg”.

⁹ Zie adv.RvS 75.229/AV/3 van 6 maart 2024 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2024 ‘tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement’, opmerking 3.12.2.

technisch reglement'. Het KB van 2 juni 2010 had dus ook betrekking op 'uitzonderlijke slepen', alleen werden die meegenomen onder de noemer 'uitzonderlijk voertuig'.

In het decreet wordt er bewust een onderscheid gemaakt tussen een 'uitzonderlijk voertuig' (= een enkelvoudig voertuig) en een 'uitzonderlijke sleep' (= een combinatie van meerdere voertuigen) om verwarring tussen beide begrippen te vermijden.

Vermits het KB van 2 juni 2010, sinds de 6e staatshervorming, integraal tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, kan er geen twijfel zijn over de gewestelijke bevoegdheid tot regelen van 'uitzonderlijke slepen'."

Hiermee kan worden ingestemd.

4.4.1. Luidens artikel 9, § 1, eerste lid, 1°, van het voorontwerp voldoet de lengte van de sleep van een langere en zwaardere sleep aan de voorwaarden vermeld in 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'. In het derde lid van dat artikel wordt de Vlaamse Regering echter gemachtigd om te bepalen dat de lengte van de sleep, onder de voorwaarden die ze bepaalt, in afwijking van het eerste lid, 1°, meer kan bedragen dan het maximum vermeld in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

In het eerste geval maakt de langere en zwaardere sleep geen uitzonderlijk vervoer uit; in het tweede wel.¹⁰ De stellers van het voorontwerp lijken zich daarvan bewust want in de toelichting bij artikel 9 wordt het volgende gesteld:

"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."

4.4.2. De algemene regels van het wegverkeer behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie over het wegverkeer (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

Evenwel kunnen de gewesten, naast hun bevoegdheid inzake aanvullende reglementen op het wegverkeer,¹¹ voor uitzonderlijk vervoer in specifieke verkeersvoorschriften voorzien. De aan de gewesten toegekende bevoegdheid voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg "beoogt niet enkel de bescherming van de wegeninfrastructuur maar omvat ook het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het

¹⁰ Zie adv.RvS 75.229/AV/3 van 6 maart 2024, opmerkingen 3.11.1 tot 3.11.3.

¹¹ Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan inderdaad worden opgemaakt dat de aanvullende verkeersreglementen tot de bevoegdheid van de gewesten behoren: zie GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010, B.7.4; GwH 11 januari 2012, nr. 2/2012, B.8; GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013, B.5.4; GwH 23 april 2015, nr. 44/2015, B.11.7.

algemeen. Het vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering”.¹²

Het voorgaande gaat echter slechts op voor zover van uitzonderlijk vervoer gewag kan worden gemaakt.

4.4.3. Luidens artikel 7, § 1, vijfde lid, 1° en 2°, van het voorontwerp worden het basisnetwerk en de toetsingscriteria voor de trajecten waarop het vervoer met een langere en zwaardere sleep mogelijk is, bepaald met als doel “de verkeersveiligheid verzekeren” (1°) en “het verkeer met de langere en zwaardere slepen veilig en vlot laten verlopen” (2°). In die bepaling wordt geen onderscheid gemaakt naargelang het gaat om een langere en zwaardere sleep die uitzonderlijk vervoer uitmaakt of niet.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde onder meer:

“Uit het feit dat bij het bepalen van het basisnetwerk en de toetsingscriteria voor de trajecten rekening moet worden gehouden met het verzekeren van de verkeersveiligheid en het veilig en vlot laten verlopen van het verkeer met de langere en zwaardere slepen, kan niet worden afgeleid dat de Vlaamse Regering raakt aan de bevoegdheid van de federale overheid. Er wordt desgevallend enkel rekening gehouden met de vraag of een LZV die gebruikt maakt van een bepaald traject dit kan doen met respect voor de relevante regelgeving.”

Er kan inderdaad worden aangenomen dat het gegeven dat bij het bepalen van het basisnetwerk en de toetsingscriteria voor de trajecten waarop het vervoer met een langere sleep mogelijk is, rekening wordt gehouden met de in artikel 7, § 1, vijfde lid, 1° en 2°, van het voorontwerp vermelde doelstellingen, geen regeling van het wegverkeer inhoudt, zodat die bepaling ook kan worden toegepast op de langere en zwaardere slepen die geen uitzonderlijk vervoer uitmaken.

4.5. Luidens het ontworpen artikel 13, tweede lid, 3°, van het voorontwerp vermeldt de vergunning voor een afwijkend wegtransport op de openbare weg “de maatregelen die genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te verzekeren en om het verkeer van het uitzonderlijk voertuig veilig en vlot te laten verlopen”.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Artikel 13, tweede lid, 3° betreft ‘de maatregelen die genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te verzekeren en om het verkeer van het uitzonderlijk voertuig veilig en vlot te laten verlopen’ en heeft dus enkel betrekking op uitzonderlijk vervoer.

Bij nader inzien lijkt het wel beter om hier, gelet op de definitie van uitzonderlijk vervoer in artikel 2, 15° van het ontwerp, ‘de maatregelen die genomen moeten worden om de verkeersveiligheid te verzekeren en om het uitzonderlijk vervoer veilig en vlot te laten verlopen’ te schrijven.”

¹² Zie RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, 9.2. Nog volgens dit arrest omvat dit “de bevoegdheid voor het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen, zoals het vermijden dat het andere wegverkeer wordt gehinderd en ongevallen worden voorkomen” (9.4).

Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden opgemaakt dat ook de maatregelen die moeten worden genomen om de verkeersveiligheid te verzekeren betrekking hebben op het uitzonderlijk vervoer. Hiertoe is het Vlaamse Gewest bevoegd, vermits zoals vermeld in opmerking 4.4.2, de gewesten voor uitzonderlijk vervoer in specifieke verkeersvoorschriften mogen voorzien.

Met het door de gemachtigde gedane voorstel om “uitzonderlijk vervoer” te schrijven (in de plaats van “uitzonderlijk voertuig”), kan worden ingestemd.

4.6. Luidens artikel 15, eerste lid, 1°, van het voorontwerp zijn de bepalingen van hoofdstuk 4 (‘Vervoer van gevaarlijke goederen over de weg’) van toepassing op nationaal en internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg, met inbegrip van laad-, los-, vul- of verpakkingswerkzaamheden.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Het ADR-verdrag bevat bepalingen met betrekking tot vul- en verpakkingswerkzaamheden die met het vervoer van gevaarlijke producten samenhangen. Er lijkt dan ook geen discussie te kunnen zijn over de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest om hierover maatregelen te nemen.

Zo geldt, overeenkomstig artikel 1.8.3.1 ADR-verdrag de verplichting voor elke onderneming waarvan de activiteiten de verzending of het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, of de met dit vervoer samenhangende laad-, los-, vul- of verpakkingswerkzaamheden omvatten, om een of meer veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen aan te wijzen die ermee zijn belast te helpen bij de preventie van de aan dit soort activiteiten verbonden gevaren voor de veiligheid van personen, bezittingen of het milieu.”

Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden opgemaakt dat met de ontworpen bepaling laad-, los-, vul- of verpakkingswerkzaamheden in het kader van het gevaarlijk vervoer over de weg wordt bedoeld. Dit kan worden gerekend tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest voor de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

4.7. In artikel 18, § 2, eerste lid, 2°, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de constructie van houders voor het vervoer van gevaarlijke goederen (a) en tanks en voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen (b) nader te regelen.

Gevraagd of het niet om technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen gaat waarvoor de federale overheid overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bevoegd is, antwoordde de gemachtigde:

“Overeenkomstig artikel 6, § 1, X, 13° BWHI zijn de gewesten bevoegd voor de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking.

Hoewel de federale overheid bevoegd is om algemeen technische voorschriften voor voertuigen voor vervoer te land vast te stellen, kunnen ook de gewesten (bijzondere) technische voorschriften vaststellen binnen het raam van de uitoefening van hun eigen

bevoegdheden. De regels inzake de constructie van houders voor het vervoer van gevaarlijke goederen en van tanks en voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen, behoren dus tot de bevoegdheid van de gewesten.”

Hiermee kan worden ingestemd.

4.8.1. Artikel 20 van het voorontwerp strekt ertoe het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving, met inbegrip van hoofdstuk 10, afdeling 2, 3, 4, 5, 8 en 12, van toepassing te verklaren op de handhaving van het aan te nemen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

4.8.2. In advies 72.624/3 van 28 februari 2023 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, een aantal bevoegdheidsrechtelijke opmerkingen gemaakt bij het voorontwerp dat heeft geleid tot het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.¹³ In zoverre geen rekening werd gehouden met die opmerkingen bij de verdere totstandkoming van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving en de bepalingen waarop ze betrekking hebben van toepassing worden verklaard op de handhaving van het aan te nemen decreet, blijven die opmerkingen onverminderd gelden.

4.8.3. In zoverre, inzonderheid, uit het van toepassing verklaren van artikel 8, § 2, eerste lid, 5° en 7°, van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving voortvloeit dat de personeelsleden van het operationele kader van de politiediensten die deze politiediensten daarvoor aanwijzen en de door de Vlaamse Regering aangewezen bijzondere veldwachters kunnen worden aangesteld als toezichthouder en worden belast met de bestuurlijke opsporing, heeft de Raad van State in het voormelde advies 72.624/3 opgemerkt dat voor die bepalingen een beroep moet worden gedaan op de impliciete bevoegdheden vermeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en dat bij het van toepassing verklaren ervan zou moeten worden aangetoond dat aan de voorwaarden daartoe is voldaan.

In het licht van opmerking 6.5 van het aangehaalde advies 72.624/3 is een dergelijke verantwoording ook noodzakelijk voor het – met toepassing van artikel 86 van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving – van toepassing verklaren van het optionele artikel 97 van hetzelfde decreet dat de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten, vermeld in artikel 2 van de wet op het politieambt van 5 augustus 1992, van rechtswege toezichthouder maakt.

4.8.4. In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“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.”

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

¹³ Adv.RvS 72.624/3 van 28 februari 2023 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving, *Parl.St.* Vl.Parl. 2022-23, nr. 1724/1, 410-431, opmerkingen 4 tot 14.

“Deze bepaling heeft tot doel de mogelijkheid te behouden om eventueel gedepenaliseerde inbreuken nog steeds te laten vaststellen door de politie.”

4.8.5. Uit het antwoord van de gemachtigde kan worden opgemaakt dat de van rechtswege aanstelling van de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten als toezichthouder verband houdt met het gegeven dat overeenkomstig artikel 21 van het voorontwerp de Vlaamse Regering bepaalde schendingen kan aanwijzen als inbreuk, die enkel met een bestuurlijke sanctie worden gesanctioneerd.¹⁴ Ten einde zich ervan te verzekeren dat ook die inbreuken effectief worden vastgesteld, kan de decreetgever het redelijkerwijs noodzakelijk achten dat de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten hierop toezien, en dat ze daarom van rechtswege als toezichthouder worden aangesteld vermits de inbreuken in kwestie in beginsel op de openbare weg zullen gebeuren en dat, uit de aard van hun functie, de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten nu eenmaal het best geplaatst zijn om hieromtrent de nodige vaststellingen te doen.

Er kan ook worden aangenomen dat de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid marginaal is. Overeenkomstig de artikelen 14 en 15 van de wet op het politieambt van 5 augustus 1992 hebben de politiediensten sowieso als taak misdrijven te voorkomen en op te sporen, met inbegrip van de misdrijven waarin artikel 22 van het voorontwerp voorziet, en inbreuken die bestraft worden met administratieve sancties. Bovendien blijkt uit artikel 21 van het voorontwerp dat slechts een klein aantal schendingen als inbreuk kunnen worden gekwalificeerd, zodat de bijkomende vaststellingen die de personeelsleden van het operationeel kader van de politiediensten als toezichthouder zouden moeten doen, eerder beperkt zullen zijn.

Bijgevolg lijkt in dit geval voldaan aan de voorwaarden om een beroep te kunnen doen op de impliciete bevoegdheden vermeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

VORMVEREISTEN

5. Overeenkomstig artikel 6, § 2, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 moeten de betrokken gewestregeringen onderling overleg plegen wat betreft “de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen”.

Een overlegverplichting zoals die waarin artikel 6, § 2, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet, heeft tot doel de overheid die de beslissingsmacht heeft, te verplichten rekening te houden met de opvatting van een andere overheid, zonder dat evenwel de beslissende overheid haar vrijheid van handelen verliest. Een dergelijk overleg impliceert een werkelijke dialoog: degene die de aanzet geeft tot het overleg mag er zich dus niet toe beperken

¹⁴ Zie artikel 2, 17°, van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving.

adviezen in te winnen, maar moet over die adviezen met zijn gesprekspartners van gedachten wisselen, en inzonderheid antwoorden op de opmerkingen die hem gemaakt zijn.¹⁵

In dit geval heeft de Waalse Regering een voorbehoud geformuleerd met betrekking tot de mogelijkheid dat de massa van een langere en zwaardere sleep 62 ton mag bedragen wanneer het trekkend voertuig wordt aangedreven door emissievrije technologieën,¹⁶ en gevraagd of de stellers van het voorontwerp beschikken over “une étude afin de démontrer que ce tonnage supplémentaire ne génèrera pas de sollicitations supérieures pour les ouvrages d’art”. Gelet op wat voorafgaat zal een antwoord moeten worden gegeven op die vraag, indien mogelijk op een wijze die uitsluitend geeft over het aangehaalde risico.

6. Ofschoon de Inspectie van Financiën een gunstig advies heeft verleend, blijkt hieruit niet dat geen begrotingsakkoord zou zijn vereist. Bijgevolg moet het akkoord van de minister bevoegd voor de begroting nog worden verkregen.¹⁷

ALGEMENE OPMERKINGEN

7. In het voorontwerp wordt de niet-naleving van de bepalingen van het aan te nemen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan op vrij algemene wijze strafbaar gesteld. In artikel 2, 13°, van het voorontwerp wordt het begrip “schending” immers gedefinieerd als “een gedraging of nalatigheid waardoor een natuurlijke of rechtspersoon een bepaling van dit decreet of de uitvoeringsbesluiten ervan niet naleeft”. Uit artikel 22, § 1, van het voorontwerp vloeit voort dat alle schendingen misdrijven zijn, behalve deze die door de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 21 zijn aangewezen als een inbreuk, die uitsluitend gesanctioneerd kunnen worden met bestuurlijke sancties.

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.¹⁸

¹⁵ Adv.RvS 31.018/2 van 4 januari 2001 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 6 januari 2003 ‘tot wijziging van de artikelen 49, tweede lid, en 52, vierde lid, van de wet van 8 april 1965 betreffende de Jeugdbescherming’, *Parl.St.* Kamer 2001-02, nr. 50-1557/1, 15, opmerking 1.

¹⁶ Artikel 9, § 1, tweede lid, van het voorontwerp.

¹⁷ Luidens artikel 31, § 2, 2°, van het Besluit Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 17 mei 2019 is het begrotingsakkoord immers enkel niet vereist “als de Inspectie van Financiën in haar advies vaststelt en motiveert dat de uitgaven en ontvangsten niet worden beïnvloed of die invloed hooguit bijkomstig is”.

¹⁸ 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.

De strafbaarstelling van inbreuken op uitvoeringsbesluiten op algemene wijze beantwoordt alleszins niet aan de door het Grondwettelijk Hof gestelde vereisten.

8.1. Luidens de artikelen 11, derde lid, en 18, § 2, tweede lid, van het voorontwerp kan aan elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die een erkenningsaanvraag indient, voor de behandeling van de erkenningsaanvraag, en ook voor de uitoefening van het toezicht op de erkenningsvoorwaarden een retributie worden gevraagd. In het daarop volgende lid van die artikelen wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om, onder meer, te bepalen voor welke erkenningsaanvragen of toezichtverplichtingen een retributie is verschuldigd. Ook in artikel 12, vierde lid, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om ten aanzien van de in het derde lid van dat artikel vermelde retributie te bepalen voor welke aanvragen en voor welk gebruik een retributie is verschuldigd.

Hieromtrent moet het volgende worden opgemerkt.

8.2. Vooreerst moet er worden aan herinnerd dat een retributie een geldelijke vergoeding moet zijn van een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige, individueel beschouwd, en een louter vergoedend karakter moet hebben, zodat er een redelijke verhouding moet bestaan tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige verschuldigd is.¹⁹ Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, al eerder heeft opgemerkt, kan de financiering van het algemeen overheidstoezicht op de houders van een erkenning middels retributies niet zonder meer worden afgewenteld op die houders.²⁰ De retributie waarin wordt voorzien in de artikelen 11, derde lid, en 18, § 2, tweede lid, van het voorontwerp kan derhalve niet verschuldigd zijn om toezichtskosten te dekken die ontstaan eenmaal de erkenning is verleend.

8.3. Vervolgens moet worden opgemerkt dat overeenkomstig artikel 173 van de Grondwet de decreetgever bij het invoeren van een retributie in elk geval de gevallen moet bepalen waarin deze is verschuldigd, alsook de heffingsplichtigen *en de eventuele vrijstellingen*.

In het licht hiervan kan niet worden aanvaard dat de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om te bepalen voor welke (erkennings)aanvragen en voor welk gebruik een retributie is verschuldigd. Dit impliceert immers dat niet elke in de artikelen 11, 12 of 18, § 2, van het voorontwerp bedoelde aanvraag aanleiding geeft tot een retributie en dat het aan de Vlaamse Regering wordt overgelaten te bepalen in welke gevallen die retributie is verschuldigd en in welke gevallen niet. Een dergelijke regeling is niet bestaanbaar met artikel 173 van de Grondwet.

¹⁹ GwH 19 november 2015, nr. 162/2015, B.5.

²⁰ Zie onder meer adv.RvS 62.825/3 van 5 maart 2018 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 13 juli 2018 ‘tot wijziging van de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren in het kader van de zesde staatshervorming’, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1555/1, 54-55; adv.RvS 66.659/1/3 van 25 oktober 2019 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het programmadecreet van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Gemeenschap van 13 december 2019 ‘bij de aanpassing van de begroting 2019’, *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 151/1, 48-49; adv.RvS 73.759/3 van 4 juli 2023 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 14 juli 2023 ‘tot wijziging van diverse besluiten over de rijopleiding en het rijexamen voor voertuigen van categorie B’, opmerking 7.3.

Indien het de bedoeling is van de stellers van het voorontwerp om bepaalde aanvragen vrij te stellen van de retributies waarin de ontworpen regelingen voorzien, moeten die gevallen in het voorontwerp zelf worden bepaald.

9. Luidens artikel 8 van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering bepalen dat de dienst van de Vlaamse administratie die ze aanwijst op de hoogte moet worden gebracht van het tijdstip, de gevolgde reisweg en de voertuigen, inclusief in voorkomend geval de begeleidingsvoertuigen, van het afwijkend wegtransport, en kan zij de wijze bepalen waarop dat gebeurt en de eventuele uitzonderingen.

In de memorie van toelichting wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“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.”

Te dien aanzien moet erop worden gewezen dat als in de door de Vlaamse Regering uit te werken regeling de verwerking van persoonsgegevens wordt geregeld, de essentiële elementen van die verwerking in beginsel in het aan te nemen decreet zelf moeten worden vastgesteld (zie opmerking 11.1). Thans is dat niet het geval.²¹

10.1. Luidens artikel 15, eerste lid, van het voorontwerp zijn de bepalingen van hoofdstuk 4 (‘Vervoer van gevaarlijke goederen over de weg’) van het aan te nemen decreet van toepassing op “nationaal en internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de openbare weg”. Uit artikel 2, 11°, van het voorontwerp blijkt dat met “nationaal vervoer” wordt bedoeld “het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg dat uitsluitend plaatsvindt op het grondgebied van het Vlaamse gewest”. Internationaal vervoer is blijkens artikel 15, tweede lid, van het voorontwerp “het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg dat plaatsvindt op het grondgebied van minstens twee ADR-verdragslanden”. Uit de combinatie van de voormelde bepalingen vloeit voort dat de ontworpen regeling niet van toepassing is op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg tussen het Vlaamse Gewest en een ander gewest.

In artikel 17, eerste lid, 1° en 2°, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om afwijkingen toe te staan van het ADR²² of van het aan te nemen decreet voor “nationaal vervoer” van kleine hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke goederen of voor “nationaal, plaatselijk vervoer” van gevaarlijke goederen over een korte afstand. Ook die bepaling is niet van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg tussen het Vlaamse Gewest en een

²¹ De regeling in artikel 27 van het voorontwerp heeft immers enkel betrekking op gegevens die worden verzameld in het kader van de erkenningen, de vergunningen en de opleidingen, vermeld in de artikelen 11 en 18 van het aan te nemen decreet.

²² Zijnde het Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en de bijlagen ervan, ondertekend te Genève op 30 september 1957 (artikel 2, 1°, van het voorontwerp).

ander gewest, of een andere lidstaat van de Europese Unie, ook al gaat het om vervoer van een kleine hoeveelheid of over een korte afstand.

10.2. Hieromtrent bevraagd stelde de gemachtigde voor om in artikel 15, eerste lid, van het voorontwerp de woorden “nationaal en internationaal vervoer”, en de ermee samenhangende definitie van het begrip “internationaal vervoer” in het tweede lid van die bepaling, te schrappen.

Wat artikel 17 van het voorontwerp betreft, verklaarde hij dat het aangewezen is

“om artikel 17 te herformuleren in de zin dat de Vlaamse Regering afwijkingen van de bepalingen van het ADR of van dit decreet kan toestaan voor bepaald vervoer (kleine hoeveelheden/korte afstand) uitgevoerd op het grondgebied van het Vlaamse Gewest (cfr. artikel 6.2 van Richtlijn 2008/68/EG waarin ook gesproken wordt over afwijkingen ‘voor het vervoer op hun grondgebied’). De bewoordingen van de richtlijn lijken erop te wijzen dat ‘nationale afwijkingen’ niet beperkt zijn tot het nationaal vervoer in de strikte betekenis (vertrek en aankomst ligt binnen België), maar mogelijk zijn voor alle vervoer ‘op het grondgebied’ van de overheid die de afwijking toestaat.

Er wordt voorgesteld artikel 17, eerste lid te herformuleren als volgt:

Op voorwaarde dat de veiligheid niet in het gedrang komt en de Europese Commissie voorafgaand haar akkoord verleent, kan de Vlaamse Regering afwijkingen van de bepalingen van het ADR of van dit decreet toestaan: 1° voor het vervoer van kleine hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke goederen, op voorwaarde dat de voorschriften van dergelijke transporten niet strenger zijn dan de voorschriften, vermeld in het ADR; 2° voor het plaatselijk vervoer van gevaarlijke goederen over een korte afstand.

Voor zover noodzakelijk, kan hieraan worden toegevoegd dat de Vlaamse Regering afwijkingen van de bepalingen van het ADR of van dit decreet enkel kan toestaan voor het vervoer, uitgevoerd op het grondgebied van het Vlaamse Gewest (hoewel dit, gelet op artikel 1 en 2 BWHI overbodig lijkt). Deze herwerking indachtig, mag de definitie van ‘nationaal vervoer’ uit artikel 2, 11° geschrapt worden.”

Hiermee kan worden ingestemd, zonder dat moet worden gepreciseerd dat de Vlaamse Regering enkel afwijkingen kan toestaan voor het gevaarlijk vervoer op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Dat laatste vloeit immers voort uit de territoriale bevoegdheid van het gewest.

11.1. In artikel 27 van het voorontwerp wordt de verwerking geregeld van persoonsgegevens “die worden verzameld in het kader van de erkenningen, de vergunningen en de opleidingen, vermeld in artikel 11 en 18 van dit decreet”.

Krachtens artikel 22 van de Grondwet geldt voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke inmenging in het recht op het privéleven, dat het formeel legaliteitsbeginsel dient te worden nageleefd. Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en

betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de “essentiële elementen” voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.²³

Bijgevolg moeten de “essentiële elementen” van de verwerking van persoonsgegevens in het decreet zelf worden vastgelegd. In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel “essentiële elementen” uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.²⁴

In het licht hiervan moet het volgende worden opgemerkt over de ontworpen regeling.

11.2. Ofschoon de met de verwerking nagestreefde doelstelling kan worden afgeleid uit artikel 27, eerste lid, van het voorontwerp, namelijk de uitvoering van de bevoegdheden en de taken vermeld in het aan te nemen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan, en uit de verwijzing in het eerste, zesde en zevende lid van die bepaling naar (de persoonsgegevens die verbonden zijn aan) een erkenning, een vergunning of een opleiding vermeld in de artikelen 11 en 18 kan worden afgeleid dat de betrokken personen diegenen zijn waaraan een erkenning of een vergunning wordt gegeven of die een opleiding geven of krijgen, is dat minder voor de hand liggend voor de categorie van de verwerkte gegevens. Uit artikel 27, tweede en vierde lid, van het voorontwerp blijkt enkel dat (ook) rijksregistergegevens en gegevens over de houders van het voertuig kunnen worden verwerkt. Zonder dat alle te verwerken gegevens moeten worden opgesomd, zou uit de ontworpen regeling beter moeten blijken over welke soort gegevens het gaat. Dat is alleszins het geval wanneer het bijvoorbeeld de bedoeling zou zijn om persoonsgegevens over strafrechtelijke veroordelingen en strafbare feiten of gezondheidsgegevens te verwerken.

Overigens lijkt het aannemelijk dat ook de regeling van de beroepsbekwaamheid vermeld in de artikelen 11 en 18 van het voorontwerp aanleiding zal geven tot een verwerking van persoonsgegevens. Wanneer die regeling niet gepaard gaat met een erkenning,²⁵ lijkt artikel 27 van het voorontwerp hierop nochtans niet van toepassing. Hetzelfde geldt voor de vergunning vermeld in artikel 5 van het voorontwerp, die blijkens artikel 13, tweede lid, 1°, van het voorontwerp de naam van de vergunninghouder bevat. Desgevallend moet artikel 27 van het voorontwerp hieraan worden aangepast.

²³ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: zie inzonderheid GwH 18 maart 2010, nr. 29/2010, B.16.1; GwH 20 februari 2020, nr. 27/2020, B.17.

²⁴ Adv.RvS 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 14 augustus 2021 ‘betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie’, *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1951/1, 119, opmerking 101. Zie ook GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; GwH 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2; GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.74.1; GwH 17 mei 2023, nr. 75/2023, B.55.2.1.

²⁵ Uit artikel 11, eerste lid, 2°, b), van het voorontwerp blijkt dat de begeleiders van uitzonderlijk vervoer over een erkenning moeten beschikken.

11.3. Wat betreft de categorie van de personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens wordt in artikel 27, vierde lid, van het voorontwerp enkel bepaald dat de verwerkingsverantwoordelijken gegevens over de voertuigen en gegevens over de houders van het voertuig kunnen opvragen bij en uitwisselen met de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen en andere bevoegde overheden en instanties die belast zijn met een taak van openbaar belang ter uitvoering van het aan te nemen decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Artikel 27, vierde lid werd toegevoegd ter gedeeltelijke uitvoering van artikel 6, derde lid van de AVG, waar de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens worden beschreven. Het feit dat in de regelgeving wordt beschreven vanuit welke bronnen gegevens zullen worden meegedeeld voor de vooropgestelde verwerking, vergemakkelijkt ook de ontsluiting van de gegevens bij deze bronnen, doordat er een specifiek aanwijsbare bepaling is die de uitwisseling mogelijk maakt.

Voor de uitvoering van de bevoegdheden en taken van dit decreet (bv. de mogelijkheid om een erkenning of vergunning te schorsen) is het noodzakelijk om de voertuiggegevens en gegevens over de houders van het voertuig op te vragen bij onder meer de kruispuntbank voertuigen (DIV) en gegevens over inbreuken bij de controlediensten (bv. politie / VLABEL).”

Nog los van de vaststelling dat, zoals ook de VTC opmerkte,²⁶ de categorie van de “andere bevoegde overheden en instanties die belast zijn met een taak van openbaar belang ter uitvoering van dit decreet en de uitvoeringsbesluiten ervan” zeer ruim is gesteld, lijkt met die bepaling enkel de toegang tot de gegevens te worden gevisieerd nadat een erkenning of vergunning is verleend, en met name in het kader van de schorsing of de intrekking hiervan. Hiermee is echter niet duidelijk welke categorie van personen toegang hebben tot de verwerkte gegevens bij het verlenen van de erkenning of de vergunning, of wanneer het gaat om opleidingsgegevens.²⁷ Dit zou in het voorontwerp tot uiting moeten komen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

12.1. Zoals de gemachtigde erkende, moet in artikel 2, 5°, van het voorontwerp de komma na de woorden “de voorwaarden” worden weggelaten.

12.2. In artikel 2, 6°, van het voorontwerp moet worden verwezen naar artikel 2, 6° (in plaats van “5°”), van het Kaderdecreet Vlaamse Handhaving. Het is immers die bepaling die een definitie van het begrip “bestuurlijke sanctie” bevat.

12.3. In artikel 2, 8°, 12°, a), 15°, b), 2), en 17°, d), van het voorontwerp wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 1 december 1975, waarmee het koninklijk besluit van

²⁶ Advies wetgeving VTC nr. 2026/031 van 31 maart 2026, nrs. 23 en 24.

²⁷ Of desgevallend gegevens over de beroepsbekwaamheid en de vergunning vermeld in artikel 5: zie opmerking 11.2.

1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ wordt bedoeld.²⁸

Erop gewezen dat op het ogenblik van de inwerkingtreding van het aan te nemen decreet, namelijk 1 juli 2028,²⁹ dit koninklijk besluit in beginsel zal zijn opgeheven, antwoordde de gemachtigde:

“Er wordt een algemeen regelgevend initiatief genomen om verwijzingen naar de oude wegcode te wijzigen in een verwijzing naar de nieuwe teksten.”

12.4. In artikel 2, 9°, van het voorontwerp wordt het begrip “langere en zwaardere sleep” als volgt gedefinieerd:

“een sleep die bestaat uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig en die op het vlak van massa’s en afmetingen voldoet aan de bepalingen van artikel 9, § 1”.

Vermits het af te raden is dat normatieve bepalingen worden opgenomen in een definitie, kan de zinsnede “en die op het vlak van massa’s en afmetingen voldoet aan de bepalingen van artikel 9, § 1” beter worden weggelaten. Het gegeven dat een langere en een zwaardere sleep moet voldoen aan de massa’s en afmetingen vermeld in artikel 9, § 1, van het aan te nemen decreet blijkt voldoende uit die bepaling zelf.

12.5. In artikel 2, 6° en 10°, van het voorontwerp wordt bij de definitie van de begrippen “inbreuk” en “misdrijf” gewag gemaakt van “een gedraging”, terwijl artikel 2, 13°, van het voorontwerp bij de definitie van het begrip “schending” het heeft over “een gedraging *of nalatigheid*”.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde:

“De definitie in artikel 2, 10° werd overgenomen uit artikel 2, 19° van het Kaderdecreet van 14 juli 2023 over de handhaving van Vlaamse regelgeving. Hetzelfde geldt voor de definitie van ‘inbreuk’ in artikel 2, 6° van dit ontwerp die werd overgenomen uit artikel 2, 17° van hetzelfde Kaderdecreet.

In beide definities is er geen sprake van ‘nalatigheid’. Er wordt dus eerder voorgesteld om de definitie van ‘schending’ af te stemmen op die van ‘inbreuk’ en ‘misdrijf’ en de woorden ‘of nalatigheid’ te schrappen. Een ‘schending’ is immers het verzamelbegrip voor inbreuken en misdrijven. Bovendien kan een nalatigheid ook beschouwd worden als een vorm van gedraging.”

Hiermee kan worden ingestemd.

²⁸ Zie de definitie in artikel 2, 8°, van het voorontwerp.

²⁹ Behoudens indien de Vlaamse Regering een vroegere datum van inwerkingtreding bepaalt (artikel 30, tweede lid, van het voorontwerp).

Artikel 3

13. In artikel 3 van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de toegelaten massa's te bepalen van de voertuigonderdelen van voertuigen, de voertuigen of de combinaties van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg.

Gevraagd wat met “voertuigonderdelen” wordt bedoeld, verklaarde de gemachtigde:

“Met ‘voertuigonderdelen’ worden onder andere de wielen, assen en asgroepen bedoeld. Er kan worden aangenomen dat het bepalen van de maximale massa van die ‘onderdelen’ tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.”

Hij voegde daar nog het volgende aan toe:

“Moest de term ‘voertuigonderdelen’ voor verwarring zorgen kan de volgende formulering gebruikt worden:

‘De Vlaamse Regering bepaalt de toegelaten massa's van de wielen, assen en asgroepen van voertuigen, de voertuigen of de combinaties van voertuigen die gebruik maken van de openbare weg’.”

De bevoegdheid van de gewesten voor de “regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading” (artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid om de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen vast te stellen. Meer in het algemeen kunnen de gewesten binnen het raam van de uitoefening van hun eigen bevoegdheden (bijzondere) technische voorschriften vaststellen die bijdragen tot de veiligheid van het wegverkeer en de bescherming van de wegeninfrastructuur.³⁰ Op grond hiervan kan het Vlaamse Gewest dan ook de toegelaten massa van voertuigonderdelen bepalen.

Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt evenwel dat de stellers van het voorontwerp niet zozeer de “massa's van de voertuigonderdelen” beogen te regelen, maar wel de “massa over de wielen, de assen of de asgroepen van de voertuigen”. Dat wordt dan ook beter met zoveel woorden bepaald.

Artikel 4

14.1. In artikel 4 van het voorontwerp wordt bepaald in welke gevallen een voertuig of sleep zich niet op de openbare weg bevindt.

Of een voertuig of een sleep zich al dan niet op de openbare weg bevindt, is evenwel een feitelijk gegeven dat niet door de decreetgever kan worden bepaald. Uit de memorie van toelichting blijkt echter dat veeleer wordt bedoeld dat in de voormelde gevallen een voertuig of sleep zich niet op de openbare weg *mag* bevinden. De gemachtigde bevestigde dit en verklaarde:

³⁰ RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaamse Gewest*, 9.2 en 9.4.

“Artikel 4 bevat inderdaad een verbodsbepaling. In de opgesomde gevallen is het niet toegelaten zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden. De bepaling viseert niet enkel voertuigen in beladen toestand. Ook voertuigen die, omwille van hun constructie te lang, te breed, te hoog of te zwaar zijn worden geviseerd.”

De tekst van artikel 4 van het voorontwerp moet worden aangepast zodat de bedoeling ervan beter tot uiting komt.

14.2. Uit artikel 4, 3° en 5°, van het voorontwerp vloeit voort dat wat de hoogte en de massa onder een van de assen of asgroepen betreft een overschrijding van het toegestane maximum met, respectievelijk, 1 en 5 % is toegelaten. Gevraagd waarom dit niet het geval is wat de lengte, de breedte en de massa betreft, antwoordde de gemachtigde:

“De flexibiliteit van 5% op assen (en bij uitbreiding asgroepen) komt uit artikel 18, § 2 KB Technische Eisen en werd historisch ook meegenomen in het Aslastendecreet en later het Decreet Bijzonder Wegtransport. De ratio hierachter is dat een correcte verdeling van de massa over de assen niet altijd eenvoudig is en ladingen soms ook (lichtjes) kunnen verschuiven tijdens het transport. Om die reden werd een ‘tolerantie’ van 5% voorzien.

De tolerantie van 1% op de hoogte werd destijds, op vraag van de sector, ingevoerd om te vermijden dat kleine schommelingen in bandendruk of instelling van de luchtvering tot een overschrijding van de maximale hoogte zou leiden.”

Artikel 6

15. In artikel 6, § 1, tweede lid, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om bijkomende categorieën van uitzonderlijk vervoer volledig of gedeeltelijk vrij te stellen van de vergunningsplicht vermeld in artikel 5.

Gevraagd welke gevallen hiermee worden beoogd, antwoordde de gemachtigde:

“Hiermee wordt bijvoorbeeld uitzonderlijk vervoer met een beperkte impact bedoeld, zoals het vervoer met brede fietsaanhangwagens of sommige vormen van milieuvriendelijk uitzonderlijk vervoer. Momenteel bestaat hiervoor een vergunningplicht, maar in de toekomst zou de Vlaamse Regering kunnen oordelen dat, gelet op de beperkte impact een vergunning niet langer vereist is.

Eventueel kan de draagwijdte van de delegatie nog nader gepreciseerd worden in het decreet.”

Indien het de bedoeling is van de decreetgever dat enkel uitzonderlijk vervoer met een beperkte impact kan worden vrijgesteld van de vergunningsplicht, zou dit criterium in artikel 6, § 1, tweede lid, van het voorontwerp moeten worden vermeld.

Artikel 9

16.1. Luidens artikel 9, § 1, tweede lid, van het voorontwerp mag als het trekkend voertuig van een langere en zwaardere sleep wordt aangedreven door emissievrije technologieën, de massa van de sleep 62 ton bedragen.

Gevraagd wat wordt bedoeld met “emissievrije technologieën”, antwoordde de gemachtigde:

“Hier wordt beter, naar analogie met artikel 9, § 2, verwezen naar een trekkend voertuig dat een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig, vermeld in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad vormt.”

Dit zou inderdaad in artikel 9, § 1, tweede lid, van het voorontwerp moeten worden gepreciseerd.

16.2. Luidens artikel 9, § 2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp moet een milieuvriendelijke uitzonderlijke sleep aan de volgende voorwaarde voldoen:

“het laadvolume van het voertuig of de sleep is niet hoger dan het laadvolume van een vergelijkbaar klassiek aangedreven voertuig of een vergelijkbare klassiek aangedreven combinatie”.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Voertuigen die worden aangedreven door emissievrije technologieën zijn vaak afwijkend ten opzichte van ‘conventionele’ voertuigen op het vlak van afmetingen (lengte en hoogte). Batterij elektrische voertuigen hebben het batterijpakket tussen de assen zitten, waardoor het voertuig langer wordt dan een conventioneel voertuig. Voertuigen die waterstof gebruiken hebben een gasinstallatie achter de cabine staan wat ook resulteert in een extra lengte.

Als men een klassieke oplegger achter een dergelijk trekkend voertuig hangt, wordt de combinatie te lang en zou er dus in principe gewerkt moeten worden met een kortere oplegger (waarmee minder vervoerd kan worden).

Het wegnemen van deze wettelijke barrières faciliteert het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Het doel is om hetzelfde volume te kunnen vervoeren dan vandaag het geval is met klassiek aangedreven combinaties.

Aan deze voorwaarde is voldaan als bijvoorbeeld dezelfde oplegger gebruikt wordt als in een combinatie met een klassiek aangedreven trekker.”

Artikel 10

17. Luidens artikel 10, 1°, d), van het voorontwerp bepaalt de Vlaamse Regering de nadere technische voorwaarden van de begeleidingsvoertuigen.

Hieromtrent om toelichting gevraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Hiermee worden de bijkomende ‘technische eisen’ bedoeld die momenteel geregeld worden in de artikelen 21 tot 25 van het Koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. De inhoud van voormeld KB behoort ontegensprekelijk tot de bevoegdheid van de gewesten.

Eventueel kan, om verwarring te vermijden, de bewoordingen van punt d) verder aangepast of verfijnd worden.”

Indien enkel de begeleidingsvoertuigen van een uitzonderlijk vervoer worden bedoeld, zou dit desgevallend in de ontworpen bepaling kunnen worden gepreciseerd.

Artikel 11

18.1. Luidens artikel 11, eerste lid, 2°, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering de regels bepalen voor de toekenning en de schorsing van de erkenning van de begeleidingsondernemingen (a), de begeleiders (b), de instellingen die de opleiding vertrekken (c), en de lesgevers in het kader van de opleidingen om de beroepsbekwaamheid te behalen van de bestuurders van uitzonderlijke voertuigen en uitzonderlijke slepen, de bestuurders van langere en zwaardere slepen en de begeleiders. In artikel 18, § 2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de regels te bepalen voor de toekenning, schorsing en intrekking van de erkenning van de instellingen die scholing verstrekken met betrekking tot de beroepsbekwaamheid van bestuurders van voertuigen of slepen die gevaarlijke goederen over de weg vervoeren, en van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Ofschoon de erkenning van de bestuurders, begeleidingsondernemingen, begeleiders en veiligheidsadviseurs overeenkomstig artikel 2, lid 2, d), van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 ‘betreffende diensten op de interne markt’ (hierna: dienstenrichtlijn) als een dienst op het gebied van vervoer is uitgesloten van het toepassingsgebied van die richtlijn, vallen diensten inzake opleiding en vorming niet onder die uitzondering.³¹

Dit belet natuurlijk niet dat aan de betrokken opleidingscentra bepaalde eisen zouden kunnen worden gesteld omwille van dwingende redenen van algemeen belang, maar die eisen zullen moeten worden verantwoord in het licht van de dienstenrichtlijn.

In zoverre de regeling die op basis van de ontworpen machtigingen zal worden uitgewerkt, eisen bevat in de zin van bv. artikel 15, lid 2, punten d) en g), van de dienstenrichtlijn, zal overeenkomstig het lid 7 van dat artikel de Europese Commissie in kennis moeten worden gesteld van die regeling, alsmede van de redenen voor die eisen.

18.2. In artikel 11, eerste lid, 2°, van het voorontwerp wordt gewag gemaakt van “de toekenning en schorsing van de erkenning”, terwijl in artikel 18, § 2, eerste lid, 4°, van het voorontwerp ook de intrekking van de erkenning wordt vermeld.

Hierop gewezen verklaarde de gemachtigde dat de intrekking zal worden toegevoegd aan artikel 11, eerste lid, 2°, van het voorontwerp.

³¹ Zie bv. adv.RvS 74.672/3 van 21 december 2023 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 22 maart 2024 ‘over de weginfrastructuur en het wegenbeleid en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’, *Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1986/1, 175-176, opmerking 12.

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 15

19. Luidens artikel 15, derde lid, 4°, van het voorontwerp zijn de bepalingen van hoofdstuk 4 van het aan te nemen decreet niet van toepassing op het vervoer door of onder de verantwoordelijkheid van de strijdkrachten.

Erop gewezen dat luidens artikel 1, lid 1, alinea 2, a), van richtlijn 2008/68/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 ‘betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land’ de richtlijn niet van toepassing is op het vervoer van gevaarlijke goederen “door voertuigen (...) die eigendom zijn van of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten” verklaarde de gemachtigde:

“Artikel 15, derde lid, 4° zal als volgt worden geherformuleerd: ‘4° met voertuigen die eigendom zijn of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten’”.

Hiermee kan worden ingestemd.

Artikel 16

20. Luidens artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp zijn de tijdelijke afwijkingen die worden gesloten conform paragraaf 1.5.1 van (bijlage A van) het ADR³² ook van toepassing op het nationaal vervoer.³³

Er zal moeten worden op toegezien dat deze tijdelijke afwijkingen worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad teneinde ze tegenwerpbaar te maken aan eenieder.

Artikel 23

21. In artikel 23, vierde lid, van het voorontwerp kan beter worden gewag gemaakt van de ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Financiën belast met de invordering (in plaats van “de administratie van de belasting over de toegevoegde waarde, registratie en domeinen”).

³² Luidens die bepaling kunnen conform artikel 4, paragraaf 3, van het ADR de bevoegde overheden van de Verdragspartijen rechtstreeks onderling overeenkomen om op hun grondgebied bepaalde transporten toe te staan bij wijze van tijdelijke afwijking van de voorschriften van het ADR, op voorwaarde evenwel dat de veiligheid ervan niet in het gedrang wordt gebracht.

³³ Indien, zoals de gemachtigde suggereerde (opmerking 10.2) de definitie van het begrip “nationaal vervoer” in artikel 2, 11°, van het voorontwerp wordt weggelaten, moet in artikel 16, tweede lid, van het voorontwerp worden geschreven “op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg dat uitsluitend plaatsvindt op het grondgebied van het Vlaamse Gewest”.

Artikel 24

22. Luidens artikel 21, 2°, van het voorontwerp kan de Vlaamse Regering een schending aanwijzen als inbreuk als “de minimumgeldboete voor de schending, vermeld in artikel 22, (...) maximaal 1000 euro [bedraagt]”.

Gelet hierop moet, zoals de gemachtigde erkende, in artikel 24, derde lid, van het voorontwerp³⁴ worden bepaald dat het bedrag van de bestuurlijke geldboete voor inbreuken minimaal 25 en maximaal 1000 (in plaats van “500”) euro is.

Artikel 25

23. Luidens artikel 25 van het voorontwerp worden de bedragen vermeld in de artikelen 23, tweede en derde lid, en 24, eerste, tweede en derde lid, van het aan te nemen decreet, om de twee jaar op 1 januari automatisch aangepast aan de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar, zonder daarbij het maximumbedrag voor geldboetes van niveau 1, vermeld in artikel 36 van het Strafwetboek, te overschrijden.

In artikel 24, tweede lid, van het voorontwerp wordt evenwel geen bedrag vermeld, maar wordt verwezen naar “de minimumgeldboete, vermeld in artikel 22”. Er moet dan ook worden aangenomen dat met de ontworpen regeling de indexatie wordt beoogd van de bedragen vermeld in artikel 22, § 1, eerste lid, 3°, en tweede lid, en § 2, tweede lid, van het voorontwerp. Dit zou best in de memorie van toelichting worden verduidelijkt.

Artikel 27

24. In artikel 27, vierde lid, van het voorontwerp moet worden verwezen naar het derde lid (in plaats van “het vierde lid”).

Artikel 29

25. In artikel 29, eerste en tweede lid, van het voorontwerp kan beter worden verwezen naar artikel 19 van het decreet van 3 mei 2013 “zoals van kracht op de dag voor de opheffing van deze bepaling”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

³⁴ Vermits het artikel verder niet in paragrafen wordt onderverdeeld, moet de vermelding “§ 1” worden weggelaten.