



Advies

Handhaving bescherming verkeersinfrastructuur bijzonder wegtransport

Brussel, 30 oktober 2020

Adviesvraag: Ontwerp van besluit over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport

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

Ontvangst adviesvraag: 26 oktober 2020

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring MORA: 30 oktober 2020

Contactpersonen: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Advies	5

Inleiding

Op 26 oktober 2020 vroeg de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken de MORA om advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport. De adviestertermijn bedraagt 30 dagen.

Met het ontwerp van besluit wordt uitvoering gegeven aan een aantal bepalingen uit het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, inzonderheid op het vlak van het aanstellen van de bevoegde ambtenaren en het uitwerken van de procedures om over te gaan tot onmiddellijke inning en het opleggen van een administratieve geldboete.

Het ontwerp van besluit past de regelgeving ook aan aan het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, door te bepalen dat de wegeninspecteurs voortaan ambtenaren van de Vlaamse Belastingdienst zijn. Meer in het bijzonder wordt de wegeninspectie samengebracht met de mobiele patrouilles bij Vlabel.

Daarnaast worden verschillende bepalingen uit het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 over handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport aangepast aan de huidige stand van de technologie.

Zo zal het elektronisch aantekenen van bezwaar en beroep evenals het elektronisch versturen van de genomen beslissingen de regel worden. Ook de hoorzittingen kunnen voortaan digitaal plaatsvinden.

Advies

De MORA kan zich vinden in de algemene doelstellingen van het ontwerp van besluit.

De Raad formuleert wel een aantal opmerkingen van eerder technische aard en vragen voor verduidelijking. Hierbij verwijst hij waar mogelijk naar het betreffende artikelnummer in het ontwerp van besluit.

Over de aanduiding van wegeninspecteurs en wegeninspecteurs-controleurs

Art.2 bepaalt dat de wegeninspecteurs worden aangewezen door het hoofd van de Vlaamse Belastingdienst. Art.8 bepaalt dat wegeninspecteurs-controleurs worden aangeduid door het Agentschap Wegen en Verkeer.

De bevoegdheden en taken van de wegeninspecteurs en de wegeninspecteurs-controleurs worden bepaald in het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport (art. 16 en art. 17).

In het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport wordt bepaald dat de wegeninspecteurs en de wegeninspecteurs-controleurs ambtenaren zijn van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Met het voorliggende ontwerp van besluit wordt de bevoegdheid voor de aanduiding van wegeninspecteurs en wegeninspecteurs-controleurs verdeeld over twee verschillende overheden. Het ontwerp van besluit en de memorie van toelichting bevatten geen argumentatie voor de verschillende aanpak in de aanduiding van wegeninspecteurs en wegeninspecteurs-controleurs.

De Raad vraagt daarom om te verduidelijken waarom het onderscheid wordt gemaakt tussen de aanduiding van de wegeninspecteurs (als ambtenaren van de Vlaamse Belastingdienst) en wegeninspecteurs-controleurs (als ambtenaren van het Agentschap Wegen en Verkeer).

Over de hoorzitting na bezwaar van de overtreder

Art.10 bepaalt dat een bezwaar elektronisch aangetekend wordt ingediend door de overtreder. Nadat het bezwaar is ingediend wordt de overtreder via elektronische weg uitgenodigd op een elektronische hoorzitting (op gemotiveerd verzoek van de overtreder kan worden toegestaan dat de hoorzitting fysiek plaatsvindt).

De overtreder kan op de hoorzitting, of voorafgaandelijk als de overtreder de hoorzitting niet wil bijwonen, een nota indienen. Tijdens de hoorzitting kan de overtreder deze nota toelichten en meer achtergrondinformatie en duiding geven bij de overtreding.

De MORA stelt vast dat in de praktijk, en dit was onder meer het geval in de periode van lockdown ten gevolge van de COVID-19 maatregelen, soms wordt aangestuurd op een louter schriftelijke afhandeling van het bezwaar, op basis van de ingediende nota.

De MORA wijst op het belang van een echte hoorzitting (al dan niet online), waarbij de overtreder of zijn vertegenwoordiger meer duiding kan. Een schriftelijke procedure vindt hij hiervoor vaak te beperkend. De Raad vraagt daarom om het principe van de hoorzitting als standaardprocedure wordt aangehouden.

Over de interpretatie van het begrip “raadsman”

Art.10 bepaalt dat de overtreder of de onderneming zich tijdens een hoorzitting mag laten bijstaan of vertegenwoordigen door een raadsman. Van de hoorzitting wordt een verslag opgemaakt.

De MORA stelt vast dat tot op heden in de praktijk, voor deze administratieve en dus niet gerechtelijke dossiers, de sectororganisaties de overtreder konden bijstaan tijdens de hoorzitting en dus als raadsman konden optreden.

De Raad gaat ervan uit dat het voorliggende ontwerp van besluit geen wijzigingen aanbrengt aan deze praktijk, maar vraagt omwille van de duidelijkheid bevestiging dat de raadsman niet per definitie een advocaat moet zijn maar ook een vertegenwoordiger van een beroepsorganisatie kan zijn.

Over de onmiddellijke inning

Het ontwerp van besluit werkt de procedures uit om over te gaan tot onmiddellijke inning en het opleggen van een administratieve geldboete (art.5 – art.7).

Zo kan de wegeninspecteur als de overtreder de administratieve geldboete onmiddellijk betaald heeft, in plaats van een proces-verbaal, een verslag van vaststelling opmaken, waarin onder meer het bedrag van de onmiddellijke inning wordt opgenomen.

Belgische wegvervoerders beschikken wel over de mogelijkheid om te opteren voor een proces-verbaal, bijvoorbeeld in het geval het om een overtreding van overbelading gaat. De MORA stelt echter vast dat in de praktijk de overtreder op het terrein meer en meer onder druk wordt gezet door de controleambtenaar om een onmiddellijke inning te aanvaarden. Deze praktijk doet op het terrein zelfs uitschijnen dat het proces verbaal een gunst zou zijn, wat geenszins het geval is.

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

Over het elektronisch aantekenen van bezwaar

Art.10. stelt dat een bezwaar elektronisch aangetekend wordt ingediend door de overtreder of door de onderneming binnen dertig dagen na de dag waarop de overtreder of de onderneming de eerste beslissing heeft ontvangen.

De memorie van toelichting stelt bij hetzelfde artikel dat het elektronisch aantekenen van bezwaar nu de regel wordt. Het aantekenen van bezwaar gebeurt elektronisch binnen de 30 dagen na ontvangst van de eerste beslissing.

De mogelijkheid om deze procedures elektronisch af te handelen is een goede zaak. De Raad wijst erop dat het elektronisch aantekenen van bezwaar en beroep, via reguliere e-mail, nu ook al mogelijk is.

De MORA vraagt om te verduidelijken dat de huidige mogelijkheid van elektronische aantekening van bezwaar en beroep via een reguliere e-mail behouden blijft, zodat, zoals gesuggereerd in art.10, het niet enkel en alleen verplicht moet gaan om een aangetekende elektronische indiening.

Over de havenvoertuigen

Het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, waaraan voorliggend ontwerp van besluit uitvoering geeft, legt het toepassingsgebied vast en definieert duidelijk wat wordt beschouwd als bijzonder wegtransport. Meer bepaald gaat het om vervoer met langere en zwaardere slepen en het uitzonderlijk vervoer.

De MORA wijst erop dat in de verordening voor het verkeer van havenvoertuigen in de haven van Antwerpen (art. 59) uitdrukkelijk wordt gesteld dat het decreet van 3 mei 2013 niet van toepassing is op havenvoertuigen en gaat er derhalve van uit dat de uitvoeringsbesluiten bij het decreet evenmin van toepassing zijn.

In het verlengde daarvan verwacht de Raad dat het decreet van 3 mei 2013 en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluiten evenmin van toepassing zijn op havenvoertuigen in de andere zeehavens.