

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 208.520 van 28 oktober 2010
in de zaak A. 191.594/IX-6243**

In zake : 1. Marc VANDEVYVERE
 2. de NV MARC DECOCK
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Frederik Vanden Bogaerde
 kantoor houdend te Kortemark
 Torhoutstraat 10
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering
dat woonplaats kiest bij
het Agentschap Wegen en Verkeer
gevestigd te Brussel
Koning Albert II-laan 20 bus 4

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 9 februari 2009, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van 10 december 2008 van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur waarbij aan Marc VANDEVYVERE een administratieve geldboete wordt opgelegd van 1.650 euro wegens beschadiging van het wegdek door overlading van een voertuig en de NV MARC DECOCK burgerrechtelijk aansprakelijk wordt gesteld voor de betaling van die boete.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Walter Van Noten heeft een verslag opgesteld.

De partijen hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 11 oktober 2010.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Anthony Poppe, die loco advocaat Frederik Vanden Bogaerde verschijnt voor de verzoekende partijen, en adjunct van de directeur, jurist Koenraad Vanschoren, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Walter Van Noten heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Op 28 februari 2008 wordt een vrachtwagen met oplegger, bestuurd door de eerste verzoeker voor rekening van de tweede verzoekende partij, door de wegeninspectie gecontroleerd op de gewestweg N44 te Aalter. Bij weging wordt een overlading vastgesteld van 13 % op de tweede as van de trekker. Er wordt proces-verbaal opgesteld wegens inbreuk op artikel 56 van het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999 (hierna: Aslastendecreet).

3.2. Op 31 maart 2008 wordt het proces-verbaal overgemaakt aan de procureur des Konings te Gent met het verzoek om overeenkomstig artikel 59 van het Aslastendecreet binnen een termijn van 90 dagen (eventueel verlengbaar met 30 dagen) mee te delen welk gevolg aan de zaak zal worden gegeven. Daarop wordt medegedeeld dat het parket geen vervolging zal instellen.

3.3. Op 2 juni 2008 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete van 1.650 euro op te leggen en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de betaling van die boete. Met brieven van dezelfde datum worden de verzoekende partijen in kennis gesteld van die beslissing.

3.4. Op 6 juni 2008 wordt namens de verzoekende partijen verzet aangetekend tegen die beslissing van de wegeninspecteur-controleur.

3.5. Op 5 augustus 2008 worden de verzoekende partijen, vertegenwoordigd door hun raadsman, door de wegeninspecteur-controleur gehoord. Zij leggen ook een conclusie neer.

3.6. Op 18 augustus 2008 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete van 1.650 euro op te leggen en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de betaling van die boete. Die beslissing wordt dezelfde dag met een aangetekende brief aan de verzoekende partijen ter kennis gebracht.

3.7. Met een aangetekende brief van 27 augustus 2008 wordt namens de verzoekende partijen beroep ingesteld tegen die beslissing bij de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Op 9 oktober 2008 vindt een hoorzitting plaats waarbij namens de verzoekende partijen een verweernota wordt ingediend.

3.8. Op 10 december 2008 beslist de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete van 1.650 euro op te leggen en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de betaling van die boete.

Dit is de bestreden beslissing. Zij wordt bij aangetekende brief van 18 december 2008 aan de verzoekende partijen toegezonden.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

4. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 60, §§ 2 en 3, van het Aslastendecreet, waarin vervaltermijnen voor het opleggen van de administratieve geldboete worden voorgeschreven.

De verzoekende partijen betogen dat zij zowel bij de procedure in verzet als in beroep uitdrukkelijk en schriftelijk woonstkeuze hebben gedaan bij hun raadsman. Noch in graad van verzet, noch in graad van beroep ligt evenwel een bewijs voor van geldige verzending aan de gekozen woonplaats. Aldus menen de verzoekende partijen dat geen tijdige betekening heeft plaatsgevonden overeenkomstig voormeld artikel 60, §§ 2 en 3, waardoor de administratieve geldboete vervallen is.

5. De verwerende partij antwoordt dat het middel niet ontvankelijk is voor zover het gericht is tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur in graad van verzet, aangezien een middel slechts ontvankelijk is in zoverre het gericht is tegen de bestreden beslissing.

Ten gronde betoogt de verwerende partij dat de beslissing van de wegeninspecteur-controleur op 18 augustus 2008 aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werd toegezonden en dat zij blijkens de antwoordkaart daar ontvangen werd op 19 augustus 2008. Het gegeven dat de administratie verschillende beslissingen waarbij op hetzelfde adres woonplaatskeuze werd gedaan, in één enkele omslag heeft verzonden, doet daaraan geen afbreuk volgens de verwerende partij. Uit het begeleidend schrijven waarvan de referentie op de antwoordkaart is vermeld, blijkt dat de zending betrekking had op zes beslissingen, waarvan de referenties duidelijk vermeld werden in het begeleidend schrijven.

Verder stelt de verwerende partij dat de bestreden beslissing op 18 december 2008 verzonden werd aan de gekozen woonplaats en dat zij blijkens de antwoordkaart daar ontvangen werd op 19 december 2008. Uit het begeleidend schrijven waarvan de referentie op de antwoordkaart is vermeld, blijkt dat de zending betrekking had op drie beslissingen, waarvan de referenties duidelijk vermeld werden in het begeleidend schrijven. Volgens de verwerende partij volstaat de antwoordkaart dan ook om de tijdige verzending van elk van de in het begeleidend schrijven vermelde beslissingen te bewijzen.

6. De verzoekende partijen repliceren dat de vermelding van dezelfde referenties op de antwoordkaart en het begeleidend schrijven geenszins het bewijs levert dat alle beslissingen wel degelijk in de ene omslag zaten. Zij menen dat geen bewijs voorligt dat zij tijdig de bestreden beslissing mochten ontvangen.

Beoordeling

7. Overeenkomstig artikel 60, § 2, van het Aslastendecreet kan binnen de dertig dagen na de ontvangst van de beslissing van de wegeninspecteur-controleur tot het opleggen van een administratieve geldboete verzet worden aangetekend tegen die beslissing. Als tijdig verzet werd aangetekend, worden de overtreder en in voorkomend geval de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting.

Aangaande de beslissing van de wegeninspecteur-controleur na verzet, bepaalt artikel 60, § 2, laatste lid, wat volgt:

“Na de hoorzitting, ongeacht of de overtreder, de onderneming of de vertegenwoordigende raadsman die al dan niet heeft bijgewoond, neemt de wegeninspecteur-controleur de zaak onmiddellijk in beraad. De beslissing wordt met redenen omkleed. De wegeninspecteur-controleur deelt, met een aangetekende brief tegen ontvangstbewijs, zijn beslissing mee aan de overtreder en in voorkomend geval de onderneming binnen dertig dagen na de hoorzitting. Zo niet vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend.”

De wegeninspecteur-controleur dient zijn beslissing derhalve, op straffe van verval, binnen dertig dagen na de hoorzitting met een aangetekende brief tegen ontvangstbewijs aan de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming mee te delen.

In de conclusie die door de verzoekende partijen tijdens de hoorzitting op 5 augustus 2008 werd neergelegd, deden de verzoekende partijen woonplaatskeuze bij hun raadsman.

Uit de begeleidende brief die zich in het administratief dossier bevindt, blijkt dat zes beslissingen van de wegeninspecteur-controleur, waaronder zijn beslissing ingevolge het verzet van de verzoekende partijen, op 18 augustus 2008 “aangetekend met ontvangstmelding” aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werden verzonden. Het bestaan van de antwoordkaart, waarop de referentie van die begeleidende brief is vermeld en waaruit de ontvangst blijkt op de gekozen woonplaats van een omslag op 19 augustus 2008, wordt door de verzoekende partijen niet betwist. Aldus mag worden aangenomen dat de beslissing van de wegeninspecteur-controleur in voorliggend dossier, binnen dertig dagen na de hoorzitting, aangetekend tegen ontvangstbewijs aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werd medegedeeld. Het is daarbij zonder belang dat

verschillende beslissingen onder eenzelfde briefomslag aan de gekozen woonplaats werden verzonden.

Het middel mist derhalve feitelijke grondslag voor zover de schending van artikel 60, § 2, van het Aslastendecreet wordt aangevoerd.

8. Overeenkomstig artikel 60, § 3, van het Aslastendecreet kan de overtreder en in voorkomend geval de onderneming binnen de dertig dagen na de ontvangst van de beslissing die door de wegeninspecteur-controleur na verzet werd genomen in beroep gaan bij de Vlaamse regering. Als tijdig beroep werd aangetekend, worden de overtreder en in voorkomend geval de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting.

Aangaande de kennisgeving van de beslissing in beroep bepaalt artikel 60, § 3, laatste lid, wat volgt:

“Als er geen beslissing van de Vlaamse Regering of de ambtenaar, aangewezen overeenkomstig § 4, ter kennis is gebracht van de overtreder en in voorkomend geval van de onderneming, per aangetekende brief met ontvangstbewijs binnen een termijn van vier maanden nadat het beroep is ingesteld, vervalt de administratieve geldboete stilzwijgend.”

Uit de begeleidende brief die zich in het administratief dossier bevindt, blijkt dat drie beslissingen van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, waaronder de bestreden beslissing, op 18 december 2008 “aangetekend tegen ontvangstmelding” aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werden verzonden. Het bestaan van de antwoordkaart, waarop de referentie van die begeleidende brief is vermeld en waaruit de ontvangst blijkt aan de gekozen woonplaats van een omslag op 19 december 2008, wordt door de verzoekende partijen niet betwist. Aldus mag worden aangenomen dat de bestreden beslissing, binnen vier maanden na het instellen van het administratief beroep op 27 augustus 2008, aangetekend tegen ontvangstbewijs aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werd medegedeeld. Het is daarbij zonder belang dat verschillende beslissingen onder eenzelfde briefomslag aan de gekozen woonplaats werden verzonden.

Bijgevolg mist het middel evenzeer feitelijke grondslag voor zover de schending van artikel 60, § 3, van het Aslastendecreet wordt aangevoerd.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

9. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de onbevoegdheid aan van de wegeninspecteur-controleur die de administratieve geldboete in eerste aanleg heeft opgelegd.

Volgens de informatie die door de administratie werd meegedeeld, zou de wegeninspecteur-controleur immers zijn aangesteld door het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer, terwijl de bevoegdheid om de wegeninspecteurs-controleur aan te stellen overeenkomstig artikel 61 van het Aslastendecreet aan de Vlaamse regering toekomt en in die bepaling geen mogelijkheid tot delegatie is voorzien. Uit de samenlezing van artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 tot bestrijding van de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding en artikel 10 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid agentschap Wegen en Verkeer, kan worden afgeleid dat de bevoegdheid om de wegeninspecteurs-controleur aan te stellen gesubdelegeerd werd aan het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer. Deze subdelegatie is volgens de verzoekende partijen evenwel nietig, aangezien noch in het Aslastendecreet, noch in artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 in een verdere subdelegatie is voorzien. Bijgevolg menen de verzoekende partijen dat, voor zover de wegeninspecteur-controleur door het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer werd aangesteld, deze aanstelling nietig is en de wegeninspecteur-controleur niet bevoegd is om een administratieve geldboete op te leggen.

De verzoekende partijen voegen daaraan toe dat zelfs ingeval de wegeninspecteur-controleur door het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer zou kunnen worden aangesteld, een eerste bijkomend probleem rijst. Met name zou de aanstelling van de wegeninspecteur-controleur overeenkomstig artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 moeten blijken uit een door de bevoegde minister ondertekend legitimatiebewijs, aangezien in artikel 10 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 aan het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer niet de bevoegdheid is verleend om het legitimatiebe-

wijs te ondertekenen. Aldus zou de aanstelling moeten blijken uit een document dat niet is opgesteld door diegene die bevoegd is om de wegeninspecteur-controleur aan te stellen.

Een tweede bijkomend probleem bestaat er volgens de verzoekende partijen in dat voor de bekendmaking van de beslissingen genomen door de overheid aan wie subdelegatie werd verleend, dezelfde regels gelden als voor de overheid die oorspronkelijk bevoegd was, namelijk de Vlaamse regering. De verzoekende partijen betogen dat overeenkomstig artikel 84 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de besluiten van de Vlaamse regering in het Belgisch Staatsblad moeten worden bekendgemaakt, tenzij die bekendmaking geen openbaar nut heeft. De bekendmaking van de aanstelling van een wegeninspecteur-controleur heeft volgens hen een openbaar nut, gelet op de specifieke functie die deze heeft in het kader van het Aslastendecreet. Het publiek dient te weten door wie de bijzondere bevoegdheden die het Aslastendecreet aan de wegeninspecteurs-controleur verleent, worden uitgeoefend. Dat die bekendmaking een openbaar nut heeft, zou trouwens worden aangetoond door het feit dat de aanstelling van de ambtenaren die bevoegd zijn om de overtreder in beroep te horen in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt. Aangezien het besluit tot aanstelling van de wegeninspecteur-controleur niet in het Belgisch Staatsblad werd bekendgemaakt, menen de verzoekende partijen dat diens aanstelling hen niet tegenstelbaar is.

Voorts argumenteren de verzoekende partijen dat aangezien de wegeninspecteur-controleur niet bevoegd was om een beslissing te nemen, hij evenmin een tijdige beslissing kon nemen, zodat ingevolge artikel 60 van het Aslastendecreet de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervallen is. Het feit dat de procedure in beroep werd hernomen, doet daaraan geen afbreuk.

10. De verwerende partij antwoordt dat artikel 60 van het Aslastendecreet een georganiseerd administratief beroep in het leven roept. Het instellen van een beroep bij de Vlaamse regering leidt tot een overdracht van de bevoegdheden van de wegeninspecteur-controleur naar de Vlaamse regering, waardoor de beslissing van de wegeninspecteur-controleur uit de rechtsorde verdwijnt en niet langer rechtsgevolgen sorteert. Volgens de verwerende partij moet derhalve geen

acht worden geslagen op onregelmatigheden waarmee de beslissing van de wegeninspecteur-controleur zou zijn behept.

Het gegeven dat overeenkomstig artikel 60, § 1, tweede lid, van het Aslastendecreet de mogelijkheid tot het opleggen van een administratieve geldboete vervalt wanneer de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig aan de overtreder meedeelt, doet daaraan geen afbreuk volgens de verwerende partij. Die bepaling vereist immers niet dat de wegeninspecteur-controleur een wettige beslissing neemt, maar wel dat zijn beslissing tijdig aan de overtreder wordt meegedeeld. De eventuele onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur kan er volgens de verwerende partij dus niet toe leiden dat de mogelijkheid om de administratieve geldboete op te leggen vervallen is.

11. De verzoekende partijen repliceren dat ingevolge de onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur, in eerste aanleg geen rechtsgeldige beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete werd genomen, zodat overeenkomstig artikel 60, §§ 1 en 2, van het Aslastendecreet, ingevolge het verstrijken van de beslissingstermijn van de wegeninspecteur-controleur, de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervallen was. Zij betwisten dat die bepaling enkel een tijdige, maar geen wettige beslissing van de wegeninspecteur-controleur vereist teneinde het verval van de administratieve geldboete te verhinderen.

Beoordeling

12. Ingevolge de devolutieve werking van het administratief beroep is de bestreden beslissing volledig in de plaats gekomen van de beslissing die in eerste aanleg werd genomen door de wegeninspecteur-controleur, waardoor laatstgenoemde beslissing niet langer rechtsgevolgen sorteert. Er moet derhalve geen acht worden geslagen op onregelmatigheden waarmee de beslissing van de wegeninspecteur-controleur zou zijn behept, aangezien eventuele onregelmatigheden in de procedure in eerste aanleg worden gedekt door de beslissing in beroep.

De verzoekende partijen stellen dat ingevolge de onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur, er in eerste aanleg geen tijdige beslissing genomen is, zodat de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervallen is overeenkomstig artikel 60, §§ 1 en 2, van het Aslastendecreet.

Deze stelling kan niet worden bijgevalen. Overeenkomstig artikel 60, § 1, tweede lid, van het Aslastendecreet vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen wanneer de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig, dit wil zeggen binnen de negentig dagen na de ontvangst van de beslissing van de procureur des Konings, aan de overtreder meedeelt. Overeenkomstig artikel 60, § 2, laatste lid, van het Aslastendecreet vervalt de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen wanneer de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing na verzet niet tijdig, dit wil zeggen binnen dertig dagen na de hoorzitting in verzet, aan de overtreder meedeelt. Deze bepalingen vereisen niet dat de wegeninspecteur-controleur een wettige beslissing neemt, enkel wordt vereist dat de beslissing tijdig aan de overtreder wordt meegedeeld. De eventuele onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur kan derhalve niet leiden tot de vaststelling dat de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervallen is.

Het middel kan niet worden aangenomen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

13. In een derde middel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 56 van het Aslastendecreet strijdig is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 6.2 van het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (hierna : EVRM).

De verzoekende partijen wijzen erop dat artikel 56 van het Aslastendecreet, in de versie zoals van toepassing vóór 3 september 2005, een vermoeden van wegdekbeschadiging heeft ingevoerd, met name het vermoeden dat wegdekbeschadiging veroorzaakt wordt door overlading in de zin van artikel 18, §§ 1 en 2, of artikel 32*bis* van 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 (hierna: technisch reglement). Zij merken op dat het Arbitragehof (thans het Grondwettelijk Hof) in het arrest nr. 81/2003 van 11 juni 2003 geoordeeld heeft dat dit artikel 56, in de interpretatie dat het geen onweerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging instelt, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, gelezen in samenhang met artikel 6.2

van het EVRM en artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten, niet schendt. Het Grondwettelijk Hof ging daarbij uit van het principe dat wettelijke vermoedens in beginsel niet in strijd zijn met voormelde verdragsbepalingen, maar dat vereist is dat zij een redelijk verband van evenredigheid vertonen met het wettig nagestreefde doel en dat indien de wetgever aan het vermoeden een onweerlegbaar karakter verleent, hij aan de essentie zelf van het vermoeden van onschuld afbreuk zou doen en derhalve op discriminerende wijze inbreuk zou plegen op de voormelde verdragsbepalingen. Volgens een grondwetsconforme interpretatie van de vroegere versie van artikel 56 van het Aslastendecreet werd aldus een weerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging ingesteld.

Omdat, zo stellen de verzoekende partijen, het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging problematisch bleef, heeft de wetgever ingegrepen met een wijziging van het Aslastendecreet door het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2005. In de parlementaire voorbereiding van dit decreet is gesteld dat het niet langer houdbaar was om een oorzakelijk verband te weerhouden tussen wegdekbeschadiging en overlading over het totaal gewicht van het voertuig, nu eigenlijk gebleken was dat wegdekbeschadiging enkel werd toegebracht door de overlading op de assen. De verzoekende partijen besluiten hieruit dat het oorzakelijk verband dat vóór 3 september 2005 bepaald was tussen overlading en wegdekbeschadiging helemaal niet opgaat, en dat er eigenlijk helemaal geen vermoeden van wegdekbeschadiging geformuleerd kan worden tussen overlading op het totaal gewicht van een voertuig en wegdekbeschadiging. De verzoekende partijen merken op dat het arrest van het Grondwettelijk Hof dan ook met de nodige voorzichtigheid benaderd dient te worden.

Het decreet is thans gebaseerd op de veronderstelling dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen de overlading op de assen en de wegdekbeschadiging. De verzoekende partijen wijzen er evenwel op dat de mate waarin door een overlading wegdekbeschadiging wordt toegebracht, niet enkel afhankelijk is van de mate van overlading. Uit de publicaties van de administratie zelf, onder meer de “Catalogus Schade aan Wegverhardingen”, blijkt immers dat de invloed van zwaar verkeer op de schade aan het wegdek sterk afhankelijk is van de aard en de aanleg van het wegdek. De verzoekende partijen menen dan ook dat het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging genuanceerd moet worden, in de zin dat er wel een oorzakelijk verband bestaat, doch dat in dit oorzakelijk verband

veel meer factoren meespelen dan de loutere overlading op zich. Aangezien ook andere factoren een rol spelen, is het mogelijk dat een overladen voertuig andere schade veroorzaakt, naargelang de aard van de ondergrond, de bandendruk of de banden van het voertuig, en toch dezelfde bestraffing wordt opgelegd. Bovendien kan men zich afvragen of een voertuig dat net boven de grens van 5 % overladen is, niet dezelfde schade kan toebrengen als een voertuig dat met 4,9 % overladen is. Volgens de verzoekende partijen moet dan ook worden nagegaan of het wettelijk vermoeden van wegdekbeschadiging dat bepaald wordt in artikel 56 van het Aslastendecreet niet ingaat tegen de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, artikel 6.2 van het EVRM en artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten. Onder verwijzing naar de redenering van het Grondwettelijk Hof in het arrest nr. 81/2003 van 11 juni 2003 stellen de verzoekende partijen dat nu aangetoond is dat het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging niet zo rechtstreeks is als in het Aslastendecreet gesteld, het door het Grondwettelijk Hof vereiste redelijk verband van evenredigheid zoek is geraakt. Er bestaat volgens hen dan ook reden om met betrekking tot het nieuw artikel 56 van het Aslastendecreet de volgende prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof te stellen:

“Is artikel 56 van het Aslastendecreet, onder meer in samenhang gelezen met artikel 57 e.v. van het Aslastendecreet, strijdig met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre het een weerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging afleidt uit een overlading van meer dan 5% op de assen onder een voertuig, terwijl de mate van wegdekbeschadiging eigenlijk tevens afhankelijk is van andere factoren dan de overlading?”

De verzoekende partijen vragen dat de verwerende partij desbetreffend de nodige stukken zou voorleggen inzake het onderzoek door het Opzoekingscentrum van de Wegenbouw en dat, indien de verwerende partij niet op dat verzoek zou ingaan, een deskundigenonderzoek zou worden bevolen in verband met de diverse factoren die meespelen bij het tot stand komen van wegdekbeschadiging door overlading.

14. De verwerende partij werpt vooreerst op dat het middel niet ontvankelijk is, aangezien het niet gericht is tegen de bestreden beslissing, maar tegen het Aslastendecreet zelf en de Raad van State geen uitspraak kan doen over de grondwettigheid van decreten. Bovendien ontkennen de verzoekende partijen niet dat de overschrijding van het bij de goedkeuring vastgestelde maximum leidt tot wegdekbeschadiging, doch zij menen dat ook andere factoren een rol spelen bij het ontstaan van deze schade. De verzoekende partijen tonen volgens de verwerende

partij evenwel niet aan dat, rekening houdend met eventuele andere factoren, de vastgestelde overlading geen wegdekbeschadiging zou hebben veroorzaakt.

Ten gronde betoogt de verwerende partij dat wettelijke vermoedens tot doel hebben de taak van het openbaar ministerie te verlichten door de bewijslast om te keren. Uit het feit dat men overladen rijdt, leidt de decreetgever, behoudens tegenbewijs, af dat het wegdek beschadigd wordt. De verwerende partij voert aan dat volgens de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens het instellen van dergelijk vermoeden in beginsel niet in strijd is met het vermoeden van onschuld, zolang er een redelijk verband van evenredigheid bestaat met het wettelijk nagestreefde doel. Het Grondwettelijk Hof en het Hof van Cassatie hebben geoordeeld dat het Aslastendecreet de overschrijding van de maximaal toegelaten massa onder de assen strafbaar stelt omwille van de beschadiging van het wegdek die ze teweegbrengen. Aan dit wettelijk vermoeden mag uiteraard geen onweerlegbaar karakter worden verleend, aangezien daardoor afbreuk zou worden gedaan aan de essentie zelf van het vermoeden van onschuld. Dit houdt volgens de verwerende partij niet in dat de overlading de enige oorzaak mag en moet zijn van de wegdekbeschadiging. Gelet op het feit dat overladingen volgens de wetenschappelijke literatuur evenwel de voornaamste oorzaak zijn van wegdekbeschadiging, is het volgens haar redelijk verantwoord dat de decreetgever, om te vermijden dat het openbaar ministerie bij elke afzonderlijke overlading zou moeten aantonen dat het wegdek beschadigd werd, een wettelijk vermoeden van wegdekbeschadiging in het leven heeft geroepen. Het wegdek is slechts berekend op een bepaalde maximum-belasting, zodat de overschrijding van deze belasting steeds schade met zich brengt. Het feit dat eventuele andere factoren, naast de overlading, een invloed hebben op de schade, doet hieraan geen afbreuk, aldus de verwerende partij. Volledigheidshalve wijst zij er op dat het feit dat een tolerantie van 5 % wordt toegestaan, niet inhoudt dat het wegdek niet zou zijn beschadigd bij een asoverlading van minder dan 5 %. Die tolerantie is evenwel verantwoord omwille van het feit dat het niet steeds mogelijk is om een lading exact over een voertuig te verdelen. Er werd voor geopteerd om de tolerantie niet te bepalen op basis van de werkelijk berokkende schade, aangezien het zowel voor de vervoerders als voor de verbalisanten onmogelijk is om de berokkende schade exact te begroten.

Volgens de verwerende partij is er geen noodzaak om een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof. De prejudiciële vraag gaat immers uit van de onjuiste hypothese dat bij het beoordelen van het wettelijk

vermoeden van wegdekbeschadiging rekening moet worden gehouden met de mate waarin het wegdek beschadigd werd. Het wettelijk vermoeden heeft enkel tot doel te bewijzen dat wegdekbeschadiging heeft plaatsgevonden, doch de grootte van de schade is hierbij niet relevant. Daarnaast moet de prejudiciële vraag aan de verzoekende partij een voordeel kunnen opleveren. Dit is volgens de verwerende partij hier niet het geval, aangezien het Grondwettelijk Hof, zich baserend op de wetenschappelijke literatuur, reeds heeft vastgesteld dat gewichtsoverschrijding van een voertuig een verantwoorde aanwijzing is dat het misdrijf is gepleegd. De verzoekende partijen ontkennen trouwens niet dat een oorzakelijk verband bestaat tussen aslastenoverschrijding en wegdekbeschadiging. Bijgevolg meent de verwerende partij dat zelfs wanneer andere factoren een invloed kunnen hebben op de mate van wegdekbeschadiging, in casu nog steeds moet worden vastgesteld dat ingevolge de asoverlading wegdekbeschadiging heeft plaatsgevonden, zodat het opleggen van een administratieve geldboete op basis van artikel 56 van het Aslastendecreet mogelijk was.

15. Wat de door de verwerende partij opgeworpen onontvankelijkheid van het middel betreft, repliceren de verzoekende partijen dat de Raad van State bevoegd is om een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof te stellen. Indien het Grondwettelijk Hof zou vaststellen dat het Aslastendecreet ongrondwettig is, zou dit de vernietiging van de bestreden beslissing tot gevolg hebben.

Voorts voeren de verzoekende partijen aan dat de decreetgever een vermoeden van wegdekbeschadiging door overlading heeft ingevoerd, omdat hij er zich van bewust was dat het onmogelijk is om zonder dit vermoeden wegdekbeschadiging te bewijzen. Indien dit vermoeden niet redelijk verantwoord zou zijn, onder meer gelet op de andere factoren die een rol spelen bij wegdekbeschadiging, dan kan dit vermoeden niet worden aangewend en kan de wegdekbeschadiging niet worden aangetoond. De verzoekende partijen menen er dus wel degelijk belang bij te hebben dat desbetreffend een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof wordt gesteld.

Bovendien stellen zij dat de Raad van State slechts kan weigeren een prejudiciële vraag te stellen ofwel om redenen van onbevoegdheid of niet-ontvankelijkheid, ofwel omdat het Grondwettelijk Hof zich reeds over dezelfde vraag heeft uitgesproken. In zijn arresten van 11 juni 2003 en 13 december 2006 heeft het Hof zich volgens hen niet uitgesproken over de redelijkheid van het

vermoeden van wegdekbeschadiging in zoverre het oorzakelijk verband tussen wegdekbeschadiging en overlading wordt beïnvloed door andere factoren. Dergelijke vraag zou nog niet aan het Hof zijn voorgelegd.

Ten slotte betogen de verzoekende partijen dat het feit dat zij het oorzakelijk verband tussen de overlading en de wegdekbeschadiging niet betwisten, niet volstaat opdat het wettelijk vermoeden redelijk zou zijn. Zij stellen vast dat de verwerende partij geen gevolg heeft gegeven aan hun verzoek om aangaande dit vermoeden bewijsstukken voor te leggen. Zij herhalen hun vraag om, ingeval de verwerende partij niet op dit verzoek ingaat, een deskundigenonderzoek te bevelen.

Beoordeling

16. De verzoekende partijen betwisten de grondwettigheid van artikel 56 van het Aslastendecreet en verzoeken de Raad van State desbetreffend een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof. Indien het Hof de door de verzoekende partijen opgeworpen prejudiciële vraag bevestigend zou beantwoorden, zou dit tot de vaststelling leiden dat de bestreden beslissing geen rechtsgrond heeft.

Het middel is dienvolgens ontvankelijk.

17. Een identieke prejudiciële vraag als door de verzoekende partijen wordt opgeworpen, werd door de Raad van State aan het Grondwettelijk Hof gesteld in het arrest Lootens, nr. 196.325 van 24 september 2009 (de zaak A. 177.453/IX-5445). Die vraag, zoals in het arrest geherformuleerd, luidt als volgt:

“Schendt artikel 56 van het decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999 (Aslastendecreet), gewijzigd bij de decreten van 29 december 1999, 19 december 2003 en 24 juni 2005, gelezen in samenhang met de artikelen 57 en volgende van het Aslastendecreet, geïnterpreteerd in die zin dat de overschrijding door de massa op de grond onder één van de assen van het bij de goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan vijf procent een wettelijk vermoeden van verboden wegdekbeschadiging inhoudt, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, gelezen in samenhang met artikel 6.2 van het Europees Verdrag over de rechten van de mens en artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten, doordat het voor een categorie van burgers afwijkt van het beginsel volgens hetwelk de bewijslast op de vervolgende partij rust?”

Bij arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 werd die prejudiciële vraag door het Grondwettelijk Hof ontkennend beantwoord. Het Hof oordeelde meer bepaald:

“B.2. Het verwijzende rechtscollege vraagt of artikel 56 van het Vlaamse decreet van 19 december 1998 bestaanbaar is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 6.2 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, in zoverre die bepaling een wettelijk vermoeden van verboden wegdekbeschadiging zou inhouden.

B.3.1. Artikel 6.2 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten houden het vermoeden van onschuld in.

B.3.2. Wettelijke vermoedens zijn in beginsel niet in strijd met die verdragsbepalingen (in die zin : EHRM, 7 oktober 1988, Salabiaku t. Frankrijk, § 28; 20 maart 2001, Telfner t. Oostenrijk, § 16). Zij moeten evenwel een redelijk verband van evenredigheid vertonen met het wettig nagestreefde doel (EHRM, 23 juli 2002, Janosevic t. Zweden, § 101; 23 juli 2002, Västberga Taxi Aktiebolag en Vulic t. Zweden, § 113), waarbij rekening moet worden gehouden met de ernst van de zaak en waarbij het recht van verdediging moet worden gevrijwaard (EHRM, 4 oktober 2007, Anghel t. Roemenië, § 62).

B.4.1. Artikel 56, eerste lid, van het Vlaamse decreet van 19 december 1998, zoals vervangen bij artikel 3 van het Vlaamse decreet van 19 december 2003 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2004, bepaalde :

‘Het is verboden het wegdek te beschadigen door een overschrijding van de maximale toegelaten massa’s of de massa’s onder de assen zoals bepaald in de artikelen 18, §§ 1, 2 of 32bis, van 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’.

B.4.2. Uitgangspunt van die bepaling was dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de overschrijding van de federale aslastenbeperkingen en de beschadiging van het wegdek. In de parlementaire voorbereiding wordt daaromtrent verwezen naar een onderzoek van onder meer het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (Parl. St., Vlaams Parlement, 1998-1999, nr. 1214/8, p. 6).

B.5.1. Artikel 9, 1/, van het Vlaamse decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2005 heeft in voormelde bepaling de woorden ‘een overschrijding van de maximale toegelaten massa’s of de massa’s onder de assen zoals bepaald in de artikelen 18, §§ 1, 2 of 32bis, van 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’ vervangen door de woorden ‘zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder één van de assen het bij de goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan vijf procent overschrijdt’.

B.5.2. Die wijziging werd als volgt verantwoord :

‘De strafbaarstelling wordt aangepast ten opzichte van de vorige versie van het decreet zodat voortaan enkel overladingen per as strafbaar gesteld worden. Hiervoor wordt niet langer expliciet verwezen naar de federale technische eisen. Er wordt wel nog verwezen naar de bij goedkeuring vastgesteld maximum massa van de assen. Een overlading van minder dan 5 % op een as wordt getolereerd. Er kan pas een proces-verbaal worden opgesteld wanneer minstens één as meer dan 5 % overladen is. Uiteraard wordt rekening gehouden met de massa na correctie (i.e. na aftrek van de technische tolerantie van het meettoestel).

Een overlading op het totaal is enkel nog strafbaar als inbreuk op de federale technische eisen.

Schade aan het wegdek wordt immers hoofdzakelijk veroorzaakt wanneer een as zwaarder geladen is dan wettelijk voorzien. Wetenschappelijke studies hebben dit reeds herhaaldelijk aangetoond.

Schade hoeft echter niet per se te bestaan uit zichtbare schade zoals putten en scheuren en spoorvorming. Dit zijn slechts enkele van de meest voorkomende uiterlijke verschijningsvormen van de schade zoals bedoeld in dit artikel, de werkelijke schade manifesteert zich veeleer in een vermindering van de levensduur van de weg. Bij de aanleg van wegen wordt immers rekening gehouden met een bepaald aantal belastingen dat het wegdek moet kunnen trotseren tijdens haar levensduur. Elke abnormale belasting zorgt er dus voor dat het wegdek vlugger aan het eind van haar levensduur is en aldus vlugger moet vervangen worden. Dit brengt kosten en verkeersellende met zich mee. De (bijkomende) schade stijgt evenredig met de vierde macht van de aslast’ (Parl. St., Vlaams Parlement, 2004-2005, nr. 334/1, p. 6).

B.6. Uit de wijziging van de in het geding zijnde bepaling bij het voormelde artikel 9, 1/, van het Vlaamse decreet van 24 juni 2005 kan niet worden afgeleid dat er geen oorzakelijk verband zou bestaan tussen de overlading van het voertuig en wegbeschadiging. De decreetgever beoogt juist gevolg te geven aan wetenschappelijke studies waaruit blijkt dat die wegbeschadiging in hoofdzaak voortvloeit uit de overlading op een as. Gelet op die studies is de overlading op een as van het voertuig een verantwoorde aanwijzing dat het misdrijf, namelijk het veroorzaken van schade aan het wegdek, is gepleegd.

B.7. Bovendien kan noch uit de tekst van de in het geding zijnde bepaling, noch uit de parlementaire voorbereiding ervan worden afgeleid dat in geval van overschrijding met meer dan vijf procent van de maximaal toegelaten massa op de grond onder één van de assen een onweerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging zou zijn ingesteld. De bepaling houdt slechts een verlichting in van de bewijslast van het openbaar ministerie.

B.8. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.”

Overeenkomstig artikel 26, § 2, tweede lid, 2/, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof is de Raad van State er niet toe gehouden een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof wanneer dit Hof reeds uitspraak heeft gedaan op een vraag of een beroep met een identiek onderwerp. Gelet op het aangehaalde arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010, dient de prejudiciële vraag van de verzoekende partijen niet te worden gesteld aan het Grondwettelijk Hof.

Gelet op de inhoud van voornoemd arrest is er geen aanleiding om een deskundigenonderzoek te bevelen en evenmin om aanvullende stukken te doen neerleggen door de verwerende partij.

Als rechtscollege dat de prejudiciële vraag stelt is de Raad van State krachtens artikel 28 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof gebonden door het arrest van het Grondwettelijk Hof en komt het hem niet toe bijkomende onderzoeksmaatregelen te bevelen, die finaliter beogen om de inhoud van voornoemd arrest van het Grondwettelijk Hof in vraag te stellen.

Ten slotte stelt de Raad van State vast dat de verzoekende partijen het vermoeden van wegdekbeschadiging niet weerleggen.

Het middel wordt verworpen.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

18. In een vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 6.2 van het EVRM en machtsoverschrijding “ingevolge juridisch onaanvaardbare motivatie”.

Zij betogen dat de asdrukweger waarmee de inbreuk werd vastgesteld niet werd geijkt en derhalve niet voldoet aan de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen, zodat de vraag rijst of dergelijke asdrukweger mag worden aangewend bij de controle op de naleving van het Aslastendecreet.

Daartoe, zo stellen de verzoekende partijen, dient in de eerste plaats te worden onderzocht of de asdrukwegers die door het Vlaamse Gewest worden gebruikt automatische dan wel niet-automatische weegtoestellen zijn. Indien de asdrukweger een niet-automatisch weegtoestel is, kan deze immers bij gebrek aan ijking niet wettig worden gebruikt om controles op de naleving van het Aslastendecreet uit te voeren. Luidens artikel 1 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen wordt onder niet-automatisch weegwerktuig een weegwerktuig verstaan waarbij

voor het wegen de tussenkomst van een operator noodzakelijk is. De asdrukwegers die door het Vlaamse Gewest worden gebruikt zijn volgens de verzoekende partijen niet-automatische weegtoestellen, aangezien bij het wegen de tussenkomst van een operator noodzakelijk is. Het voertuig dient immers te worden bestuurd en met constante snelheid over de asdrukweger te rijden. De wegeninspecteur dient het toestel aan te zetten en de nodige gegevens over het te wegen voertuig in de computer in te voeren. Hij beschikt daartoe over een lijvige handleiding die uiteraard niet nodig zou zijn indien alles automatisch zou gebeuren. Volgens de verzoekende partijen kan dus niet betwist worden dat de asdrukwegers niet-automatische weegtoestellen zijn, die geijkt dienen te worden om controles op de naleving van het Aslastendecreet te kunnen uitvoeren.

Verder stellen de verzoekende partijen dat zelfs indien de asdrukwegers van het Vlaamse Gewest automatische weegtoestellen zouden zijn, deze dan nog geijkt moeten worden wanneer zij worden aangewend om heffingen en restituties te berekenen. Een administratieve geldboete die wordt opgelegd op grond van het Aslastendecreet is volgens de verzoekende partijen een heffing op wegdekbeschadiging, zodat de asdrukwegers die bij dergelijke procedure gebruikt worden, geijkt moeten zijn.

In nog meer ondergeschikte orde stellen de verzoekende partijen dat het onredelijk zou zijn om niet geijkte asdrukwegers te gebruiken. Zij merken op dat het gebruik van geijkte toestellen wel vereist is in het economisch verkeer en dat grote vragen rijzen wanneer een ijking niet noodzakelijk zou zijn wanneer hetzelfde toestel voor gerechtelijke doeleinden wordt gebruikt. Op grond van het adagium “in dubio pro reo” kunnen in het strafrecht immers enkel de strengste standaarden gehanteerd worden. Toestellen die gebruikt worden bij snelheidscontroles en alcoholcontroles dienen aan de strengste normen te voldoen en het is volgens de verzoekende partijen dan ook niet meer dan logisch dat voor de asdrukwegers die gebruikt worden voor de vaststellingen in het kader van het Aslastendecreet de strengste standaarden worden opgelegd, zonder dat een onderscheid wordt gemaakt tussen automatische en niet-automatische weegtoestellen. Volgens de verzoekende partijen is elke redelijkheid zoek wanneer inzake ijking een discriminatoir onderscheid wordt gemaakt tussen wegingen in het economisch verkeer en wegingen voor gerechtelijke doeleinden enerzijds en wegingen met automatische weegtoestellen en wegingen met niet-automatische weegtoestellen anderzijds.

19. De verwerende partij antwoordt vooreerst dat het middel niet ontvankelijk is, aangezien de verzoekende partijen niet omschrijven op welke wijze artikel 6.2 van het EVRM door de bestreden beslissing geschonden wordt. Voor zover de verzoekende partijen in ondergeschikte orde aanvoeren dat in het strafrecht enkel de strengste standaarden kunnen worden gehanteerd en vaststellingen in het kader van het Aslastendecreet enkel mogelijk zijn door middel van geijkte weegtoestellen, is het middel volgens de verwerende partij niet gericht tegen de bestreden beslissing, maar tegen het oordeel van de federale wetgever om strengere eisen te voorzien voor wegingen in het economisch verkeer en tegen het feit dat de Koning tot op heden geen nadere regels inzake het gebruik van automatische weegwerktuigen heeft uitgevaardigd.

Ten gronde betoogt de verwerende partij dat de wetgeving inzake ijking vervat is in de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen. Artikel 12 van deze wet bepaalt dat “metingen in het economisch verkeer die ten doel hebben de hoeveelheid van enig goed of de hoegrootheid van een dienst te bepalen”, evenals “metingen die worden uitgevoerd ter berekening van heffingen en restituties” moeten gebeuren aan de hand van geijkte meetwerktuigen. De Koning kan het gebruik van geijkte meetwerktuigen opleggen voor metingen buiten het economisch verkeer. Het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen is een voorbeeld waarbij de Koning de regeling inzake ijking heeft uitgebreid buiten het economisch verkeer.

Het gebruik van weegwerktuigen voor het opmaken van processen-verbaal wegens inbreuken op het Aslastendecreet is volgens de verwerende partij een toepassing buiten het economisch verkeer. Zij meent dat de asdrukwegers die gebruikt worden door het Vlaamse Gewest evenwel geen niet-automatische weegwerktuigen zijn in de zin van het koninklijk besluit van 4 augustus 1992. Er is immers geen enkele tussenkomst van de operator nodig bij het wegen van voertuigen door middel van dergelijke asdrukwegers. Het feit dat de chauffeur het voertuig over de asdrukweger moet rijden en dat de operator de technische gegevens van het voertuig in de computer moet ingeven om een proces-verbaal op te stellen, doet hieraan geen afbreuk. Het toestel is geclassificeerd als “automatisch weegwerktuig”, omdat het toestel automatisch detecteert wanneer de as van het voertuig over de weegplaat rijdt, en automatisch de massa onder de as registreert, zonder dat de operator hierbij dient tussen te komen. Eén en ander blijkt

volgens de verwerende partij uit de “Handleiding bij de weegapplicaties voor de asdrukwegers van de Vlaamse Gemeenschap” die expliciet verwijst naar “automatische weging”. Ook uit de aanbeveling OIML R 134-1 “Automatic Instruments for weighing road vehicles in motion and measuring axle loads” van de Organisation Internationale de Métrologie Légale van november 2006 blijkt ontegensprekelijk dat de asdrukwegers, zoals gebruikt door het Vlaams Gewest, beschouwd worden als automatische weegwerktuigen. De bewering dat de asdrukwegers niet-automatische weegtoestellen zouden zijn omdat de wegeninspecteurs over een handleiding beschikken, gaat volgens de verwerende partij dus niet op. Het feit dat de tussenkomst van de operator niet noodzakelijk is voor het wegen zelf, betekent immers niet dat de operator geen andere handelingen dient uit te voeren waarvoor een handleiding nuttig kan zijn.

Ten aanzien van het in ondergeschikte orde aangevoerde argument dat de asdrukwegers aangewend worden ter berekening van heffingen en restituties, merkt de verwerende partij op dat een retributie een vergoeding is die de overheid verkrijgt voor het verstrekken van specifieke diensten aan de burgers waarvoor de overheid zich een juridisch of feitelijk monopolie heeft voorbehouden. Een retributie moet alleen betaald worden als men effectief van de dienst gebruik maakt. De administratieve geldboetes die worden opgelegd op grond van het Aslastendecreet kunnen volgens de verwerende partij niet beschouwd worden als een heffing of een restitutie, zodat de wet van 16 juni 1970 niet van toepassing is.

De verwerende partij besluit dat nu het gebruik van automatisch werkende asdrukwegers buiten het economisch verkeer niet wettelijk geregeld is, het aan de rechter, of in casu aan de minister van Openbare Werken, toekomt om op soevereine wijze de bewijswaarde van de verkregen resultaten te beoordelen. De asdrukwegers worden trouwens om de twee jaar onderworpen aan een metrologische controle, wat de correctheid van het toestel in voldoende mate garandeert.

20. De verzoekende partijen repliceren dat het middel wel degelijk ontvankelijk is, nu daarin uitdrukkelijk wordt aangevoerd dat de bestreden beslissing op onjuiste en juridisch onaanvaardbare motieven berust.

Ten gronde stellen zij dat een vrijwillige ijking van de asdrukwegers niet volstaat, aangezien dergelijke ijking niet dezelfde waarborgen inzake nauwkeurigheid verschaft als de wettelijke ijk.

Voorts merken zij op dat ook een parkeerboete een retributie is, net zoals de administratieve geldboete een retributie of vorm van heffing op wegbeschadiging is.

Beoordeling

21. De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de bestreden beslissing feitelijke grondslag mist, aangezien de overlading van het voertuig niet wettig werd vastgesteld.

Het middel is dienvolgens ontvankelijk.

22. Artikel 12 van de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen luidt als volgt :

“§ 1. Metingen in het economisch verkeer die ten doel hebben de hoeveelheid van enig goed of de hoegrootheid van een dienst te bepalen, moeten met geijkte meetwerktuigen worden verricht.

§ 2. Metingen die worden uitgevoerd ter berekening van heffingen en restituties, moeten met geijkte meetwerktuigen worden verricht.

§ 3. De Koning kan de toepassing van § 1 verruimen tot andere metingen in het economisch verkeer.

§ 4. De Koning kan het gebruik van geijkte meetwerktuigen opleggen voor metingen buiten het economisch verkeer.”

Hoofdstuk II van die wet bevat een afdeling 3 “Ijking van de meetwerktuigen”, die luidt als volgt:

“Art. 16. Ijkverrichtingen van meetinstrumenten bestaan uit :

a) het onderzoek van een model met het oog op zijn goedkeuring;

b) de eerste ijk;

c) de herijk.

Deze verrichtingen blijken uit het aanbrengen van ijkmerken of -tekens of uit het afgeven van attesten.

De Koning kan andere ijkverrichtingen bepalen.

Art. 17. Om goedgekeurd te worden, moet het model zo zijn samengesteld dat de meetwerktuigen die naar dit model zijn vervaardigd, voldoen aan de voorschriften overeenkomstig artikel 15 voor die werktuigen bepaald.

Is het model goedgekeurd, dan wordt aan de aanvrager een goedkeuringsat-test afgeleverd, tevens wordt hem ofwel een modelgoedkeuringsteken toegekend wanneer de overeenkomende meetwerktuigen niet zijn vrijgesteld van de eerste ijk, ofwel modelgoedkeuringsmerken afgeleverd wanneer deze meetwerktuigen vrijgesteld zijn van de eerste ijk.

Degene in wiens naam het attest waarvan sprake is in de vorige paragraaf is opgesteld, is met uitsluiting van ieder ander gemachtigd het toegekend teken of de afgeleverde merken, bedoeld in de vorige paragraaf, aan te brengen op de meetwerktuigen en uitsluitend op die welke zijn vervaardigd naar het model waarop het teken of het merk betrekking hebben.

Art. 18. De eerste ijk bestaat in een onderzoek naar de conformiteit van een meetwerktuig met de wettelijke eisen. In bevestigend geval worden één of meer ijkmerken op het meetwerktuig aangebracht of wordt een ijkattest afgegeven.

Art. 19. De herijk bestaat in een onderzoek of een werktuig dat de eerste ijk heeft ondergaan, nog aan de wettelijke eisen voldoet.

In bevestigend geval, worden één of meer ijkmerken op het meetwerktuig aangebracht of wordt een ijkattest afgegeven.

Art. 20. In de gevallen en onder de voorwaarden welke Hij vaststelt, kan de Koning bepaalde meetwerktuigen vrijstellen ofwel van het onderzoek van een model met het oog op zijn goedkeuring, ofwel van de eerste ijk en van de herijk, ofwel van de herijk.

Art. 21. De Koning kan de meetwerktuigen onderwerpen aan een technische controle om na te gaan of die werktuigen aan de wettelijke eisen voldoen en of zij zich in goede staat bevinden. In bevestigend geval worden één of meer goedkeuringstekens aangebracht of wordt een attest afgegeven.

Art. 22. § 1. De Koning bepaalt de nadere regelen voor de modelgoedkeuring voor de eerste ijk, voor de herijk en voor de technische controle.
Hij bepaalt het model van de merken en attesten.

§ 2. Hij bepaalt welke hulpmiddelen en medewerking de belanghebbende moet verschaffen bij de ijkverrichtingen.

§ 3. De Koning kan bepalen dat, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, de meetwerktuigen afkomstig uit de lid-Staten, ondertekenaars van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie en van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, voor de toepassing van deze wet kunnen aangezien worden als geijkt, wanneer zij voldoen, hetzij aan de wettelijke bepalingen van de betrokken lid-Staat, hetzij aan richtlijnen uitgaande van een bevoegd uitvoeringsorgaan, opgericht krachtens deze verdragen en bovendien voorzien zijn van de geldige merken of tekens, opgelegd door de lid-Staat of voorzien in de richtlijnen.

Art. 23. Bij de goedkeuring van een model, de aflevering van goedkeuringsmerken, de eerste ijk en de herijk kan een ijkloon worden geïnd. De Koning bepaalt het bedrag en de wijze van de inning van dat ijkloon.

De wettelijke beschikkingen betreffende betwistingen, opvorderingen, vervolgingen en voorrechten inzake belastingen ten voordele van de Staat, zijn toepasselijk op het krachtens deze wet bepaalde ijkloon.”

23. De verzoekende partijen stellen, weliswaar in ondergeschikte orde, ten onrechte dat een administratieve geldboete die wordt opgelegd in het kader van het Aslastendecreet een “heffing of restitutie” is in de zin van artikel 12, § 2, van voormelde wet van 16 juni 1970. Zoals ook het Hof van Cassatie heeft geoordeeld

dat parkeermeters niet dienen om heffingen en restituties te berekenen in de zin van artikel 12, § 2, van de wet van 16 juni 1970 (Cass. AR 9897 van 25 februari 1986), dient immers a fortiori te worden aangenomen dat de in het kader van het Aslastendecreet opgelegde administratieve geldboetes geen heffingen of restituties zijn in de zin van die wetsbepaling.

De weging van voertuigen in het kader van het Aslastendecreet, kan dan ook niet worden beschouwd als “metingen die worden uitgevoerd ter berekening van heffingen en restituties” in de zin van artikel 12, § 2, van voormelde wet van 16 juni 1970, welke met geijkte meetwerktuigen moeten worden verricht.

24. Artikel 12, § 4, van de wet van 16 juni 1970 machtigt de Koning om het gebruik van geijkte meetwerktuigen op te leggen buiten het economisch verkeer.

Het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen bepaalt dat de niet-automatische weegwerktuigen, waaronder deze ter bepaling van de massa voor het berekenen van een boete (artikel 1, § 2, a, 2/) of ter bepaling van de massa voor de toepassing van wetten en wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen (artikel 1, § 2, a, 3/), onderworpen zijn aan de algemene voorschriften betreffende de herijk en de technische controle van de meetwerktuigen alsmede aan de bijzondere voorschriften bepaald in dat besluit (artikel 4).

Luidens artikel 1, § 1, van dit besluit wordt onder niet-automatisch weegwerktuig verstaan een weegwerktuig waarbij voor het wegen de tussenkomst van een operator noodzakelijk is.

Luidens de bijlage MI-006 van het koninklijk besluit van 13 juni 2006 betreffende meetinstrumenten is een automatisch weegwerktuig een instrument dat de massa van een product bepaalt zonder tussenkomst van een bedienaar en een vooraf bepaald programma van automatische processen volgt die kenmerkend zijn voor het instrument.

De asdrukweger waarmee de inbreuk werd vastgesteld, is van het merk Central Weighing Limited, type Supaweigh II en meet de massa onder de assen terwijl het voertuig met constante snelheid over de asdrukweger rijdt. Volgens

de Internationale Aanbeveling R 134-1 “Automatic instruments for weighing road vehicles in motion and measuring axle loads” van 2006 van de Internationale Organisatie voor Wettelijke Metrologie is dergelijk meettoestel een automatisch weegwerktuig. De in die aanbeveling gehanteerde definitie van een automatisch weegwerktuig is identiek aan deze in het koninklijk besluit van 13 juni 2006.

Het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 is derhalve niet van toepassing op de door de Vlaamse overheid gebruikte asdrukweger.

25. De verzoekende partijen werpen ten slotte op dat het onredelijk is om bij het opleggen van administratieve geldboetes niet geijkte asdrukwegers te gebruiken.

Desbetreffend kan echter worden opgemerkt dat in het proces-verbaal van 28 februari 2008 vermeld wordt dat de asdrukweger door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken op zijn juistheid werd getest op 24 november 2006.

Bovendien werden bij de weging de correctiepercentages toegepast die zijn bepaald door het ministerie van Economische Zaken, Bestuur Kwaliteit en Veiligheid, Afdeling Metrologie, Centrale Ijkdienst.

Het is bijgevolg niet onredelijk de overlading van het voertuig als bewezen te beschouwen.

26. Het middel is niet gegrond.

E. Vijfde middel

Standpunt van de partijen

27. In een vijfde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 6.2 van het EVRM, van artikel 56 van het Aslastendecreet en van de motiveringsplicht, doordat het moreel bestanddeel van de inbreuk niet bewezen is.

Uit een arrest van 2 november 2004 van het Hof van Cassatie leiden de verzoekende partijen af dat een overlading weliswaar in de regel op

nalatigheid van de bestuurder wijst, maar dat er ook omstandigheden kunnen bestaan waarin de bestuurder het gewicht van zijn voertuig niet kon nagaan of de overlading niet kon vaststellen en waarin hem dus geen nalatigheid kan worden verweten.

De verzoekende partijen stellen dat te dezen de eerste verzoeker een ruime veiligheidsmarge heeft gelaten om het risico op overlading uit te sluiten. Hij was niet op de hoogte van het feit dat de tweede as van de trekker overladen was. Evenmin stonden hem middelen ter beschikking om het voertuig te wegen. De verzoekende partijen merken op dat de maximale toegelaten massa van de sleep 44 ton bedroeg, en geen 39.500 kg zoals vermeld in de bestreden beslissing, zodat een veiligheidsmarge van vijf ton werd gelaten. Daarnaast wordt in het strafdossier geen enkel gegeven vermeld waaruit kan blijken dat een visuele inspectie van het voertuig de asoverlading aan het licht had kunnen brengen. Bijgevolg menen de verzoekende partijen dat de eerste verzoeker niet nalatig is geweest, zodat geen administratieve geldboete kon worden opgelegd.

28. De verwerende partij antwoordt dat aangezien onachtzaamheid als schuldvorm volstaat, het bij de beoordeling van het misdrijf niet relevant is of de overtreder op de hoogte was van de overlading of niet. Het volstaat dat hij het had moeten weten. Om concreet na te gaan of het verzuim de opzet of de schuldige nalatigheid uitmaakt vereist opdat het moreel bestanddeel van het misdrijf zou bestaan, moet het gedrag van de overtreder volgens de verwerende partij niet getoetst worden aan zijn persoonlijke mogelijkheden, maar vergeleken worden met dat van een normaal, voorzichtig en redelijk persoon geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden.

De verwerende partij stelt vast dat de massa van de vrachtwagen 38.937 kg bedroeg, terwijl de maximaal toegelaten massa 39.500 kg bedraagt. Het bij goedkeuring van de trekker vastgestelde maximumgewicht van de sleep bedraagt weliswaar 44.000 kg, maar artikel 32bis van het technisch reglement bepaalt dat de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met twee assen 39.000 kg bedraagt. Gelet op het feit dat het voertuig uitgerust was met een vertrager, bedraagt de maximaal toegelaten massa van de sleep 39.500 kg. Volgens de verwerende partij kan dergelijke marge ten opzichte van de totale maximaal toegelaten massa, bij gebrek aan technische middelen om de massa en de massa onder de assen na te gaan, niet beschouwd

worden als een voldoende ruime marge om asoverladingen zo goed als zeker uit te sluiten.

De tweede as van de trekker was overladen met 1.561 kg. De sleep was geladen met afbraakmateriaal. Volgens de verwerende partij is dergelijke lading minder makkelijk te verdelen over de assen van het voertuig, zodat de overtreder, door zich met het voertuig op de openbare weg te begeven zonder de massa onder de assen na te gaan, een risico heeft genomen. Gelet op het feit dat de totale massa van het voertuig de maximaal toegelaten massa benaderde, ontstond een verhoogd risico op asoverlading.

Het gegeven dat het proces-verbaal geen elementen bevat die kunnen wijzen op het feit dat de overlading visueel zichtbaar was, doet volgens de verwerende partij hieraan geen afbreuk, daar het hier niet gaat om de vraag of de overlading visueel zichtbaar was, maar wel om de vraag of de overtreder na visuele inspectie met voldoende zekerheid kon aannemen dat zich geen overlading voordeed. Wanneer geen middelen ter beschikking staan om de massa onder de assen na te gaan en na een grondige visuele inspectie van het voertuig en de lading niet met voldoende zekerheid kan worden aangenomen dat zich geen overlading op één van de assen voordoet, mag een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur zich niet op de openbare weg begeven, aldus de verwerende partij.

Door zich desondanks met het voertuig op de openbare weg te begeven, heeft de overtreder aldus een risico genomen. Volgens de verwerende partij is het dan ook overduidelijk dat het gedrag van de overtreder in casu niet strookte met hetgeen van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur, geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden, kan worden verwacht.

29. In hun laatste memorie voeren de verzoekende partijen aan dat de concrete omstandigheden van de overlading, waaruit zonder meer blijkt dat de eerste verzoeker niet nalatig is geweest, op zich de gronden van rechtvaardiging of schulditsluiting vormen in zijn hoofde.

Beoordeling

30. Vóór de wijziging door het decreet van 24 juni 2005, luidde artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet als volgt:

“Het is verboden het wegdek te beschadigen door een overschrijding van de maximale toegelaten massa’s of massa’s onder de assen zoals bepaald in de artikelen 18, §§ 1, 2 of 32bis, van 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.”

Uit de parlementaire voorbereiding van die bepaling blijkt dat werd verwezen naar het technisch reglement, omdat “uit onderzoek van onder meer het Opzoekingscentrum van de Wegengebouw (...) gebleken (is) dat voertuigen die niet voldoen aan deze normen een abnormale slijtage aan het wegdek teweegbrengen”.

Het voorgaande heeft het Grondwettelijk Hof doen besluiten tot het bestaan van een oorzakelijk verband tussen de overschrijding van de federale aslastenbeperkingen en de beschadiging van het wegdek (arrest nr. 127/2000 van 6 december 2000 van het Grondwettelijk Hof).

Ook het Hof van Cassatie heeft bij arrest van 21 september 2004 (AR P.04.0717.N) overwogen dat de overschrijding van de maximale toegelaten massa’s of massa’s onder de assen in artikel 56 van het Aslastendecreet strafbaar wordt gesteld omwille van de beschadiging van het wegdek die ze teweegbrengt. Het Hof heeft dan ook geoordeeld dat het materiële bestanddeel van het misdrijf bewezen is wanneer de overschrijding van de maximale toegelaten massa’s of massa’s onder de assen aangetoond is.

Sedert de wijziging door het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2005, luidt artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet als volgt :

“Het is verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder één van de assen het bij goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan vijf procent overschrijdt.”

In de memorie van toelichting bij het ontwerp dat tot het decreet van 24 juni 2005 heeft geleid, werd die bepaling als volgt verduidelijkt :

“De strafbaarstelling wordt aangepast ten opzichte van de vorige versie van het decreet zodat voortaan enkel overladingen per as strafbaar gesteld worden. Hiervoor wordt niet langer expliciet verwezen naar de federale technische eisen.

Er wordt wel nog verwezen naar de bij goedkeuring vastgesteld maximum massa van de assen. Een overlading van minder dan 5 % op een as wordt getolereerd. Er kan pas een proces-verbaal worden opgesteld wanneer minstens één as meer dan 5 % overladen is. Uiteraard wordt rekening gehouden met de massa na correctie (i.e. na aftrek van de technische tolerantie van het meettoestel).

Een overlading op het totaal is enkel nog strafbaar als inbreuk op de federale technische eisen.

Schade aan het wegdek wordt immers hoofdzakelijk veroorzaakt wanneer een as zwaarder geladen is dan wettelijk voorzien. Wetenschappelijke studies hebben dit reeds herhaaldelijk aangetoond.” (Parl. St., Vlaams Parlement, 2004-2005, nr. 334/1, p. 6)

Wat de wijziging bij decreet van 24 juni 2005 van artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet betreft, heeft het Grondwettelijk Hof overwogen dat hieruit niet kan worden afgeleid dat er geen oorzakelijk verband zou bestaan tussen de overlading van het voertuig en wegbeschadiging. Gelet op de wetenschappelijke studies, zo stelt het Hof, is de overlading op een as van het voertuig een verantwoorde aanwijzing dat het misdrijf, namelijk het veroorzaken van schade aan het wegdek, is gepleegd (arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 van het Grondwettelijk Hof).

Gelet op het voorgaande, is het materiële bestanddeel van het misdrijf bewezen wanneer de overschrijding met meer dan vijf procent van de bij goedkeuring vastgestelde maximum massa onder één van de assen aangetoond is.

31. In verband met het moreel bestanddeel van een misdrijf heeft het Hof van Cassatie in een arrest van 8 oktober 2002 (AR P.01.1149.N) het volgende overwogen:

“Overwegende dat wanneer de wet van de delictsomschrijving geen schuldvorm vermeldt, zoals hier bij verkeersovertredingen, de schuld bestaat uit het feit dat de dader de inbreuk wetens en willens heeft gepleegd, hetzij onachtzaam handelde, tenzij de wetgever deze laatste schuldvorm uitgesloten heeft wat hij niet deed bij verkeersovertredingen;

Dat in dit geval de rechter de schuld kan afleiden uit het materiële feit van de overtreding voor zover de overtreder geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk maakt.”

Het Hof van Cassatie neemt derhalve aan dat wanneer de wet van de delictsomschrijving geen schuldvorm vermeldt, de rechter de schuld kan afleiden uit het materiële feit van de overtreding, voor zover de overtreder geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk maakt.

In een arrest van 2 november 2004 (AR P.04.0767.N) oordeelde het Hof van Cassatie met betrekking tot de misdrijven bedoeld in de artikelen 18, §§ 1 en 2, en 26 van het technisch reglement:

“[...] dat die bepalingen inhouden dat eenieder die een voertuig gebruikt, zich ervan moet vergewissen dat het gewicht in beladen toestand ervan niet meer bedraagt dan het hoogst toegelaten gewicht, ook al heeft hij zelf het voertuig niet geladen; dat het verzuim daaraan te voldoen het opzet of de schuldige nalatigheid kan uitmaken vereist opdat het morele bestanddeel van het misdrijf zou bestaan.”

De Raad van State sluit zich bij deze rechtspraak aan.

De bestreden beslissing bevat, wat het moreel bestanddeel van het misdrijf betreft, de volgende motivering :

“Eenieder die een voertuig gebruikt, moet zich ervan vergewissen dat de massa en de massa onder de assen niet meer bedraagt dan de maximaal toegelaten massa, ook al heeft hij zelf het voertuig niet geladen;

Het verzuim daaraan te voldoen kan het opzet of de schuldige nalatigheid uitmaken vereist opdat het morele element van het misdrijf zou bestaan. Het woord ‘kan’ is logisch daar ontegensprekelijk stellen dat men, bij gebrek aan controle van de massa van zijn voertuig, onachtzaam of opzettelijk handelde in strijd zou zijn met het vermoeden van onschuld;

Bij realisatie van het materieel element van het misdrijf ontstaat bij de zogenaamde onachtzaamheidsmisdrijven een feitelijk vermoeden dat het moreel element aanwezig was;

De vaststelling van een overlading wijst er dus, *prima facie*, op dat de overtreder nalatig is geweest;

Behoudens wanneer de overtreder, met een zekere graad van geloofwaardigheid, de naleving van de voor hem geldende algemene zorgvuldigheidsplicht kan aantonen, door bijvoorbeeld met succes een grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aan te voeren, kan de schuld worden afgeleid uit het materiële feit van de overtreding;

Appellanten merken vooreerst op dat de overtreder verklaard heeft dat hij niet op de hoogte was van de overlading;

Niet weten dat het voertuig overladen was is geen voldoende argument, vermits de inbreuk niet opzettelijk moet zijn gepleegd om toch strafbaar te zijn;

Appellanten zijn van oordeel dat, gelet op het feit dat de overtreder zijn voertuig niet kon laten wegen en de totale massa van het voertuig niet overschreden was, hem geen nalatigheid kan verweten worden;

Wanneer er geen technische middelen ter beschikking van de overtreder staan om zijn voertuig te wegen, wordt van hem verwacht een voldoende marge

in acht te nemen zodat het risico op overlading zo goed als zeker uitgesloten is. Ook al moet de lading daarvoor verdeeld worden over verschillende transporten. Zoniet handelt hij onachtzaam;

De overtreder heeft, volgens appellanten, een dergelijke voldoende marge in acht genomen;

De totale massa van de vrachtwagen bedroeg, op het ogenblik van de vaststellingen 38.937 kg, terwijl de maximaal toegelaten massa 39.500 kg bedraagt;

Appellanten betwisten de in de bestreden beslissing weerhouden maximaal toegelaten massa van 39.500 kg;

Volgens appellanten is de maximaal toegelaten massa van de sleep, overeenkomstig artikel 21 van het KB Technische Eisen 44.000 kg;

Luidens artikel 21 KB Technische Eisen mag, onverminderd het bepaalde in de artikelen 18, 32, 32bis en 47 van hetzelfde besluit, de massa in beladen toestand van een sleep de bij het proces-verbaal van goedkeuring betreffende het trekkend voertuig, vastgestelde maximale toegelaten massa van de sleep niet overschrijden;

In casu werd de bij het proces-verbaal van goedkeuring betreffende het trekkend voertuig, vastgestelde maximale toegelaten massa van de sleep weliswaar bepaald op 44.000 kg, doch dient ook rekening gehouden te worden met artikel 32bis dat de maximaal toegelaten massa van een sleep bestaande uit een trekkend voertuig met twee assen en een oplegger met twee assen bepaalt op 39.000 kg;

De massa's, met inbegrip van de maximale toegelaten massa's van voertuigen uitgerust met een vertrager, kunnen verhoogd worden met de massa van deze vertrager, met een maximum van 500 kg, indien de constructeur de aanvraag ingediend heeft tijdens de goedkeuring van het voertuig, of achteraf;

Gelet op het feit dat het voertuig *in casu* uitgerust was met een dergelijke vertrager bedraagt de maximaal toegelaten massa van de sleep 39.500 kg;

Een dergelijke marge ten opzichte van de totale maximaal toegelaten massa kan, bij gebrek aan technische middelen om de massa en de massa onder de assen na te gaan, niet beschouwd worden als voldoende ruime marge opdat asoverladingen zo goed als zeker uitgesloten zijn;

De tweede as van de trekker was overladen met 1.561 kg;

De sleep was geladen met afbraakmateriaal;

Het moet worden aangenomen dat een dergelijke lading minder makkelijk correct te verdelen valt over de assen van een voertuig, zodat de overtreder, door zich met het voertuig op de openbare weg te begeven zonder de massa onder de assen na te gaan, een risico heeft genomen;

Gelet op het feit dat de totale massa van het voertuig de maximaal toegelaten massa benaderde, ontstond een verhoogd risico dat één van de assen overladen was;

Het gegeven dat het proces-verbaal geen elementen staan die kunnen wijzen op het feit dat de overlading eventueel visueel zichtbaar was, doet hieraan geen enkele afbreuk daar het niet gaat om de vraag of de overlading visueel zichtbaar was, maar wel om de vraag of de overtreder, na (visuele inspectie), met voldoende zekerheid, kon aannemen dat er zich geen overlading voordeed;

Wanneer hem geen middelen ter beschikking staan om de massa onder de assen na te gaan en er na een grondige (visuele) inspectie van zowel het voertuig als de (verdeling van de) lading, niet met voldoende zekerheid kan worden aangenomen dat er zich geen overlading onder één van de assen voordoet, komt het de normale, voorzichtige en redelijke chauffeur toe zich niet met het voertuig op de openbare weg te begeven;

In casu heeft de overtreder dit niet gedaan;

Door zich desondanks met het voertuig op de openbare weg te begeven heeft de overtreder een risico genomen;

Hij die er zich immers weliswaar bewust van is dat zijn handelen of onthouding strafrechtelijk beschermde rechtsgoederen of rechtsbelangen kan schenden, doch erop vertrouwt - door een verkeerde inschatting van de situatie: ondoor-dachtheid, lichtzinnigheid of overmoed - dat deze mogelijke gevolgen - die hij niet wil - niet zullen intreden, handelt met bewuste culpa;

Uit het voorgaande blijkt dan ook overduidelijk dat het gedrag van de overtreder *in casu* niet strookte met hetgeen van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur, geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden, kan verwacht worden;

Het opzet in hoofde van de overtreder is dan ook bewezen.”

Nu de verzoekende partijen geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk hebben gemaakt, heeft de verwerende partij wettig geoordeeld dat niet alleen het materieel, maar ook het moreel bestanddeel van het misdrijf bewezen is. Desbetreffend sluit de Raad van State zich aan bij de rechtspraak van het Hof van Cassatie.

Het middel faalt naar recht.

F. Zesde middel

Standpunten van de partijen

32. In een zesde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 59, § 2, van het Aslastendecreet, doordat in de bestreden beslissing bij de bepaling van de overlading geen rekening wordt gehouden met de weegtole-

rantie van 5 % vervat in artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement. Te dezen werd immers slechts een weegtolerantie van 3 % toegepast. Een herberekening met de juiste meetcorrectie van 5 %, zou volgens de verzoekende partijen tot gevolg hebben dat de zwaarste asoverlading slechts 1.281 kg zou bedragen, wat overeenkomstig artikel 59, § 2, van het Aslastendecreet slechts een administratieve geldboete van 1.100 euro kan rechtvaardigen.

33. De verwerende partij antwoordt dat het Aslastendecreet werd aangenomen op basis van de door artikel 6, § 1, 10/, (lees : artikel 6, § 1, X, 1/) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen aan de gewesten toegekende bevoegdheid inzake de wegen en hun aanhorigheden. Het Aslastendecreet bestraft overladingen onder de assen omwille van de beschadiging van het wegdek die ze teweegbrengen. Er is sprake van een inbreuk op artikel 56 van het Aslastendecreet wanneer wordt vastgesteld dat de massa onder één van de assen het bij goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan vijf procent overschrijdt. De verwerende partij stelt vast dat te dezen het bij goedkeuring vastgestelde maximumgewicht op de tweede as van de trekker 12.000 kg bedraagt, terwijl uit de meetresultaten blijkt dat de massa onder de tweede as van de trekker voor correctie 13.980 kg bedroeg en na correctie 13.561 kg.

De verwerende partij betoogt dat de verzoekende partijen ten onrechte van oordeel zijn dat op grond van artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement steeds een correctie van 5 % moet worden toegepast. De in die bepaling vervatte meettolerantie heeft immers geen uitstaans met de metrologie en is niet onvoorwaardelijk van toepassing op elke weging. De verwerende partij zet uiteen dat het technisch reglement werd uitgevaardigd op basis van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Die wet had tot doel de Koning te machtigen alle nuttige maatregelen te treffen in verband met de technische eisen die door de constructeurs of de invoerders moeten worden nageleefd en die rechtstreeks raken aan de vrijheid van vestiging en handel. Die wet beoogde niet de Koning bevoegdheden inzake metrologie toe te kennen. De Koning kan op basis van die wet enkel bepalingen aannemen ten behoeve van de verkeersveiligheid op technisch gebied, onder meer de homologatie van de technische eisen van de voertuigen, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren en de controle van de gelijkvormigheid met het aangenomen type. De meettolerantie, vervat in voormeld artikel 32bis, 1.4.3, is volgens de verwerende partij dan ook

enkel van toepassing op metingen uitgevoerd met het oog op de naleving of de toepassing van het technisch reglement.

34. In hun memorie van wederantwoord betwisten de verzoekende partijen dat de weegcorrectie bepaald in artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement een inbreuk zou vormen op de bevoegdheden van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden. Door de weegcorrecties te bepalen die bij het gebruik van weegtoestellen voor voertuigen moeten worden toegepast, komt voormeld artikel 32bis, 1.4.3, immers niet tussen in de gewestelijke bevoegdheden inzake wegen en hun aanhorigheden, aangezien metrologie een federale bevoegdheid betreft. Het behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid om bepalingen uit te vaardigen nopens de weegcorrecties voor weegtoestellen. Het feit dat de asdrukwegers gebruikt worden bij de toepassing van regionale wetgeving, heeft niet tot gevolg dat zij niet onder de wetgeving inzake metrologie zouden vallen. Volgens de verzoekende partijen is er dan ook geen reden om een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof.

De verzoekende partijen merken op dat in de vorige versie van artikel 56 van het Aslastendecreet rechtstreeks werd verwezen naar artikel 32bis van het technisch reglement. Na de wijziging van het Aslastendecreet is nu sprake van “het bij goedkeuring vastgestelde maximum”, wat volgens hen minstens een impliciete verwijzing inhoudt naar het technisch reglement. Om na te gaan of het voertuig de weg beschadigt in de zin van artikel 56 van het Aslastendecreet, moeten de asgewichten van het voertuig immers vergeleken worden met de maximale toegelaten massa's van deze assen, zoals bepaald in het technisch reglement. Bijgevolg kan volgens de verzoekende partijen niet worden gesteld dat de bepalingen van het technisch reglement, meer bepaald die betreffende de weegcorrecties bij het wegen van voertuigen, geen uitstaans zouden hebben met het Aslastendecreet, daar waar de decreetgever zelf een duidelijke band met het technisch reglement heeft gelegd. Men kan zich evenmin voorstellen dat bij een politiecontrole op de overlading van een voertuig andere weegresultaten zouden worden gehanteerd, naargelang het om de naleving van het technisch reglement dan wel van het Aslastendecreet zou gaan.

Voorts betwisten de verzoekende partijen dat artikel 32bis van het technisch reglement slechts van toepassing zou zijn op constructeurs van voertuigen. In de vorige versie van het Aslastendecreet werd immers uitdrukkelijk naar die

bepaling verwezen. Ook in het proces-verbaal werd uitdrukkelijk getoetst aan de bepalingen van artikel 32bis. Het is volgens de verzoekende partijen dan ook absurd te stellen dat artikel 32bis van het technisch reglement enkel de constructeurs zou aanbelangen. Artikel 32bis bevat integendeel strafbepalingen op basis waarvan dagelijks controles worden uitgevoerd en strafvervolgingen worden ingesteld.

De uitleg van de verwerende partij dat de Koning geen bepalingen kan aannemen inzake metrologie, is volgens de verzoekende partijen uiterst misleidend, aangezien de Koning wel bepalingen kon aannemen nopens de vaststelling van het gewicht van voertuigen. Voor zover het Aslastendecreet uitgaat van gewichten van voertuigen en assen, is er een directe verwijzing naar het technisch reglement en kan dus niet gesteld worden dat de meettoleranties niet van toepassing zouden zijn.

35. In hun laatste memorie stellen de verzoekende partijen dat de vraag of artikel 56 van het Aslastendecreet naar het technisch reglement verwijst, eigenlijk niet relevant is. Die vraag betreft immers metrologie, met name de bepaling van het correcte gewicht van een voertuig en de gewichtsdruk onder de assen. Dienaangaande is de federale overheid bevoegd, die dan ook in punt 1.4.3 van artikel 32bis van het technisch reglement deze bevoegdheid terecht gebruikt heeft. Volgens de verzoekende partijen kan geenszins betwist worden dat een voertuig slechts één gewicht kan hebben, waarbij dit gewicht niet afhankelijk kan zijn van de toegepaste wetgeving. Zij menen dat artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement dan ook van toepassing is.

De verzoekende partijen zetten voorts uiteen dat bij weging met twee marges rekening moet worden gehouden. Vooreerst moet van het weegresultaat de technische marge worden afgetrokken, die de juistheid van de weging betreft. Die technische marge bedraagt, overeenkomstig artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement, 5 %. Vervolgens moet rekening worden gehouden met de wettelijke marge, die overeenkomstig artikel 56 van het Aslastendecreet ook 5 % bedraagt, doch geen uitstaans heeft met de juistheid van de weging. Aldus moet worden nagegaan of het gecorrigeerde gewicht de maximaal toegelaten massa met meer dan 5 % overschrijdt.

Beoordeling

36. Vóór de wijziging door het decreet van 24 juni 2005, luidde artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet als volgt :

“Het is verboden het wegdek te beschadigen door een overschrijding van de maximale toegelaten massa's of massa's onder de assen zoals bepaald in de artikelen 18, §§ 1, 2 of 32bis van 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.”

Sedert de wijziging door het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2005, luidt artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet als volgt :

“Het is verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grond onder één van de assen het bij goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan vijf procent overschrijdt.”

In de memorie van toelichting bij het ontwerp dat tot het decreet van 24 juni 2005 heeft geleid, werd die bepaling als volgt verduidelijkt :

“De strafbaarstelling wordt aangepast ten opzichte van de vorige versie van het decreet zodat voortaan enkel overladingen per as strafbaar gesteld worden. Hiervoor wordt niet langer expliciet verwezen naar de federale technische eisen. Er wordt wel nog verwezen naar de bij goedkeuring vastgesteld maximum massa van de assen. Een overlading van minder dan 5 % op een as wordt getolereerd. Er kan pas een proces-verbaal worden opgesteld wanneer minstens één as meer dan 5 % overladen is. Uiteraard wordt rekening gehouden met de massa na correctie (i.e. na aftrek van de technische tolerantie van het meettoestel).” (Parl. St., Vlaams Parlement, 2004-2005, nr. 334/1, p. 6)

Artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement luidt als volgt:

“Voor het meten van de massa's van voertuigen in gebruik, mag een meettolerantie van 2 % toegestaan worden op de maximale massa en van 5 % op de verdeling van de massa's op de assen.”

Het technisch reglement bevat bepalingen waaraan voertuigen ten behoeve van de verkeersveiligheid moeten voldoen. Artikel 32bis, 1.4.3, bevat derhalve geen algemeen voorschrift inzake metrologie.

Aangezien sedert de wijziging van artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet niet meer naar die bepaling wordt verwezen, is de in artikel 32bis, 1.4.3, van het technisch reglement bepaalde meettolerantie in de onderhavige zaak

niet van toepassing. Het Aslastendecreet voorziet sedert de wijziging bij decreet van 24 juni 2005 trouwens zelf in een tolerantie van 5 %. Bij het toepassen van die tolerantie houdt de overheid enkel rekening met de massa, ná aftrek van de correctiepercentages bepaald door de afdeling Metrologie van het ministerie van Economische Zaken.

Het middel is niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro, elk voor de helft.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 28 oktober 2010, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

André Vandendriessche,	kamervoorzitter,
Daniël Moons,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,
bijgestaan door	
Wim Geurts,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Wim Geurts

André Vandendriessche