RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 208.541 van 28 oktober 2010
in de zaak A. 187.372/IX-5855

In zake : Kris VANCAYSEELE
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 5 maart 2008, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van 3 januari 2008 van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur waarbij aan Kris VANCAYSEELE een administratieve geldboete wordt opgelegd van 1.100 euro wegens beschadiging van het wegdek door overlading van een voertuig.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoeker heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

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

De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend. De verzoeker heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 20 september 2010.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Frederik Vanden Bogaerde, die verschijnt voor de verzoeker, 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 1 december 2006 wordt een vrachtwagen met oplegger, bestuurd door de verzoeker, door de wegeninspectie gecontroleerd op de gewestweg E34 te Zoersel. Bij weging wordt een overlading vastgesteld van 10,8 % 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 19 december 2006 wordt het proces-verbaal overgemaakt aan de procureur des Konings te Antwerpen 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 11 april 2007 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de verzoeker een administratieve geldboete van 1.100 euro op te leggen. Met een brief van dezelfde datum wordt de verzoeker in kennis gesteld van die beslissing.

3.4. Met een aangetekend schrijven van 9 mei 2007 wordt namens de verzoeker verzet aangetekend tegen die beslissing van de wegeninspecteur-controleur.

3.5. Op 7 augustus 2007 wordt de verzoeker, vertegenwoordigd door zijn raadsman, door de wegeninspecteur-controleur gehoord. Hij dient ook een nota in.

3.6. Op 3 september 2007 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de verzoeker een administratieve geldboete van 1.100 euro op te leggen. Die beslissing wordt dezelfde dag met een aangetekende brief aan de verzoeker ter kennis gebracht.

3.7. Met een aangetekende brief van 13 september 2007 wordt namens de verzoeker beroep ingesteld tegen die beslissing bij de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Op 30 oktober 2007 vindt een hoorzitting plaats waarbij namens de verzoeker een verweernota wordt ingediend.

3.8. Op 3 januari 2008 beslist de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur dat het beroep van de verzoeker tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur ontvankelijk doch ongegrond is. Dienvolgens wordt aan de verzoeker een administratieve geldboete van 1.100 euro opgelegd.

Dit is de bestreden beslissing. Zij wordt bij aangetekende brief van 7 januari 2008 aan de verzoeker toegezonden.

IV. Regelmatigheid van de rechtspleging

4. De verzoeker is van mening, wat de regelmatigheid van de procedure betreft, dat de memorie van antwoord uit de debatten moet worden geweerd, omdat ze ondertekend is door K. Vanschoren, adjunct van de directeur bij het Agentschap Infrastructuur, die niet bevoegd is om het Vlaamse Gewest te vertegenwoordigen.

De verzoeker zet in dit verband uiteen dat bij artikel 15, § 1, 2/, van het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 tot regeling van de delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de hoofden van de intern verzelfstandigde agentschappen van de Vlaamse overheid (hierna: het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003) aan het hoofd van het Agentschap Infrastructuur delegatie wordt verleend om rechtsgedingen te voeren. Artikel 19, § 1, van voornoemd besluit voorziet in de mogelijkheid tot subdelegatie tot op het meest functionele niveau. Artikel 20 van dat besluit legt de verplichting op om dergelijke subdelegatie te publiceren in het Belgisch Staatsblad. Bij besluit van 30 mei 2007 van het hoofd van het Agentschap Infrastructuur wordt aan het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur subdelegatie verleend voor het voeren van rechtsgedingen als verweerder voor de Raad van State betreffende het Aslastendecreet, inzonderheid hoofdstuk XIV. De verzoeker merkt op dat K. Vanschoren geen afdelingshoofd is en zich niet op dat besluit kan beroepen om een memorie van antwoord in te dienen en om de verwerende partij rechtsgeldig te vertegenwoordigen. K. Vanschoren lijkt zich evenwel te beroepen op een besluit tot subdelegatie van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur. Dit besluit is volgens de verzoeker evenwel niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en is bovendien manifest in strijd met het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003, dat niet in de mogelijkheid voorziet om een haar krachtens artikel 19 gedelegeerde bevoegdheid verder te delegeren.

Beoordeling

5. Luidens artikel 82 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen worden de rechtsgedingen van de gemeenschap of het gewest, als eiser of als verweerder, gevoerd namens de regering ten verzoeke van het door deze aangewezen lid.

In uitvoering van die bepaling wordt in artikel 9bis van het besluit van de Vlaamse regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering, ingevoegd bij besluit van de Vlaamse regering van 30 juni 2006, bepaald dat in de rechtsgedingen van de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest met betrekking tot een aangelegenheid die tot de uitsluitende bevoegdheid behoort van één Vlaamse minister, die minister optreedt namens de Vlaamse regering.

De bevoegde minister kan de bevoegdheid tot het indienen en (of) ondertekenen van procedurestukken delegeren.

Artikel 15, § 1, 2/, van het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 machtigt het hoofd van een intern verzelfstandigd agentschap van de Vlaamse overheid om rechtsgedingen te voeren, als eiser, verweerder of tussenkomende partij, voor de hoven en rechtbanken, de administratieve rechtscolleges en het Rekenhof, met uitzondering van de rechtsgedingen voor het Grondwettelijk Hof.

Artikel 19, § 1, van voornoemd besluit bepaalt dat het hoofd van het agentschap een deel van de gedelegeerde aangelegenheden verder kan subdelegeren aan personeelsleden van het intern verzelfstandigd agentschap die onder zijn hiërarchisch gezag staan, tot op het meest functionele niveau. Artikel 20 bepaalt dat de subdelegaties worden vastgelegd in een besluit van het hoofd van het agentschap, dat wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 18bis van het besluit van 26 juni 2006 van het hoofd van het Agentschap Infrastructuur van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken tot subdelegatie van sommige beslissingsbevoegdheden aan personeelsleden van het agentschap, ingevoegd bij besluit van 30 mei 2007, machtigt het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur tot het voeren van rechtsgedingen als verweerder voor de Raad van State betreffende het Aslastendecreet, inzonderheid hoofdstuk XIV.

Artikel 19 van voornoemd besluit bepaalt dat het afdelingshoofd, na overleg met het hoofd van het agentschap, een deel van de gedelegeerde aangelegenheden verder kan subdelegeren aan personeelsleden van zijn entiteit die onder zijn hiërarchisch gezag staan, tot op het meest functionele niveau.

Artikel 20 bepaalt dat de subdelegaties worden vastgelegd in een besluit van het afdelingshoofd.

Artikel 7 van het besluit van 30 mei 2007 van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur houdende subdelegatie van sommige bevoegdheden aan de ambtenaren van niveau A, B, C,

D, machtigt K. Vanschoren tot het voeren van rechtsgedingen als verweerder voor de Raad van State betreffende het Aslastendecreet, inzonderheid hoofdstuk XIV.

De memorie van antwoord is ondertekend door K. Vanschoren, adjunct van de directeur, die ter terechtzitting de verwerende partij vertegenwoordigt.

K. Vanschoren is, wat de vertegenwoordiging betreft, daartoe gemachtigd op grond van de voornoemde opeenvolgende delegatiebesluiten van 10 oktober 2003 (het delegatiebesluit van de Vlaamse regering), van 26 juni 2006 (het delegatiebesluit van het hoofd van het Agentschap Infrastructuur) en van 30 mei 2007 (het delegatiebesluit van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur). Zowel het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 als het delegatiebesluit van het hoofd van het Agentschap Infrastructuur van 26 juni 2006 lieten verdere delegatie van de daarvoor in aanmerking komende bevoegdheden toe.

Voornoemd delegatiebesluit van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie is evenwel, in tegenstelling tot het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 en voornoemd delegatiebesluit van het hoofd van het Agentschap Infrastructuur met inbegrip van het ingevoegde artikel 18bis, nog niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad op het ogenblik van het indienen van de memorie van antwoord op 29 mei 2008. Met name is voornoemd delegatiebesluit van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur pas gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29 oktober 2008.

Evenwel werd een afschrift van voornoemd delegatiebesluit van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur door de verwerende partij toegevoegd aan het administratief dossier, zodat de verzoeker er, gelijktijdig met de memorie van antwoord, kennis kon van nemen.

Bijgevolg is er geen reden om de memorie van antwoord uit de debatten te weren.

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

6. In een eerste middel voert de verzoeker de onbevoegdheid aan van de wegeninspecteur-controleur die de administratieve geldboete in eerste aanleg heeft opgelegd. De verwerende partij kan immers geen ministerieel besluit voorleggen waaruit diens aanstelling blijkt.

In ondergeschikte orde stelt de verzoeker dat, indien er toch een geldig ministerieel besluit zou worden voorgelegd, dat besluit ten onrechte niet in het Belgisch Staatsblad werd bekendgemaakt. Het betreft immers een ministerieel besluit waarvan de bekendmaking een openbaar nut heeft. Het publiek dient te weten door wie de bijzondere bevoegdheden die het Aslastendecreet aan de wegeninspecteurs-controleurs verleent, worden uitgeoefend. Dat die bekendmaking een openbaar nut heeft, wordt volgens de verzoeker trouwens aangetoond door het feit dat de aanstelling van de ambtenaren die bevoegd zijn om de overtreder in beroep te horen wel in het Belgisch Staatsblad werd bekendgemaakt. Aangezien te dezen het ministerieel besluit waarbij de wegeninspecteur-controleur werd aangesteld niet in het Belgisch Staatsblad werd bekendgemaakt, meent de verzoeker dat diens aanstelling en bijgevolg ook diens beslissingen en tussenkomsten in het dossier hem niet tegenstelbaar zijn.

7. De verwerende partij antwoordt vooreerst dat het middel niet ontvankelijk is, aangezien het niet gericht is tegen de bestreden beslissing, maar tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur.

Vervolgens leidt de verwerende partij uit de artikelen 55bis, 3/, en 59, § 1, van het Aslastendecreet af dat de decreetgever de bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete in eerste aanleg aan de wegeninspecteurs-controleurs heeft toegewezen. Zij stelt dat de bevoegdheid van de Vlaamse regering zich beperkt tot het louter aanwijzen van deze ambtenaren. Bij artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 werd de bevoegdheid om de wegeninspecteurs-controleurs aan te wijzen gedelegeerd aan de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken. De aanstelling van de

wegeninspecteur-controleur blijkt uit een door de minister ondertekend legitimatiebewijs. Volgens de verwerende partij is er geen vaststaand gebruik om dergelijke besluiten in het Belgisch Staatsblad bekend te maken. Het feit dat de aanstelling van de ambtenaren die bevoegd zijn om de overtreder, de onderneming of de raadsman in graad van beroep te horen wel gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad, doet volgens de verwerende partij daaraan geen afbreuk. Dit besluit houdt immers, in tegenstelling tot de aanwijzing van de wegeninspecteurs-controleurs, een delegatie van bevoegdheid in. Dergelijk besluit heeft belang voor de algemeenheid van de burgers en dient derhalve te worden bekendgemaakt. De verwerende partij vindt daarentegen geen argumenten om het openbaar nut van het aanwijzingsbesluit van de wegeninspecteur-controleur te verantwoorden. De bevoegdheden van de wegeninspecteur-controleur worden immers rechtstreeks toegekend door het decreet en de rechtsonderhorigen kunnen, wanneer zij de aanwijzing van de wegeninspecteur-controleur die de administratieve geldboete heeft opgelegd in twijfel trekken, deze verzoeken zich te legitimeren.

8. Wat het argument betreft dat het middel niet tegen de bestreden beslissing gericht is, repliceert de verzoeker dat in de bestreden beslissing op een gebrekkig gemotiveerde wijze geantwoord wordt op hetgeen hij desbetreffend reeds in het kader van de beroepsprocedure had aangevoerd. Bovendien meent hij dat de onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur de geldigheid van de administratieve procedure in haar geheel op de helling zet en dat door die onbevoegdheid ook de bestreden beslissing niet geldig tot stand kon komen.

9. In zijn laatste memorie voegt de verzoeker daaraan toe 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.

Beoordeling

10. 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.

In zijn laatste memorie stelt de verzoeker 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.

Deze stelling kan niet worden bijgevallen. 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. Deze bepaling vereist 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.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

11. In een tweede middel voert de verzoeker 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 verzoeker wijst 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). Hij merkt 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 stelt de verzoeker, 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 verzoeker besluit 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 afgeleid kan worden uit overlading op het totaal gewicht van een voertuig en wegdekbeschadiging. De verzoeker merkt 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 verzoeker wijst 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 verzoeker meent 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 verzoeker 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 stelt de verzoeker dat nu aangetoond is dat het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging niet zo rechtstreeks is als in het Aslastendecreet bepaald, het door het Grondwettelijk Hof vereiste redelijk verband van evenredigheid zoek is geraakt. Er bestaat volgens hem dan ook reden om met betrekking tot het nieuw artikel 56 van het Aslastendecreet de volgende prejudiciële vraag aan het Grond-wettelijk 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 verzoeker vraagt 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.

12. 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 ontkent de verzoeker niet dat de overschrijding van het bij de goedkeuring vastgestelde maximum leidt tot wegdekbeschadiging, doch hij meent dat ook andere factoren een rol spelen bij het ontstaan van deze schade. De verzoeker toont 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 bevestigd 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.

13. Wat de door de verwerende partij opgeworpen onontvankelijkheid van het middel betreft, repliceert de verzoeker 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 voert de verzoeker 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 verzoeker meent er dus wel degelijk belang bij te hebben dat desbetreffend een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof wordt gesteld.

Bovendien stelt hij 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 de verzoeker 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 betoogt de verzoeker dat het feit dat hij het oorzakelijk verband tussen de overlading en de wegdekbeschadiging niet betwist, niet volstaat om het wettelijk vermoeden redelijk te maken. Hij stelt vast dat de verwerende partij geen gevolg heeft gegeven aan zijn verzoek om aangaande dit vermoeden bewijsstukken voor te leggen. Hij herhaalt zijn vraag om, in geval de verwerende partij niet op dit verzoek ingaat, een deskundigenonderzoek te bevelen.

Beoordeling

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

Het middel is dienvolgens ontvankelijk.

15. Een identieke prejudiciële vraag als door de verzoeker 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 over 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 verzoeker niet te worden gesteld aan het Grondwettelijk Hof.

Bovendien behoort het beantwoorden van de prejudicële vraag tot de uitsluitende bevoegdheid van het Grondwettelijk Hof.

Als rechtscollege dat de prejudiciële vraag heeft gesteld 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 te oordelen over de argumenten die de verzoeker tegen dat arrest aanvoert.

In dat kader komt het evenmin toe aan de Raad van State om een deskundigenonderzoek te bevelen dat in wezen beoogt kritiek te leveren op de inhoud van het arrest van het Grondwettelijk Hof.

Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

16. In een derde middel voert de verzoeker de schending aan van artikel 6.2 van het EVRM en machtsoverschrijding "ingevolge juridisch onaanvaardbare motivatie".

Hij betoogt dat de inbreuk werd vastgesteld met een asdrukweger die moet beschouwd worden als een niet-automatisch weegwerktuig in de zin van artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen. Voor de bediening van de asdrukweger is immers de tussenkomst van een operator noodzakelijk. De asdrukwegers behoren tot de categorie niet-automatische weegwerktuigen vermeld in artikel 1, § 2, eerste lid, a, van voormeld besluit en moeten derhalve voldoen aan de artikelen 3, 4, 5, 8, 9, §§ 1 en 3, 11 en 14 van dit besluit en aan de EG-typekeuring. Volgens de verzoeker zijn de asdrukwegers die door de Vlaamse overheid gebruikt worden, daar zij niet geschikt zijn voor commerciële doeleinden, nog minder geschikt voor gerechtelijke doeleinden en kan de bestreden beslissing niet steunen op vaststellingen die met dergelijke asdrukwegers zijn gedaan.

17. De verwerende partij antwoordt vooreerst dat het middel niet ontvankelijk is, aangezien de verzoeker niet omschrijft op welke wijze artikel 6.2 van het EVRM door de bestreden beslissing geschonden wordt.

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 asdrukweger. 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 procesverbaal 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" 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.

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 zou garanderen.

18. De verzoeker repliceert 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 betoogt hij 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 stelt de verzoeker, 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 verzoeker 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 verzoeker 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.

Beoordeling

19. De verzoeker voert 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.

20. 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 goedkeuringsattest 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."

21. 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 betreffende meetinstrumenten.

Het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen is derhalve niet van toepassing op de door de Vlaamse overheid gebruikte asdrukweger.

22. De verzoeker stelt verder dat, nu de betrokken asdrukweger niet geschikt is voor commerciële doeleinden, hij evenmin geschikt is voor gerechtelijke doeleinden.

Uit de "Handleiding bij de weegapplicatie voor de asdrukwegers van de Vlaamse Gemeenschap" blijkt evenwel dat de asdrukweger niet voor commerciële doeleinden kan worden gebruikt, omdat het te wegen voertuig slechts gedeeltelijk op het weegplatform kan worden geplaatst, terwijl voor commerciële doeleinden het voertuig volledig op het weegoppervlak moet worden geplaatst. De ongeschiktheid van de asdrukweger voor commerciële doeleinden heeft derhalve niets te maken met een eventuele onnauwkeurigheid van het toestel.

Wat de betrouwbaarheid van de gebruikte asdrukweger betreft, wordt in het proces-verbaal van 1 december 2006 trouwens vermeld dat deze door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken op 28 april 2005 op zijn juistheid werd getest.

Bijgevolg is niet bewezen dat de overlading van het voertuig niet correct werd vastgesteld.

23. Het middel is niet gegrond.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

24. In een vierde middel voert de verzoeker 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 leidt de verzoeker af "dat het feit dat men overladen was, er niet noodzakelijk op wijst dat men nalatig was, daar waar het Hof stelt dat blijkbaar niet in alle omstandigheden van een bestuurder kan worden verwacht dat hij het gewicht van zijn voertuig naging".

Derhalve moet volgens de verzoeker in concreto worden nagegaan of de bestuurder, door het niet controleren van het gewicht, nalatig is geweest. De verzoeker wijst erop dat in de onderhavige zaak hij niet wist dat zijn voertuig overladen was. De maximale toegelaten massa van de sleep in zijn geheel was immers niet overschreden. Ook was de asoverlading gering, nu zij slechts tien procent bedroeg. Gelet op de aard van de overlading, meent de verzoeker dan ook dat hem geen nalatigheid kan worden verweten. Desondanks wordt hem in de bestreden beslissing nalatigheid verweten, omdat hij zich op de openbare weg heeft begeven zonder de massa onder de assen te wegen, terwijl de sleep tot aan de maximale toegelaten massa geladen was, waardoor hij een risico nam op asoverlading. Volgens de verzoeker wordt hierbij ten onrechte verondersteld dat het hem mogelijk was om het gewicht onder de assen na te gaan. Dit was namelijk niet het geval, nu het voertuig niet was uitgerust met aswegers en de aswegers van de Vlaamse overheid niet voor het publiek toegankelijk zijn. De verzoeker meent dan ook dat van enige nalatigheid geen sprake is, vermits hij gehandeld heeft zoals van een normaal en voorzichtig bestuurder, geplaatst in dezelfde concrete omstandigheden, verwacht kan worden.

25. 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 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 verzoeker is van oordeel dat hij alles gedaan heeft om een overlading te vermijden, vermits de totale massa van het voertuig niet was overschreden. Het volstaat volgens de verwerende partij echter niet dat de totale massa van het voertuig niet overschreden is opdat men zou gehandeld hebben als een normaal, voorzichtig en redelijk chauffeur in dezelfde omstandigheden, daar ook overladingen onder elk van de assen afzonderlijk strafbaar zijn. Uit de vaststellingen blijkt dat de totale massa van het voertuig 43.295 kg bedroeg, terwijl de maximaal toegelaten massa 44.000 kg bedraagt. Wanneer de totale toegelaten massa van een voertuig benaderd wordt, ontstaat er een verhoogd risico dat één van de assen overladen is. De chauffeur was zich hiervan bewust of had zich hiervan bewust moeten zijn, doch heeft klaarblijkelijk geoordeeld dat er zich geen probleem voordeed. Zijn gedrag strookte dan ook niet met hetgeen van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur, geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden, kan worden verwacht, aldus de verwerende partij.

26. De verzoeker repliceert dat hij zich wel degelijk gedragen heeft zoals van een normaal, voorzichtig en redelijk persoon, geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden, kan worden verwacht. Hij was immers niet op de hoogte van de asoverlading en kon daarvan ook niet op de hoogte zijn. Met name zou een weging met een klassieke weegbrug geen overlading aan het licht hebben gebracht en evenmin was er enig element dat op de asoverlading had kunnen wijzen, zoals een onevenwicht op de vrachtwagen of een doorhangen van de assen.

Beoordeling

27. 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.

De Raad van State sluit zich hierbij aan.

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." (Gedr. 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.

28. 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.

De Raad van State beaamt deze zienswijze en oordeelt in dezelfde zin.

In een arrest van 2 november 2004 (AR P.04.0767.N) overwoog 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 bestreden beslissing bevat, wat het moreel bestanddeel van het misdrijf betreft, de volgende motivering:

> "Het misdrijf omschreven in artikel 56 van voornoemd decreet bestaat, net als andere misdrijven, uit een materieel en een moreel element;
>
> Het Hof van Cassatie verwerpt het bestaan van misdrijven zonder moreel element;
>
> Wanneer de wet van de delictsomschrijving geen schuldvorm vermeldt, zoals *in casu* het geval, bestaat de schuld uit het feit dat de dader de inbreuk wetens en willens heeft gepleegd, hetzij onachtzaam handelde, tenzij de wetgever deze laatste schuldvorm heeft uitgesloten, wat hij *in casu* niet deed;
>
> De ondergrens inzake het moreel element bestaat dus uit onachtzaamheid; Niet weten dat het voertuig overladen was is dus geen voldoende argument, vermits de inbreuk niet opzettelijk moet zijn gepleegd om toch strafbaar te zijn;
>
> De strafrechterlijk sanctioneerbare onachtzaamheid is de onachtzaamheid die de normale, voorzichtige en redelijke persoon niet zou hebben begaan in dezelfde omstandigheden;
>
> 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 verbod ingeschreven in artikel 56 van het decreet betreft het beschadigen van het wegdek door overschrijding van de maximaal toegelaten massa's onder de assen;
>
> Om te voldoen aan de algemene zorgvuldigheidsplicht volstaat het in de regel niet om enkel het voertuig in haar totaliteit te (laten) wegen, daar dit op zich geen uitsluitsel kan geven over het in regel zijn met het decreet;
>
> Wanneer men niet in de mogelijkheid is om de massa onder de assen van het voertuig te wegen, wordt van de normale, redelijke en voorzichtige chauffeur verwacht dat hij zich enkel met zijn voertuig op de openbare weg begeeft wanneer het redelijkerwijze kan worden aangenomen dat geen enkel van de assen overladen is;

Wanneer de maximaal toegelaten massa van het voertuig overschreden of benaderd wordt, ontstaat er een verhoogd risico op een overlading onder de assen;

Om het risico om asoverladingen en de ermee gepaard gaande wegdekbeschadiging redelijkerwijze uit te sluiten en aldus te voldoen aan de algemene zorgvuldigheidsplicht kan de overtreder, wanneer hij niet de mogelijkheid heeft om de massa onder de assen van het voertuig te laten wegen, zijn voertuig en de verdeling van de lading enerzijds grondig visueel inspecteren en anderzijds een voldoende ruime marge laten tussen de geladen massa en de maximaal toegelaten massa;

De overtreder diende zich hiervan bewust te zijn;

Uit de vaststellingen blijkt dat de sleep, na correctie 43.295 kg woog, terwijl de MTM 44.000 kg was;

De overtreder heeft zijn voertuig niet laten wegen;

Het voertuig was geladen met bakstenen;

Gelet op de aard van de lading kan worden aangenomen dat de overtreder wist of minstens had moeten weten dat de maximaal toegelaten massa van zijn voertuig benaderd werd;

Op de tweede as van de trekker werd een overlading van 1.299 kg, oftewel 10,8% vastgesteld;

De overtreder heeft aldus, ondanks het feit dat hij op geen enkele wijze kon nagaan of hij zich hield aan het verbod ingeschreven in artikel 56 van het decreet, nagelaten het risico op een inbreuk op het voornoemd verbod redelijkerwijze uit te sluiten;
Gelet op de totale massa van het voertuig was er immers een verhoogd risico op een asoverlading;

Door zich desondanks met het voertuig op de openbare weg te begeven, zonder de massa onder de assen na te gaan, heeft de overtreder duidelijk een risico genomen;

Hij die er zich immers weliswaar bewust van is dat zijn handelen of onthouding strafrechterlijk beschermde rechtsgoederen of rechtsbelangen kan schenden, doch erop vertrouwt - door een verkeerde inschatting van de situatie: ondoordachtheid, 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 verzoeker geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk heeft gemaakt en uit de bestreden beslissing

niet blijkt dat de verzoeker zich heeft gedragen zoals van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur, geplaatst in dezelfde omstandigheden verwacht wordt, 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.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoeker wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

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

Vera Wauters,	griffier.

De griffier **De voorzitter**

Vera Wauters **André Vandendriessche**