RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 208.731 van 8 november 2010
in de zaak A. 189.489/IX-6035

In zake : Jacques DEBAES
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 29 augustus 2008, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van 2 juli 2008 van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur waarbij aan Jacques DEBAES een administratieve geldboete wordt opgelegd van 4.125 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.

Beide partijen hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 4 oktober 2010.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Anthony Poppe, die loco advocaat Frederik Vanden Bogaerde 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 7 september 2007 wordt een vrachtwagen met oplegger, bestuurd door de verzoeker, door de wegeninspectie gecontroleerd op de autosnelweg E40 te Boutersem. Bij weging wordt een overlading vastgesteld van 30 % 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 26 september 2007 wordt het proces-verbaal overgemaakt aan de procureur des Konings te Leuven 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 7 januari 2008 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de verzoeker een administratieve geldboete van 4.125 euro op te leggen. Met een brief van dezelfde datum wordt de verzoeker in kennis gesteld van die beslissing.

3.4. Op 11 januari 2008 tekent de verzoeker verzet aan tegen die beslissing van de wegeninspecteur-controleur.

3.5. Op 19 februari 2008 wordt de verzoeker, vertegenwoordigd door zijn raadsman, door de wegeninspecteur-controleur gehoord. Hij dient ook een nota in.

3.6. Op 4 maart 2008 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de verzoeker een administratieve geldboete van 4.125 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 17 maart 2008 wordt namens de verzoeker beroep ingesteld tegen die beslissing bij de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Op 28 april 2008 vindt een hoorzitting plaats waarbij namens de verzoeker een verweernota wordt ingediend.

3.8. Op 2 juli 2008 beslist de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur aan de verzoeker een administratieve geldboete van 4.125 euro op te leggen.

Dit is de bestreden beslissing. Zij wordt bij aangetekende brief van 3 juli 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.

Deze exceptie berust klaarblijkelijk op een vergissing. De memorie van antwoord werd immers ondertekend door T. Roelants, afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur (thans het Agentschap Wegen en Verkeer). De verzoeker betwist niet dat aan laatstgenoemde rechtsgeldig delegatie was verleend om namens de verwerende partij een memorie van antwoord in te dienen.

Inderdaad wordt in 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, machtiging verleend aan 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.

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

5. 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 hij 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.

6. De verwerende partij antwoordt vooreerst dat het middel niet ontvankelijk is, aangezien het niet gericht is tegen de bestreden beslissing.

Vervolgens betoogt zij 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 volgens de verwerende partij daaraan geen afbreuk. 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.

7. 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.

Verder stelt hij 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. De verzoeker betwist 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

8. 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.

Verder 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 was overeenkomstig artikel 60, §§ 1 en 2, van het Aslastendecreet.

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. 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.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

9. 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 wegdekbeschadi-

ging 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 geformuleerd kan worden tussen 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 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 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.

10. 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 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 teweegbrengt. 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 wetenschap-

pelijke 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.

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 litteratuur, reeds heeft vastgesteld dat gewichtsoverschrijding van een voertuig een verantwoorde aanwijzing is dat het misdrijf is gepleegd. De verzoeker ontkent trouwens niet dat er 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.

11. 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 hem 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 opdat het wettelijk vermoeden redelijk zou zijn. 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

12. 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.

13. Een identieke prejudiciële vraag als door de verzoeker wordt geformuleerd, 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 Opzoekingscen-

trum 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 wegdekbe-

schadiging 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 verzoeker 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 Arbitragehof 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 partij het vermoeden van wegdekbeschadiging door overlading niet weerleggen.

Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

14. 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 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.

Verder stelt de verzoeker dat zelfs indien de asdrukwegers van het Vlaamse Gewest automatische weegtoestellen zouden zijn, dan nog deze 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 verzoeker een heffing op wegdekbeschadiging, zodat de asdrukwegers die bij dergelijke procedure gebruikt worden, geijkt moeten zijn.

In nog meer ondergeschikte orde stelt de verzoeker dat het onredelijk zou zijn om niet geijkte asdrukwegers te gebruiken. Hij merkt 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 verzoeker 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 verzoeker 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.

15. 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. Voor zover de verzoeker in ondergeschikte orde aanvoert 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 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" 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.

16. 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 stelt hij dat een vrijwillige ijking van de asdrukwegers niet volstaat, aangezien dergelijke ijking niet dezelfde waarborgen inzake nauwkeurigheid verschaft als de wettelijke ijk.

Beoordeling

17. 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.

18. 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."

19. De verzoeker stelt, 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 (arrest A.R. N-19860225-10 van 25 februari 1986), dient immers a fortiori te worden aangenomen dat de in het kader van het Aslastendecreet opgelegde administratieve geldboeten geen heffingen of restituties zijn in de zin van die wetsbepaling. De Raad van State sluit zich bij deze rechtspraak aan.

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.

20. 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.

21. De verzoeker werpt ten slotte op dat het onredelijk is om bij het opleggen van administratieve geldboeten niet geijkte asdrukwegers te gebruiken.

Desbetreffend kan echter worden opgemerkt dat, zoals vermeld in de bestreden beslissing, de asdrukweger om de twee jaar door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken op zijn juistheid wordt getest.

Bovendien wordt in het proces-verbaal van 7 september 2007 vermeld dat de asdrukweger door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken op zijn juistheid werd getest op 16 september 2005.

Ook 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.

22. Het middel is niet gegrond.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

23. In een vierde middel voert de verzoeker de schending aan van artikel 60, § 2, van het Aslastendecreet, doordat in de bestreden beslissing op grond van verkeerde motieven wordt aangenomen dat de beslissing van de wegeninspecteur-controleur hem binnen de voorgeschreven termijn van dertig dagen na de hoorzitting bij aangetekende brief werd medegedeeld. Volgens de verzoeker is de bestreden beslissing op dit punt onjuist gemotiveerd, aangezien daarin gesteld wordt dat de hoorzitting heeft plaatsgevonden op 8 januari 2008, terwijl deze in werkelijkheid heeft plaatsgevonden op 19 februari 2008.

24. De verwerende partij antwoordt dat de hoorzitting heeft plaatsvonden op 19 februari 2008 en dat de bestreden beslissing op 4 maart 2008 met een aangetekende brief tegen ontvangstbewijs aan de door de verzoeker gekozen woonplaats werd toegezonden, waar ze blijkens de antwoordkaart op 5 maart 2008 werd ontvangen. De bestreden beslissing werd aldus binnen de dertig dagen na de hoorzitting aan de verzoeker medegedeeld. Het gegeven dat in de bestreden beslissing verkeerdelijk 8 januari 2008 als datum van de hoorzitting is vermeld, doet daaraan geen afbreuk volgens de verwerende partij, aangezien hier overduidelijk sprake is van een louter materiële vergissing.

25. De verzoeker repliceert dat de verwerende partij de datering blijkbaar aanpast “pour les besoins de la cause”. Voorts merkt hij op dat zijn raadsman optreedt in tientallen gelijkaardige dossiers en het bijgevolg niet zomaar volstaat om een verzendingsbewijs voor te leggen, zonder aan te tonen dat dit verzendingsbewijs op het voorliggende dossier slaat.

Beoordeling

26. 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, het volgende:

> "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 straf 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.

Blijkens de begeleidende brief die zich in het administratief dossier bevindt en in het bijzonder de referenties vermeld in die brief, werd de beslissing van 4 maart 2008, door de wegeninspecteur-controleur in de voorliggende zaak genomen, nog dezelfde dag "aangetekend met ontvangstmelding" aan de gekozen woonplaats van de verzoeker toegezonden, samen met de beslissingen van de wegeninspecteur-controleur in de zeven andere dossiers die op de hoorzitting van 19 februari 2008 werden behandeld. In zijn memorie van wederantwoord ontkent de verzoeker geenszins het bestaan van de antwoordkaart waaruit de ontvangst van "een" omslag op 5 maart 2008 zou blijken. Het lijkt evident dat die omslag de acht voormelde beslissingen betreft. Aldus mag worden aangenomen dat de beslissing van 4 maart 2008 van de wegeninspecteur-controleur, die betrekking heeft op het voorliggende dossier, aan de gekozen woonplaats van de verzoeker werd betekend tegen ontvangstbewijs binnen dertig dagen na de hoorzitting van 19 februari 2008. Het is daarbij zonder belang dat de beslissingen in de verschillende dossiers waarvoor op 19 februari 2008 een hoorzitting werd gehouden, onder dezelfde omslag aan de gekozen woonplaats werden toegezonden.

Het feit dat in de bestreden beslissing foutief vermeld wordt dat de hoorzitting heeft plaatsgevonden op 8 januari 2008 en de beslissing van de wegeninspecteur-controleur op 6 februari 2008 met een aangetekende brief tegen

ontvangstbewijs aan de gekozen woonplaats van de verzoeker werd toegezonden, doet daaraan geen afbreuk.

Het middel is niet gegrond.

E. Vijfde middel

Standpunt van de partijen

27. In een vijfde 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 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 dus geen sprake is van nalatigheid.

Volgens de verzoeker was te dezen de overlading niet aan zijn nalatigheid te wijten. Hij heeft immers zijn voertuig laten wegen alvorens zich op de openbare weg te begeven en daarbij bleek dat het totaal gewicht van de sleep slechts 41.846 kg bedroeg, terwijl de maximaal toegelaten massa 44 ton bedraagt. Aldus heeft hij een ruime veiligheidsmarge van ruim 2 ton gelaten om elk risico op overlading uit te sluiten.

Verder stelt de verzoeker dat het strafdossier geen enkel element bevat waaruit blijkt dat de asoverlading met een visuele inspectie zou zijn opgemerkt. Integendeel vonden de wegeninspecteurs het bij hun controle niet nodig om op te tekenen dat de overlading visueel zichtbaar was.

Aangezien de overlading niet zichtbaar was, hij het voertuig heeft laten wegen en hij een veiligheidsmarge heeft gelaten, is de verzoeker van mening dat hij 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 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 sleep 41.846 kg bedroeg, terwijl de maximaal toegelaten massa 44.000 kg bedroeg. Zelfs als wordt aangenomen dat een dergelijke veiligheidsmarge, bij gebrek aan technische middelen om de massa en de massa onder de assen te controleren, kan worden beschouwd als een voldoende ruime marge om asoverladingen zo goed als zeker uit te sluiten, dient volgens de verwerende partij ook onderzocht te worden of de overlading niet van die aard was dat de overtreder aan de hand van een visuele inspectie een overlading had kunnen vermoeden.

De verwerende partij stelt vast dat de tweede as van de trekker overladen was met 3.598 kg. De sleep was geladen met betonelementen. Volgens de verwerende partij kan dergelijke overlading voor een ervaren chauffeur niet onopgemerkt blijven. Dit gegeven wordt nog versterkt door het feit dat de massa onder de achterste assen geenszins de maximaal toegelaten massa benaderde, wat er op wijst dat de lading zich hoofdzakelijk vooraan situeerde. Dit diende de verzoeker tot extra voorzichtigheid aan te manen.

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 verzoeker na visuele inspectie met voldoende zekerheid kon aannemen dat er geen overlading was. Wanneer hem geen middelen ter beschikking staan om de massa onder de assen na te gaan, en na een grondige visuele inspectie van het voertuig en van de lading, niet met voldoende zekerheid kan worden aangenomen dat zich geen overlading op 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. De chauffeur was zich hiervan bewust, of had het minstens moeten zijn, doch heeft klaarblijkelijk lichtzinnig geoordeeld dat zich geen probleem voordeed. 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, kon worden verwacht.

29. In zijn laatste memorie voert de verzoeker aan dat de concrete omstandigheden van de overlading, waaruit zonder meer blijkt dat hij niet nalatig is geweest, op zich de gronden van rechtvaardiging of schulduitsluiting vormen in zijnen 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 (A.R. 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.

31. In verband met het moreel bestanddeel van een misdrijf heeft het Hof van Cassatie in een arrest van 8 oktober 2002 (A.R. 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 (A.R. 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:

> "Het misdrijf omschreven in artikel 56 van voornoemd decreet bestaat, net als alle 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 strafrechtelijk 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 het voertuig niet zelf geladen;
Het verzuim daaraan te voldoen kan het opzet of de schuldige nalatigheid uitmaken vereist opdat het morele element van het misdrijf zou bestaan;

Uit de vaststellingen blijkt dat de massa van de sleep, op het ogenblik van de vaststellingen, 41.846 kg bedroeg, terwijl de maximaal toegelaten massa 44.000 kg bedraagt;

De tweede as van de trekker was overladen met 3.598 kg;

De sleep was geladen met betonelementen;

Appellanten zijn van oordeel dat de overtreder, gelet op het feit dat hij zijn voertuig had laten wegen en de totale massa niet overschreden was, geenszins nalatig was;

Het dient evenwel te worden opgemerkt dat de weging enkel de totale massa van het voertuig betrof en de overtreder dus geen enkel idee had omtrent de massa onder de assen van zijn voertuig;

De marge tussen de maximaal toegelaten massa en de massa in geladen toestand van het voertuig was bovendien niet van die aard dat men redelijkerwijze kon aannemen, dat zelfs wanneer de massa niet perfect verdeeld was over de assen van het voertuig, een overlading van één van de assen uitgesloten is;

Zoals reeds aangehaald door de wegeninspecteur-controleur, kan er bovendien worden vanuit gegaan dat de overtreder, aan de hand van zijn ervaring, na visuele inspectie, moet kunnen inschatten of er zich al dan niet een probleem van overlading onder de assen kan voordoen;

Dit gegeven wordt extra versterkt door het feit dat de overlading onder de tweede as van de trekker zodanig groot is dat de onevenredige verdeling van de lading onmogelijk aan het oog van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur kan ontspringen;

Bij gebrek aan zekerheid over de juiste verdeling van de massa over de assen van het voertuig, diende de overtreder de massa onder de assen te laten wegen;

In casu heeft de overtreder dit niet gedaan;

Door zich desondanks met het voertuig op de openbare weg te begeven, zonder de massa onder de assen na te gaan 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: ondoordachtheid, lichtzinnigheid of overmoed - dat deze gevolgen - die hij niet wil - niet zullen intreden, handelt met bewuste culpa;

De overtreder, als professioneel chauffeur wist dit beter dan wie ook;

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."

Uit de in de bestreden beslissing gedane vaststellingen heeft de verwerende partij wettig kunnen afleiden dat de verzoeker zich niet gedragen heeft zoals van een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden kan verwacht worden. De omstandigheid dat de totale sleep niet overladen was en een veiligheidsmarge werd gelaten, maakt geen grond van rechtvaardiging of schulduitsluitingsgrond uit. De overlading op de assen kan zich immers ook voordoen doordat het gewicht van de lading niet oordeelkundig over de assen is verdeeld.

Nu de verzoeker geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk heeft gemaakt, zoals gezegd, 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 8 november 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**