

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 212.363 van 31 maart 2011
in de zaak A. 197.379/IX-6906**

In zake : 1. Paul VAN EGDOM
 2. Luc AERTSSEN
 3. Henri PAULS
 4. Ludo SARENS
 5. Johan MICHIELENS
 6. de NV PAULS CONVOY SERVICE
 7. Patrick VERWERFT
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Frederik Vanden Bogaerde
 kantoor houdend te 8610 Kortemark
 Torhoutstraat 10
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de
staatssecretaris voor Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Johan Vanden Eynde en Bart Van Hyfte
kantoor houdend te 1060 Brussel
Gulden Vlieslaan 77
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 12 augustus 2010, strekt tot de
schorsing van de tenuitvoerlegging van het koninklijk besluit van 2 juni 2010
betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, gepubliceerd in het
Belgisch Staatsblad van 14 juni 2010.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Adjunct-auditeur Ines Martens heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 21 maart 2011.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Frederik Vanden Bogaerde, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Adjunct-auditeur Ines Martens 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 en reglementering

3.1. De verzoekende partijen sub 1 tot 5 zijn bestuurders en/of zaakvoerder van bedrijven die vergund zijn tot het uitvoeren van uitzonderlijk vervoer.

De verzoekende partij sub 6 is een onderneming die vergund is voor het begeleiden of uitvoeren van uitzonderlijk vervoer.

De verzoekende partij sub 7 is een chauffeur die beroepshalve uitzonderlijk vervoer verricht.

3.2. Voorafgaand aan het in werking treden van het bestreden koninklijk besluit, werd het uitzonderlijk vervoer geregeld door de artikelen 48 en 59.5 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (de wegcode).

Artikel 48 van de wegcode bepaalde:

“48.1. Voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en het verkeer van voertuigen of van aanhangwagens die gebruikt worden om die voorwerpen te vervoeren, en waarvan de afmetingen, de eigen massa of de massa in beladen toestand de door dit reglement of de door het technisch reglement van de auto's vastgestelde maxima overschrijden, wordt door de minister van Openbare Werken of zijn gemachtigde onder door hem vastgestelde voorwaarden vergunning gegeven.

Wanneer dit vervoer een sleep van drie voertuigen noodzakelijk maakt, kan de vergunning afwijken van de bepalingen van artikel 49.1. van dit reglement.

48.2. De vergunning vermeldt de geldigheidsduur en de te volgen weg.”

Artikel 59.5. van de wegcode bepaalde:

“59.5. De vergunning voor uitzonderlijk vervoer, bedoeld in artikel 48, wordt slechts verleend na overleg met de overheden die het beheer hebben van de te volgen openbare wegen, en met de exploitanten van de in die openbare wegen liggende of die openbare wegen kruisende spoorwegen.”

Beide artikelen werden opgeheven door het bestreden koninklijk besluit.

3.3. Geen enkele andere reglementaire bepaling regelde het verkeer van uitzonderlijke voertuigen. De lacune werd gedeeltelijk opgevuld door de administratieve instructie B/2001 van 9 februari 2009 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer, gepubliceerd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

3.4. Sinds begin jaren 2000 wordt gewerkt aan een reglementair kader voor het verkeer van uitzonderlijke voertuigen. Op 23 augustus 2006 wordt

een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer voor advies voorgelegd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State.

3.5. Op 3 oktober 2006 brengt de Raad van State, afdeling wetgeving, een advies uit. In zijn advies schrijft de afdeling wetgeving dat:

- “- Voor zover een aantal voorschriften van het ontwerp er wezenlijk op gericht zijn de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen, de federale overheid zijn bevoegdheid te buiten gaat aangezien deze aangelegenheid tot de bevoegdheid van de gewesten inzake ‘de wegen en hun aanhorigheden’ behoort. De betreffende bepalingen dienen uit het ontwerp te worden weggelaten en het is aangewezen daarover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.
- Verder rijzen er in het licht van het autonomiebeginsel bevoegdheidsrechtelijke bezwaren tegen die bepalingen van het ontwerp die aan de gewestelijke wegbeheerders of wegeninspecteurs verplichtingen opleggen die voor de uitvoering van het besluit noodzakelijk zijn. Deze bepalingen dienen eveneens uit het ontwerp te worden verwijderd en daarvoor is het eveneens aangewezen een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale Staat en de gewesten.
- Verder stelt er zich een probleem met het artikel inzake de oprichting van een Adviescomité voor het Uitzonderlijk Vervoer omdat in een koninklijk besluit niet eenzijdig kan worden beslist tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord.
- Tot slot moet in het ontwerp uitdrukkelijk worden aangegeven in welke mate de bepalingen uit het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden gewijzigd of opgeheven.”

3.6. Het ontwerp van koninklijk besluit wordt herwerkt en een aangepaste versie van het ontwerp wordt opnieuw voor advies voorgelegd aan de Raad van State, afdeling wetgeving op 21 september 2009. De gewestregeringen verstrekken een gunstig advies met betrekking tot het aangepaste ontwerp van koninklijk besluit.

3.7. Op 14 oktober 2009 brengt de Raad van State, afdeling wetgeving, een advies uit omtrent het ontwerp van koninklijk besluit “betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen”.

In het advies wordt vermeld:

“Het thans voorliggende ontwerp is aangepast om rekening te houden met deze opmerkingen. Het beperkt zich immers ertoe het verkeer van uitzonderlijke voertuigen te regelen om ervoor te zorgen dat dit vervoer veilig en vlot verloopt, en dat ook het wegverkeer in het algemeen veilig en vlot verloopt. De bepalingen die betrekking hebben op de bescherming van de wegen, alsmede op het optreden van de ambtenaren die ressorteren onder de gewestelijke overheden, zijn zodoende uit het ontwerp weggelaten.

In de adviesaanvraag wordt ten slotte vermeld dat er een ontwerp van samenwerkingsakkoord bestaat tussen de federale en gewestelijke overheden waarin deze aangelegenheid wordt geregeld. Luidens de door de gemachtigde ambtenaar bezorgde aanvullende stukken bevindt dit akkoord zich nog steeds in het stadium van een ontwerp.

Artikel 41 van het oorspronkelijke ontwerp (rolnummer 41.234/VR), dat ertoe strekt de artikelen 48 en 59.5 op te heffen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, is in het thans voorliggende ontwerp evenwel in stand gehouden.

In verband met deze bepaling wordt verwezen naar opmerking nr. 12 die is gemaakt in advies 41.234/VR en hierboven wordt weergegeven.

Zulks geldt evenzo voor de wijzigingsbepalingen in artikel 40 van het ontwerp, in zoverre ze ertoe strekken rekening te houden met de opheffing van artikel 48 van het koninklijk besluit van 1 december 1975.”

3.8. Zoals ook blijkt uit het advies van de Raad van State wordt tevens een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale en de gewestelijke overheden opgesteld met betrekking tot de bescherming van de wegen en het optreden van ambtenaren die ressorteren onder de gewestelijke overheden. Dit ontwerp van samenwerkingsakkoord wordt in de federale ministerraad van 12 maart 2010 goedgekeurd. Volgens de gegevens uit het administratief dossier blijkt het samenwerkingsakkoord echter nog niet ondertekend, noch goedgekeurd te zijn door de gewesten. Het samenwerkingsakkoord is dus nog niet in werking getreden.

3.9. Op 2 juni 2010 wordt het koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen uitgevaardigd. Het wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 14 juni 2010.

Volgens artikel 40 van het besluit is het in werking getreden op 1 juli 2010 met uitzondering van de artikelen 6 en 8 die in werking getreden zijn op 1 oktober 2010.

IV. Ontvankelijkheid van de vordering

4. De verzoekende partij sub 6, de NV Pauls Convoy Service legt een mailbericht voor van Henri Pauls gericht aan zijn raadsman waarbij hij meedeelt: “Zoals afgesproken ga ik mee in de procedure als bedrijf en in persoonlijke naam als begeleider.”

Daarbij voegt de verzoekende partij sub 6 een kopie van de statutenwijziging van de NV Pauls Convoy Service zoals bekendgemaakt in de bijlagen bij het Belgisch Staatsblad. Artikel 17 van de statuten vermeldt dat:

“Onverminderd de algemene vertegenwoordigingsbevoegdheid van de Raad van Bestuur als college, wordt de vennootschap ten aanzien van derden rechtsgeldig verbonden door de gedelegeerd-bestuurder.”

De verzoekende partij sub 6 voegt eveneens een kopie van een akte bij met betrekking tot het ontslag van een bestuurder en de herbenoeming van de raad van bestuur zoals gepubliceerd in de bijlagen bij het Belgisch Staatsblad. Daaruit blijkt dat Henri Pauls en de s.a.r.l. Pauls Convoy Service Luxemburg herbenoemd worden als bestuurders van de vennootschap voor een periode van zes jaar, tot aan de algemene aandeelhoudersvergadering te houden in 2009. Tevens wordt Henri Pauls herbenoemd tot afgevaardigd bestuurder. De akte werd neergelegd ter griffie op 5 februari 2004.

5. Er wordt vastgesteld dat uit artikel 17 van de statuten volgt dat de vennootschap slechts geldig kan beslissen om in rechte op te treden krachtens een beslissing van haar raad van bestuur. De gedelegeerd bestuurder is immers enkel bevoegd om de vennootschap te vertegenwoordigen ten aanzien van derden.

Het e-mailbericht gericht aan de raadsman van de verzoekende partijen dat de verzoekende partij sub 6 voorlegt, dat niet werd ondertekend, noch uitdrukkelijk uitgaat van de beide bestuurders, kan niet beschouwd worden als een geldige beslissing tot in rechte treden uitgaande van de raad van bestuur, te weten Henri Pauls en de NV Pauls Convoy Service Luxemburg.

Ter zitting gedraagt de raadsman van de verzoekende partijen zich desbetreffend naar de wijsheid van de Raad van State.

Bijgevolg is de vordering tot schorsing niet ontvankelijk wat de verzoekende partij sub 6 betreft.

V. Onderzoek van de vordering

6. Overeenkomstig artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot de schorsing van de tenuitvoerlegging worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

7. De verzoekende partijen betogen in hun verzoekschrift, wat de tweede voorwaarde betreft, dat zij een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel lijden door het bestreden besluit, doordat zij door hun activiteiten onderworpen zijn aan het bestreden besluit en door de inwerkingtreding het risico lopen dat de vergunning hen wordt geweigerd. Daarenboven kunnen zij ingevolge de inwerkingtreding van het bestreden besluit gecontroleerd en geverbaliseerd worden en kunnen er tegen hen voorlopige maatregelen genomen worden die

achteraf nog onmogelijk te herstellen zijn, zelfs niet bij een eventuele vrijspraak na een strafprocedure.

8. De verwerende partij antwoordt in essentie dat het nadeel aangevoerd door de verzoekende partijen volstrekt hypothetisch en vaag is en geen steun vindt in stavingsstukken die niet worden bijgevoegd.

Beoordeling

9. Artikel 8, 3°, van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State bepaalt dat het enig verzoekschrift dient te bevatten “een uiteenzetting van de feiten die van aard zijn aan te tonen dat de bestreden akte de verzoekende partij een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel kan berokkenen waarbij alle stukken worden gevoegd die het risico op dergelijk nadeel aantonen”. Uit deze bepaling volgt dat de verzoekende partijen in hun verzoekschrift duidelijk en concreet dienen aan te geven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaan of dreigen te ondergaan en dat met niet in het verzoekschrift tot schorsing opgenomen feiten en verklaringen geen rekening kan worden gehouden. Ter zitting voert de raadsman van de verzoekende partijen bijkomende elementen aan in verband met het moeilijk te herstellen ernstig nadeel die hij had kunnen verwerken in zijn verzoekschrift, zodat met deze bijkomende gegevens geen rekening kan worden gehouden. De verzoekende partijen mogen zich daarbij niet beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar dienen integendeel zeer concrete en precieze gegevens aan te brengen waaruit blijkt dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondergaan of dreigen te ondergaan.

10. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen schijnen te veronderstellen, is het feit dat een bestreden besluit toepasselijk kan zijn op hen weliswaar voldoende om hun belang aan te tonen bij de nietigverklaring van een reglementair besluit maar dit betekent niet dat dit op zich ook volstaat om een

moeilijk te herstellen en ernstig nadeel in hunnen hoofde te bewijzen zoals vereist, om een schorsing van het bestreden besluit te kunnen verantwoorden.

11. Wat het nadeel betreft dat de verzoekende partijen aanvoeren, met name het feit dat zij het risico lopen dat de vergunning hen wordt geweigerd, blijkt dat de verzoekende partijen deze vrees geenszins concretiseren. Integendeel beschikken de verzoekende partijen over een vergunning (zoals zij zelf aangeven in het feitenrelaas van hun verzoekschrift) die, gelet op artikel 40, tweede lid, van het bestreden besluit, geldig blijft tot haar vervaldatum. De verzoekende partijen maken daarnaast niet met voldoende concrete elementen aannemelijk dat zij niet zouden kunnen voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een nieuwe vergunning. Dit nadeel vertoont dan ook niet de vereiste ernst noch het vereiste moeilijk te herstellen karakter.

12. Wat het risico betreft dat de verzoekende partijen lopen om geverbaliseerd te worden en onderworpen te worden aan voorlopige maatregelen, zijnde het tweede aangevoerde nadeel, wordt vastgesteld dat dit nadeel eveneens zuiver hypothetisch is. De verzoekende partijen tonen geenszins aan dat dit nadeel zich effectief zal realiseren. Bovendien zetten de verzoekende partijen ook niet uiteen waaruit het nadeel dat zij zouden lijden door het eventueel opleggen van een voorlopige maatregel precies bestaat. In ieder geval kan dit nadeel niet als een moeilijk te herstellen nadeel worden beschouwd, aangezien de voorlopige maatregelen vermeld in artikel 37 van het bestreden besluit slechts het opleggen van een verkeersverbod betreffen voor de duur van de overtreding en dus geen onherstelbare schade toebrengen aan de verzoekende partijen. Tot slot vloeit dit nadeel niet rechtstreeks voort uit het bestreden besluit maar uit een later nog te nemen en thans te hypothetische beslissing van de bevoegde ambtenaren tot het opleggen van een voorlopige maatregel.

13. Bijgevolg is niet voldaan aan de tweede cumulatieve voorwaarde van voornoemd artikel 17, § 2.

Deze vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing te verwerpen.

BESLISSING

De Raad van State verwierpt de vordering.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 31 maart 2011, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Daniël Moons,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	
Wim Geurts,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Wim Geurts

Daniël Moons