RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 212.768 van 26 april 2011
in de zaak A. 193.646/IX-6475

In zake : 1. Christophe DE BAECKER
2. de SA SERIEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Frederik Vanden Bogaerde
kantoor houdend te 8610 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 1000 Brussel
Koning Albert II-laan 20, bus 4

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 28 juli 2009, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van 11 juni 2009 van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur waarbij in graad van beroep aan Christophe De Baecker een administratieve geldboete van 2.750 euro wordt opgelegd wegens beschadiging van het wegdek door overlading van een voertuig en waarbij de SA SERIEN burgerrechtelijk aansprakelijk wordt gesteld voor de betaling van die geldboete.

II. Verloop van de rechtspleging

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

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

De verzoekende partijen hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

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

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

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

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

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

III. Feiten

3.1. Op 5 mei 2008 wordt een vrachtwagen met oplegger, bestuurd door de eerste verzoeker voor rekening van de tweede verzoekende partij, door de wegeninspectie gecontroleerd op de gewestweg N31 te Brugge. Bij weging wordt een overlading van 18,4 % op de tweede as van de trekker vastgesteld. 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: het Aslastendecreet).

3.2. Op 2 juni 2008 wordt het proces-verbaal houdende vaststelling van voormelde inbreuk op artikel 56 van het Aslastendecreet overgemaakt aan de procureur des Konings te Brugge met het verzoek om overeenkomstig artikel 59 van het genoemde decreet mee te delen welk gevolg aan de zaak zal worden gegeven. Daarop wordt medegedeeld dat het parket geen vervolging zal instellen.

3.3. Op 13 augustus 2008 beslist de wegeninspecteur-controleur aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete van 2.750 euro op te leggen en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de betaling van die boete. Deze beslissing wordt met aangetekende brieven van diezelfde datum aan de verzoekende partijen ter kennis gebracht.

3.4. Met een aangetekend schrijven van 9 oktober 2008 wordt namens de verzoekende partijen verzet aangetekend tegen die beslissing.

3.5. Op 16 december 2008 worden de verzoekende partijen, vertegenwoordigd door hun raadsman, door de wegeninspecteur-controleur gehoord. Zij dienen ook een nota in.

3.6. Op 14 januari 2009 bevestigt de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing om aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete van 2.750 euro op te leggen en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te

stellen voor de betaling van die boete. Die beslissing wordt dezelfde dag met een aangetekende brief aan de verzoekende partijen ter kennis gebracht.

3.7. Met een aangetekende brief van 26 januari 2009 wordt namens de verzoekende partijen beroep ingesteld bij de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Op 7 april 2009 vindt een hoorzitting plaats waarbij namens de verzoekende partijen een verweernota wordt ingediend.

3.8. Op 11 juni 2009 besluit de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur aan de eerste verzoeker een administratieve geldboete op te leggen van 2.750 euro en de tweede verzoekende partij burgerrechtelijk aansprakelijk te stellen voor de betaling van die geldboete.

Dit is de bestreden beslissing. Zij wordt met een aangetekend schrijven van 15 juni 2009 aan de verzoekende partijen ter kennis gebracht.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

4. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 60, §§ 2 en 3, van het Aslastendecreet.

Zij laten gelden dat zowel bij de procedure in verzet als in beroep uitdrukkelijk en schriftelijk woonplaatskeuze werd gedaan bij hun raadsman. Noch in graad van verzet, noch in graad van beroep ligt evenwel een bewijs voor van geldige verzending aan de gekozen woonplaats. Aldus menen de verzoekende partijen dat geen tijdige betekening heeft plaatsgevonden

overeenkomstig artikel 60, §§ 2 en 3, waardoor de opgelegde administratieve geldboete dient te vervallen.

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

Ten gronde betoogt de verwerende partij dat de beslissing van de wegeninspecteur-controleur op 14 januari 2009 aan de gekozen woonplaats van de verzoekende partijen werd toegezonden en dat zij blijkens de antwoordkaart daar ontvangen werd op 15 januari 2009. Het gegeven dat de administratie verschillende beslissingen in dossiers waarvoor op hetzelfde adres woonplaatskeuze werd gedaan, in één enkele omslag heeft verzonden, doet daaraan geen afbreuk. Uit het begeleidend schrijven blijkt immers duidelijk dat de zending betrekking had op vijf beslissingen, waarvan de referenties vermeld werden in het begeleidend schrijven.

Hetzelfde geldt, aldus de verwerende partij, voor de thans bestreden beslissing die op 15 juni 2009 verzonden werd naar de gekozen woonplaats en die ontvangen werd op 16 juni 2009. Uit het begeleidend schrijven waarvan de referentie op de antwoordkaart is vermeld, blijkt dat de zending betrekking had op vier beslissingen, waarvan de referenties duidelijk vermeld werden in het begeleidend schrijven.

6. De verzoekende partijen repliceren dat de vermelding van dezelfde referenties op de antwoordkaart en het begeleidend schrijven geenszins het bewijs levert dat alle beslissingen wel degelijk in een omslag zaten. Zij stellen dat de beweerde inhoud van het begeleidend schrijven geenszins een bewijs vormt van de verzending zelf.

Beoordeling

7. Artikel 60, §§ 2 en 3, van het Aslastendecreet bepaalt dat de beslissingen die in het kader van het verzet of het beroep tegen de beslissingen van de wegeninspecteur-controleur tot het opleggen van een administratieve geldboete worden genomen op straffe van verval dienen betekend te worden aan de overtreder en, in voorkomend geval, aan de burgerrechtelijk aansprakelijke onderneming.

8. Te dezen blijkt uit de conclusie die de verzoekende partijen tijdens de hoorzitting op 16 december 2008 hebben neergelegd, dat zij ten behoeve van de desbetreffende procedure woonplaatskeuze deden bij hun raadsman.

Blijkens de verduidelijking die zij in hun memorie van wederantwoord geven, betwisten de verzoekende partijen niet dat zij de brieven van 14 januari 2009 en 15 juni 2009 op de gekozen woonplaats ontvangen hebben, maar zou er geen bewijs zijn dat de beslissing van de wegeninspecteur-controleur en de beslissing in graad van beroep waarvan de referenties telkens in het begeleidend schrijven werden vermeld in de bewuste omslag zaten.

Indien de beslissingen waarvan de referentie in het begeleidend schrijven werd vermeld, in de omslag ontbraken, hadden de verzoekende partijen zo alert moeten zijn om de verwerende partij daarvan onmiddellijk in kennis te stellen.

De verzoekende partijen maken trouwens niet duidelijk hoe zij van de beslissing van de wegeninspecteur-controleur en van de bestreden beslissing kennis konden krijgen als die beslissingen in de zendingen van 14 januari 2009 en 15 juni 2009 ontbraken. Zij hebben trouwens tijdig verzet en beroep aangetekend.

9. Het middel mist bijgevolg feitelijke grondslag.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

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

Zij laten gelden dat de wegeninspecteur-controleur werd aangesteld door het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer, terwijl de bevoegdheid om de wegeninspecteurs-controleurs aan te stellen overeenkomstig artikel 61 van het Aslastendecreet aan de Vlaamse regering toekomt en die bepaling geen mogelijkheid tot delegatie voorziet. Uit de samenlezing van artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 tot bestrijding van de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding (hierna: het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003) en artikel 10 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid agentschap Wegen en Verkeer (hierna: het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005), kan worden afgeleid dat de bevoegdheid om de wegeninspecteurs- controleurs aan te stellen gesubdelegeerd werd aan het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer. Deze subdelegatie is volgens de verzoekende partijen evenwel nietig, aangezien noch het Aslastendecreet, noch het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 in een verdere subdelegatie voorzien.

Bovendien zou, zelfs indien de wegeninspecteur-controleur door het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer zou kunnen worden aangesteld, zijn aanstelling overeenkomstig artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 moeten blijken uit een door de bevoegde minister ondertekend legitimatiebewijs, aangezien in artikel 10 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 aan het hoofd van het agentschap Wegen en

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

De verzoekende partijen stellen voorts dat de aanstelling van een wegeninspecteur-controleur, gelet op de specifieke functie die deze heeft in het kader van het Aslastendecreet, openbaar nut vertoont zodat die aanstelling in het Belgisch Staatsblad diende bekendgemaakt te worden. Het publiek dient immers te weten door wie de bijzondere bevoegdheden die het Aslastendecreet aan de wegeninspecteurs-controleurs verleent worden uitgeoefend. Dat die bekendmaking een openbaar nut heeft blijkt, aldus de verzoekende partijen, onder meer uit de omstandigheid dat de aanstelling van de ambtenaren die bevoegd zijn om de overtreder in beroep te horen wel in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt. Te dezen werd de aanstelling van de wegeninspecteur-controleur evenwel niet bekendgemaakt, zodat zij niet tegenstelbaar is.

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

11. De verwerende partij werpt vooreerst een exceptie van onontvankelijkheid van het middel op, nu het middel niet gericht is tegen de bestreden beslissing maar tegen de beslissing van de wegeninspecteur-controleur. Zij laat gelden dat artikel 60 van het Aslastendecreet een georganiseerd administratief beroep in het leven roept. Het instellen van een beroep bij de Vlaamse regering leidt tot een overdracht van de bevoegdheden van de wegeninspecteur-controleur naar de Vlaamse regering, waardoor de beslissing van de wegeninspecteur-controleur uit de rechtsorde verdwijnt en niet langer rechtsgevolgen sorteert. Volgens de verwerende partij moet derhalve geen acht

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

Het gegeven dat overeenkomstig artikel 60, § 1, tweede lid, van het Aslastendecreet de mogelijkheid tot het opleggen van een administratieve geldboete vervalt wanneer de wegeninspecteur-controleur zijn beslissing niet tijdig aan de overtreder meedeelt, doet daaraan geen afbreuk, nu die bepaling niet vereist dat de wegeninspecteur-controleur een wettige beslissing neemt, maar enkel dat zijn beslissing tijdig aan de overtreder wordt meegedeeld. De eventuele onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur kan, aldus de verwerende partij, dan ook niet leiden tot het verval van de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

Vervolgens wijst de verwerende partij op de artikelen 55bis, 3°, en 59, § 1, van het Aslastendecreet, waaruit blijkt dat de decreetgever de bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete in eerste aanleg aan de wegeninspecteurs-controleurs heeft toegewezen. De bevoegdheid van de Vlaamse regering beperkt zich tot het louter aanwijzen van deze ambtenaren. Volgens de verwerende partij heeft de Vlaamse regering geoordeeld dat het, gelet op de detaillistische aard van deze aanwijzingsbevoegdheid, opportuun was deze te delegeren aan de Vlaamse minister bevoegd voor Openbare Werken en aan de administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer. De aanstelling van de wegeninspecteur-controleur blijkt uit een door de minister of de administrateur-generaal ondertekend legitimatiebewijs.

Wat de bekendmaking van de aanwijzingsbesluiten betreft, laat de verwerende partij gelden dat, nu de wet niet bepaalt wat onder “openbaar nut” moet worden verstaan, het aan de uitvoerende macht toekomt te oordelen welke besluiten dit karakter vertonen. Volgens de verwerende partij bestaat geen vaststaand gebruik om dergelijke besluiten in het Belgisch Staatsblad bekend te maken. De omstandigheid 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 wordt in het Belgisch Staatsblad, doet daaraan geen afbreuk. Dit besluit houdt immers, in tegenstelling tot de aanwijzing van de wegeninspecteurs-controleurs, een delegatie van bevoegdheid in, terwijl de bevoegdheden van de wegeninspecteurs-controleurs daarentegen rechtstreeks worden toegekend door het decreet. Aangezien het aanstellingsbesluit van de wegeninspecteur-controleur niet van openbaar nut is diende het niet te worden gepubliceerd. De rechtsonderhorigen kunnen de wegeninspecteur-controleur die de administratieve geldboete heeft opgelegd overigens in elke fase van de procedure verzoeken zich te legitimeren.

12. De verzoekende partijen repliceren in hun memorie van wederantwoord 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 de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervallen was. Zij betwisten dat die bepaling enkel een tijdige, maar geen wettige beslissing van de wegeninspecteur-controleur vereist teneinde het verval van de administratieve geldboete te verhinderen.

13. In hun laatste memorie laten de verzoekende partijen nog gelden dat niet alle onregelmatigheden kunnen worden gedekt door de beroepsprocedure. Zij wijzen in dat verband op de onbevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur, die impliceert dat geen tijdige beslissing kon genomen worden, zodat de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen vervalt.

Beoordeling

14. De verwerende partij voert als exceptie aan dat het middel niet ontvankelijk is omdat hoe dan ook de bevoegde minister in graad van beroep uitspraak heeft gedaan over het dossier.

Het middel is wel ontvankelijk omdat de eventuele onbevoegdheid van de ambtenaar die de procedure in eerste aanleg gevoerd heeft ook de procedure in beroep vitieert.

De exceptie is niet gegrond.

15. Bijgevolg dringt zich een onderzoek op naar de bevoegdheid van de wegeninspecteur-controleur om een administratieve geldboete op te leggen die werd bevestigd in beroep. Dit onderzoek vereist te dezen een antwoord op de vraag of de wegeninspecteur-controleur rechtsgeldig werd aangesteld.

16. Artikel 2, § 1, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 luidt als volgt:

> "De wegeninspecteurs en de wegeninspecteurs-controleurs zijn ambtenaren van het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Ze worden aangewezen door de minister."

Artikel 7, derde lid, van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 luidt onder meer als volgt:

> "De interne verzelfstandigde agentschappen beschikken over operationele autonomie.
> [...]
> De Vlaamse regering kan specifieke delegaties aan het hoofd van het intern verzelfstandigde agentschap verlenen."

Artikel 10 van het besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 bepaalt onder meer het volgende:

> "Aan het hoofd van het agentschap worden de volgende delegaties verleend:
> [...]
> 5° inzake het wegbeheer:
> […]

e) het aanstellen van bevoegde ambtenaren overeenkomstig artikel 2, § 1, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 tot bestrijding van de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding.

[...]"

Uit de voormelde bepalingen blijkt dat aan het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer rechtsgeldig delegatie werd verleend om de wegeninspecteurs en wegeninspecteurs-controleurs aan te stellen. De verzoekende partijen betwisten niet dat de wegeninspecteur-controleur, die de administratieve geldboete in eerste aanleg heeft opgelegd, werd aangesteld door het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze wegeninspecteur-controleur was dan ook bevoegd om de geldboete op te leggen.

17. Vóór de wijziging door het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 2008 betreffende de legitimatiekaarten van de personeelsleden van de diensten van de Vlaamse overheid die belast zijn met inspectie- of controlebevoegdheden, werd in artikel 2, § 1, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 bepaald dat de aanstelling van de wegeninspecteurs en wegeninspecteurs-controleurs blijkt uit "een door de minister ondertekend legitimatiebewijs, zoals beschreven in bijlage I van dit besluit".

Sinds de wijziging door het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 2008 luidt artikel 2, § 1, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse regering evenwel als volgt:

"De aanstelling blijkt uit een legitimatiekaart als bedoeld in het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 2008 betreffende de legitimatiekaarten van de personeelsleden van de diensten van de Vlaamse overheid die belast zijn met inspectie- of controlebevoegdheden."

Het is deze bepaling die in dit geval van toepassing is.

De aanstelling van de wegeninspecteur-controleur moet blijken uit een door het hoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer ondertekende legitimatiekaart.

18. De verzoekende partijen verwijten aan de verwerende partij dat het legitimatiebewijs hen niet werd voorgelegd.

Zij tonen evenwel niet aan welk voordeel het gegrond verklaren van die grief hen kan verlenen met het oog op de vernietiging van het thans bestreden besluit, vermits de overlading op 5 mei 2008 werd vastgesteld in het aanvankelijk proces-verbaal van diezelfde datum.

19. Voorts dient te worden vastgesteld dat geen enkele wettelijke of reglementaire bepaling voorschrijft dat de beslissing van het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer waarbij een wegeninspecteur-controleur wordt aangewezen in het Belgisch Staatsblad moet worden bekendgemaakt. Artikel 84, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat de bekendmaking regelt van de besluiten van de regeringen van de gemeenschappen en gewesten, is daarop niet van toepassing.

20. Het middel is niet gegrond.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

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

De verzoekende partijen wijzen erop dat artikel 56 van het Aslastendecreet, in de versie zoals van toepassing vóór 3 september 2005, een vermoeden van wegdekbeschadiging heeft ingevoerd, met name het vermoeden dat wegdekbeschadiging veroorzaakt wordt door overlading in de zin van artikel 18, §§ 1 en 2, of artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (hierna: het Technisch Reglement). In zijn arrest nr. 81/2003 van 11 juni 2003 heeft het Grondwettelijk Hof geoordeeld dat voormeld 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 burgerrechten en politieke rechten, niet schendt. Het Grondwettelijk Hof ging daarbij uit van het principe dat wettelijke vermoedens in beginsel niet in strijd zijn met voormelde verdragsbepalingen, maar dat vereist is dat zij een redelijk verband van evenredigheid vertonen met het wettig nagestreefde doel en dat indien de wetgever aan het vermoeden een onweerlegbaar karakter verleent, hij aan de essentie zelf van het vermoeden van onschuld afbreuk zou doen en derhalve op discriminerende wijze inbreuk zou plegen op de voormelde verdragsbepalingen. Volgens een grondwetsconforme interpretatie van de vroegere versie van artikel 56 van het Aslastendecreet werd aldus een weerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging ingesteld.

Omdat, zo stellen de verzoekende partijen, het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging problematisch bleef, werd het Aslastendecreet dienaangaande gewijzigd door het decreet van 24 juni 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2005. Uit de wetsgeschiedenis van dit decreet blijkt dat de wetgever het niet langer houdbaar geacht heeft om een oorzakelijk verband te weerhouden tussen wegdekbeschadiging en overlading over het totaal gewicht van het voertuig, nu gebleken was dat wegdekbeschadiging enkel werd toegebracht door de overlading op de assen. Hieruit blijkt, aldus de verzoekende partijen, dat het oorzakelijk

verband dat vóór 3 september 2005 bepaald was tussen overlading en wegdekbeschadiging geenszins opgaat, en dat geen vermoeden van wegdekbeschadiging geformuleerd kan worden tussen overlading op het totaal gewicht van een voertuig en wegdekbeschadiging.

Het decreet is thans gebaseerd op de veronderstelling dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen de overlading op de assen en de wegdekbeschadiging. De verzoekende partijen wijzen er evenwel op dat de mate waarin door een overlading wegdekbeschadiging wordt toegebracht, niet enkel afhankelijk is van de mate van overlading. Uit de publicaties van de administratie zelf, blijkt immers dat de invloed van zwaar verkeer op de schade aan het wegdek sterk afhankelijk is van de aard en de aanleg van het wegdek. De verzoekende partijen menen dan ook dat het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging genuanceerd moet worden, in de zin dat er wel een oorzakelijk verband bestaat, doch dat in dit oorzakelijk verband veel meer factoren meespelen dan de loutere overlading op zich. Zo is het mogelijk dat een overladen voertuig andere schade veroorzaakt, naargelang de aard van de ondergrond, de bandendruk of de banden van het voertuig, terwijl toch dezelfde bestraffing wordt opgelegd. Bovendien kan men zich afvragen of een voertuig dat net boven de grens van 5 % overladen is, niet dezelfde schade kan toebrengen als een voertuig dat met 4,9 % overladen is. Volgens de verzoekende partijen moet dan ook worden nagegaan of het wettelijk vermoeden van wegdekbeschadiging dat bepaald wordt in artikel 56 van het Aslastendecreet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, artikel 6.2 van het EVRM en artikel 14.2 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, niet schendt. Onder verwijzing naar de redenering van het Grondwettelijk Hof in het arrest nr. 81/2003 van 11 juni 2003, stellen de verzoekende partijen dat, nu aangetoond is dat het oorzakelijk verband tussen overlading en wegdekbeschadiging niet zo rechtstreeks is als in het Aslastendecreet gesteld, het door het Grondwettelijk Hof vereiste redelijk verband van evenredigheid zoek is geraakt. Er is dan ook bijgevolg aanleiding 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?"

22. De verwerende partij laat in haar memorie van antwoord vooreerst gelden dat het middel niet ontvankelijk is, nu het niet gericht is tegen de bestreden beslissing zelf, maar tegen het Aslastendecreet. Zij stelt dat de Raad van State niet bevoegd is om uitspraak te doen over de grondwettigheid van decreten.

Ten gronde laat de verwerende partij vervolgens gelden dat de verzoekende partijen niet ontkennen dat de overschrijding van het bij goedkeuring vastgestelde maximum leidt tot wegdekbeschadiging. Zij wijst erop dat zowel het Grondwettelijk Hof als het Hof van Cassatie geoordeeld hebben 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 en dat zowel het Hof van Cassatie als het Grondwettelijk Hof aldus de wetenschappelijke stelling erkennen dat overladen voertuigen schade aan het wegdek veroorzaken. Het bestaan van eventuele externe factoren doet hieraan geen afbreuk. De verzoekende partijen tonen, aldus de verwerende partij, overigens niet aan dat, indien rekening zou gehouden worden met die externe factoren, te dezen niet tot een wegdekbeschadiging zou moeten besloten worden.

Ten slotte merkt de verwerende partij op dat er geen grond bestaat tot het stellen van een prejudiciële vraag, nu enerzijds, die vraag gebaseerd is op de verkeerde veronderstelling dat bij de beoordeling van het vermoeden van wegdekbeschadiging rekening moet gehouden worden met de mate waarin het wegdek beschadigd wordt, en anderzijds, aangezien het Grondwettelijk Hof in het verleden reeds geoordeeld heeft dat gewichtsoverschrijding van een voertuig een verantwoorde aanwijzing is dat het misdrijf is gepleegd.

23. De verzoekende partijen repliceren dat de Raad van State ertoe gehouden is een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof te stellen. Uit artikel 26, § 2, van de bijzondere wet op het Grondwettelijk Hof volgt immers dat de Raad van State een prejudiciële vraag enkel kan weigeren ofwel om redenen van onbevoegdheid of niet-ontvankelijkheid, ofwel omdat het Hof zich reeds over dezelfde vraag heeft uitgesproken. De verzoekende partijen merken op dat het Grondwettelijk Hof zich in zijn arrest nr. 81/2003 van 11 juni 2003 niet heeft uitgesproken over de redelijkheid van het vermoeden van wegdekbeschadiging in zoverre het oorzakelijk verband tussen wegdekbeschadiging en overlading beïnvloed wordt door andere factoren.

De verzoekende partijen vragen dat de verwerende partij de nodige wetenschappelijke stukken, waarop het wettelijk vermoeden van wegdekbeschadiging door overlading gebaseerd is, zou voorleggen en dat, indien de verwerende partij niet op dat verzoek zou ingaan, een deskundigenonderzoek zou worden bevolen.

24. In hun laatste memorie stellen de verzoekende partijen dat het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 slechts gedeeltelijk de opgeworpen problematiek beantwoordt. Het Grondwettelijk Hof gaat immers enkel de invloed na van de wijziging van het Aslastendecreet door het decreet van 24 juni 2005, waarbij het voorheen geldende vermoeden van wegdekbeschadiging door de overschrijding van zowel het totale toegelaten gewicht van het voertuig als van het toegelaten gewicht onder één van de assen, vervangen werd door het vermoeden van wegdekbeschadiging louter door overlading op één van de assen.

De verzoekende partijen laten gelden dat het vermoeden van wegdekbeschadiging, ondanks voormeld arrest van het Grondwettelijk Hof, nog steeds staat of valt met de wetenschappelijke studies waarnaar in dat arrest en in de voorbereidende werkzaamheden van het Aslastendecreet wordt verwezen. Zij betogen dat het Opzoekingscentrum van de Wegenbouw tot op heden het Aslastendecreet poogt te verantwoorden met een studie van 1976, zodat de

wetenschappelijke evoluties waarnaar het Grondwettelijk Hof verwijst blijkbaar onbestaande zouden zijn. Bovendien is voormelde studie, alsook de nieuwe nota waarop het Opzoekingscentrum van de Wegenbouw zich baseert, enkel van toepassing op bitumineuze mengsels. Met andere woorden geldt het vermoeden van wegdekbeschadiging door overlading niet op betonverhardingen. Dit wordt volgens de verzoekende partijen ook uitdrukkelijk bevestigd in een persmededeling van de bevoegde minister naar aanleiding van een nieuw weegsysteem om overladen vrachtwagens te onderscheppen, waarin wordt gesteld dat betonverharding als voordeel heeft dat geen spoorvorming optreedt en dat het een langere levensduur heeft dan asfaltverharding. Zij wijzen op een Nederlandse wetenschappelijke studie die handelt over het oorzakelijk verband tussen wegdekbeschadiging en het gebruik van vrachtwagenbanden, waaruit moet blijken dat een bepaald bandengebruik bij een lagere asbelasting toch meer schade veroorzaakt zodat het bandengebruik het oorzakelijk verband tussen asbelasting en wegdekbeschadiging in werkelijkheid dus kan omdraaien. Het voorgaande toont, aldus de verzoekende partijen, aan dat minstens het oorzakelijk verband tussen wegdekbeschadiging en overlading zoals dit blijkt uit het Aslastendecreet niet onverkort en in redelijkheid kan worden gehandhaafd.

In het licht van hetgeen voorafgaat herformuleren zij hun prejudiciële vraag als volgt:

> "Is art. 56 van het Aslastendecreet, onder meer in samenhang gelezen met art. 57 e.v. van het Aslastendecreet, strijdig met art. 10 en 11 van de Grondwet in zo verre het een weerlegbaar vermoeden van wegdekbeschadiging afleidt uit een overlading van meer dan 5 % op de assen onder een voertuig, terwijl de wetenschappelijke studies waarop het Aslastendecreet is gebaseerd aantonen dat de mate van wegbeschadiging eigenlijk tevens afhankelijk is van andere factoren dan de overlading, zoals het type van wegverharding, de gebruikte banden of zelfs de bandenspanning?"

De verzoekende partijen volharden ten slotte in hun verzoek aan de Raad om, alvorens recht te doen, een deskundigenonderzoek te bevelen naar het oorzakelijk verband tussen wegdekbeschadiging en overlading.

Beoordeling

25. Een identieke prejudiciële vraag als door de verzoekende partijen wordt opgeworpen, werd door de Raad van State aan het Grondwettelijk Hof gesteld in het arrest Lootens, nr. 196.325 van 24 september 2009 (de zaak A. 117.453/IX-5445). Die vraag, zoals 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 als volgt beantwoord:

> "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."

26. Het Grondwettelijk Hof heeft aldus uitspraak gedaan over een vraag of een beroep met een identiek onderwerp als de prejudiciële vraag die door de verzoekende partijen wordt gesuggereerd.

Krachtens artikel 26, § 2, tweede lid, 2°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof is de Raad van State dan ook niet verplicht deze vraag aan het Grondwettelijk Hof te stellen.

27. De argumentatie die de verzoekende partijen in hun laatste memorie ontwikkelen dient zich aan als een loutere kritiek op het arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 van het Grondwettelijk Hof. Wanneer echter het Grondwettelijk Hof heeft geoordeeld dat de wetskrachtige norm die hem ter

toetsing werd voorgelegd geen schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet inhoudt, is het verwijzend rechtscollege krachtens artikel 28 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof (thans het Grondwettelijk Hof) ertoe gehouden zich te voegen naar dit oordeel.

Derhalve komt het de Raad van State niet toe uitspraak te doen over de gegrondheid van de door de verzoekende partijen in hun laatste memorie ontwikkelde argumenten en bestaat er ook geen grond tot het stellen van een geherformuleerde prejudiciële vraag.

In dat kader komt het evenmin toe aan de Raad van State om een deskundigenonderzoek te bevelen dat finaliter beoogt kritiek te leveren op de inhoud van het arrest van het Grondwettelijk Hof. De studies die de verzoekende partijen aanhalen in hun laatste memorie hebben dezelfde finaliteit en vallen bijgevolg buiten de beoordelingsbevoegdheid van de Raad van State.

Op te merken valt dat het arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 van het Grondwettelijk Hof, zelf verwijst naar wetenschappelijke studies.

Louter ten overvloede stelt de Raad van State vast dat het Grondwettelijk Hof in zijn beoordeling niet uitsluit dat ook andere factoren dan de overlading op één van de assen een rol kunnen spelen bij wegdekbeschadiging. Dit blijkt onder meer uit overweging B.6. van voornoemd arrest nr. 61/2010 van 27 mei 2010 die als volgt luidt:

> "De decreetgever beoogt juist gevolg te geven aan wetenschappelijke studies waaruit blijkt dat die wegbeschadiging *in hoofdzaak* voortvloeit uit de overlading op een as."

Bijgevolg heeft het Grondwettelijk Hof minstens impliciet in zijn arrest rekening gehouden met de factoren die de verzoekende partijen aanvoeren, zijnde ondermeer de aard van de ondergrond, de gebruikte vrachtwagenbanden, de bandenspanning.

28. Het middel wordt verworpen.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

29. In een vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 6.2 van het Europees Verdrag over de rechten van de mens (hierna: het EVRM) en machtsoverschrijding "ingevolge juridisch onaanvaardbare motivatie".

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

De verzoekende partijen laten gelden dat de gehanteerde asdrukwegers niet-automatische weegtoestellen zijn, die bij gebrek aan ijking niet wettig kunnen 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 immers een weegwerktuig verstaan waarbij voor het wegen de tussenkomst van een operator noodzakelijk is. Daar de asdrukwegers die door het Vlaamse Gewest worden gebruikt de tussenkomst van een operator vereisen, kan volgens de verzoekende partijen 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. Het te wegen voertuig dient immers te worden bestuurd en met constante snelheid over de asdrukweger te rijden, op grond van aanwijzingen van de wegeninspecteur, die het toestel dient aan te zetten

en de nodige gegevens over het voertuig in de computer dient in te voeren. Laatstgenoemde beschikt daartoe over een lijvige handleiding die overbodig zou zijn indien alles automatisch zou gebeuren.

De verzoekende partijen betogen voorts dat, zelfs indien de asdrukwegers van het Vlaamse Gewest automatische weegtoestellen zouden zijn, dit niet impliceert dat zij niet moeten geijkt worden, nu zij worden aangewend om heffingen en restituties te berekenen. Een administratieve geldboete die wordt opgelegd op grond van het Aslastendecreet is volgens de verzoekende partijen een heffing op wegdekbeschadiging, zodat de asdrukwegers die bij dergelijke procedure gebruikt worden, geijkt moeten zijn.

In ondergeschikte orde voeren de verzoekende partijen aan dat het onredelijk zou zijn om niet-geijkte asdrukwegers te gebruiken. Zij merken op dat het gebruik van geijkte toestellen wel vereist is in het economisch verkeer, zodat niet valt in te zien waarom een ijking niet noodzakelijk zou zijn wanneer hetzelfde toestel voor gerechtelijke doeleinden wordt gebruikt. Op grond van het beginsel “in dubio pro reo” kunnen in het strafrecht immers enkel de strengste standaarden gehanteerd worden. Dit is onder meer het geval voor toestellen die gebruikt worden bij snelheidscontroles en alcoholcontroles zodat het, aldus de verzoekende partijen, dan ook niet meer dan logisch is dat voor de asdrukwegers die gebruikt worden voor de vaststellingen in het kader van het Aslastendecreet eveneens de strengste standaarden worden opgelegd, zonder een onderscheid te maken tussen automatische en niet-automatische weegtoestellen. Volgens de verzoekende partijen is elke redelijkheid zoek wanneer inzake ijking een discriminatoir onderscheid wordt gemaakt tussen wegingen in het economisch verkeer en wegingen voor gerechtelijke doeleinden enerzijds en wegingen met automatische weegtoestellen en wegingen met niet-automatische weegtoestellen anderzijds.

30. De verwerende partij werpt in haar memorie van antwoord vooreerst een exceptie van onontvankelijkheid van het middel op. Zij stelt dat het

middel onontvankelijk is in zoverre de schending van artikel 6.2. van het EVRM wordt aangevoerd zonder te verduidelijken waarin die schending bestaat.

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

Voor haar betoog ten gronde wijst de verwerende partij op artikel 12 van de wet van 16 juni 1970 betreffende de meeteenheden, de meetstandaarden en de meetwerktuigen (hierna: de wet van 16 juni 1970) dat 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 en op het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 houdende een nieuwe regeling betreffende de niet-automatische weegwerktuigen waarbij de Koning de regeling inzake ijking heeft uitgebreid buiten het economisch verkeer.

De verwerende partij laat gelden dat het gebruik van weegwerktuigen voor het opmaken van processen-verbaal wegens inbreuken op het Aslastendecreet weliswaar een toepassing buiten het economisch verkeer is, doch dat de asdrukwegers die gebruikt worden door het Vlaamse Gewest geen niet-automatische weegwerktuigen zijn in de zin van het koninklijk besluit van 4 augustus 1992, nu er bij het wegen van voertuigen door middel van dergelijke asdrukwegers geen enkele tussenkomst van een operator nodig is. 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, gebruikt door het Vlaams Gewest, beschouwd moeten worden als automatische weegwerktuigen. Volgens de verwerende partij kan niet ernstig worden voorgehouden dat de asdrukwegers niet-automatische weegtoestellen zijn omdat de wegeninspecteurs over een handleiding beschikken. 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 is.

De verwerende partij laat voorts gelden dat de administratieve geldboeten die worden opgelegd op grond van het Aslastendecreet niet kunnen beschouwd worden als een heffing of een restitutie, in de zin van artikel 12 van de wet van 16 juni 1970.

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 te dezen aan de minister van Openbare Werken, toekomt om op soevereine wijze de bewijswaarde van de verkregen resultaten te beoordelen. De asdrukwegers worden, aldus de verwerende partij, overigens om de twee jaar onderworpen aan een metrologische controle, wat de correcte werking van het toestel garandeert.

31. In hun memorie van wederantwoord laten de verzoekende partijen gelden dat het middel wel degelijk ontvankelijk is, nu daarin uitdrukkelijk

wordt aangevoerd dat de bestreden beslissing op onjuiste en juridisch onaanvaardbare motieven berust.

Ten gronde stellen zij dat een vrijwillige ijking van de asdrukwegers niet volstaat, aangezien het wettelijk kader daarvoor ontbreekt en dergelijke ijking geen zekerheid verschaft omtrent de correctheid van de weging. Voorts merken zij op dat de verwerende partij weigert uit te leggen waarom de toestellen, als ze dan toch zo correct kunnen wegen, niet geschikt zijn voor economische doeleinden.

Beoordeling

32. In zoverre met het middel de schending wordt aangevoerd van artikel 6.2 van het EVRM dient met de verwerende partij te worden vastgesteld dat door de verzoekende partijen niet wordt uiteengezet waarin de schending van het beginsel van het vermoeden van onschuld te dezen zou bestaan. In zoverre is het middel niet ontvankelijk.

Voor het overige is het middel, waarmee in essentie wordt aangevoerd dat de bestreden beslissing feitelijke grondslag mist, aangezien de overlading van het voertuig niet wettig werd vastgesteld, ontvankelijk.

33. 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.”

De verzoekende partijen kunnen niet worden bijgetreden in de mate dat zij voorhouden dat een administratieve geldboete die wordt opgelegd in het kader van het Aslastendecreet, een “heffing of restitutie” is, overeenkomstig artikel 12, § 2, van voormelde wet van 16 juni 1970.

De administratieve geldboete wordt immers opgelegd naar aanleiding van het plegen van een inbreuk op het Aslastendecreet.

Een heffing in de zin van artikel 12, § 2, van voornoemde wet, daarentegen, wordt opgelegd door de overheid, wanneer zij op basis van wetgeving in materiële zin een geldsom int, naar aanleiding van het uitvoeren of laten uitvoeren van bepaalde metingen.

Er is sprake van restitutie(s) wanneer de terugbetaling van een betaling of van betalingen door de overheid wordt beoogd.

De administratieve geldboete opgelegd in het kader van het Aslastendecreet heeft een andere finaliteit: zij wordt opgelegd wanneer een bestuurder een inbreuk pleegt op artikel 56 van het Aslastendecreet.

34. 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 (hierna: het koninklijk besluit van 4 augustus 1992) 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).

35. Te dezen rijst de vraag of de asdrukwegers die worden gebruikt om overtredingen op de bepalingen van het Aslastendecreet vast te stellen al dan niet automatische weegwerktuigen zijn,

Luidens artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 4 augustus 1992 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.

36. Uit hetgeen voorafgaat volgt dat niet in een wettelijke regeling is voorzien inzake de ijking van de asdrukwegers die worden gehanteerd met het oog op de vaststelling van overtredingen van het Aslastendecreet.

37. Waar de verzoekende partijen in ondergeschikte orde laten gelden dat het onredelijk is om administratieve geldboetes op te leggen op grond van metingen die werden uitgevoerd met niet-geijkte asdrukwegers wordt in essentie de juistheid van de aan de bestreden beslissing ten grondslag liggende feiten aangevoerd.

Uit de verklaringen van de verwerende partij blijkt dat zij op vrijwillige basis de asdrukwegers om de twee jaar onderwerpt aan een metrologische controle door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken, hetgeen de facto hetzelfde is als een ijking. Dit is, aldus de verwerende partij, ook de termijn waarbinnen de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken een herijking aanraadt.

Indien zulks het geval is bestaat er geen twijfel omtrent de juistheid van de vastgestelde overtredingen. Er valt immers niet in te zien waarom een ijking op vrijwillige basis minder zekerheid zou verschaffen omtrent de correctheid van de uitgevoerde wegingen dan een bij wet voorziene ijking.

Te dezen blijkt uit het proces-verbaal van 5 mei 2008 dat de asdrukweger door de metrologische dienst van het ministerie van Economische Zaken voor het laatst geijkt werd op 27 augustus 2007, hetgeen minder dan twee jaar is vóór de vaststelling van de overlading. In die omstandigheden kan de juistheid van de uitgevoerde metingen worden aanvaard.

38. Het middel is niet gegrond.

E. Vijfde middel

Standpunt van de partijen

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

De verzoekende partijen wijzen in dit verband op het arrest nummer P.04.0767.N van het Hof van Cassatie van 2 november 2004 waaruit moet blijken 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 verzoekende partijen in concreto worden nagegaan of de bestuurder, door het niet controleren van het gewicht, nalatig is geweest. Zij wijzen er op dat zulks te dezen niet het geval is, nu de bestuurder niet wist dat de tweede as van de trekker overladen was. Zij stellen voorts dat de bestuurder een ruime veiligheidsmarge heeft gelaten om het risico op overlading uit te sluiten en dat hij het voertuig heeft laten wegen op zijn totaal gewicht. Daarnaast wordt in het strafdossier nergens vermeld dat een visuele inspectie van het voertuig de overlading aan het licht had kunnen brengen.

40. 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 had moeten weten dat er een overlading was. Om concreet na te gaan of het verzuim het opzet of schuldige nalatigheid uitmaakt die vereist is opdat het moreel bestanddeel van het misdrijf zou bestaan, moet het gedrag van de overtreder niet getoetst worden aan zijn persoonlijke mogelijkheden, maar moet dit vergeleken worden

met dat van een normaal, voorzichtig en redelijk handelend persoon geplaatst in dezelfde feitelijke omstandigheden.

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, de lading niet met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld en indien blijkt dat er zich geen overlading onder één van de assen voordoet, mag een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur zich dan ook niet op de openbare weg begeven.

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

41. De verzoekende partijen laten in hun laatste memorie gelden dat te dezen enkel dient nagegaan te worden of er sprake is van een onachtzaamheid in hoofde van de chauffeur en niet of laatstgenoemde rechtvaardigings- en schulduitsluitingsgronden kan aantonen. Zij herhalen dat er te dezen geenszins sprake was van een onachtzaamheid in hoofde van de eerste verzoekende partij.

Beoordeling

42. In verband met het moreel bestanddeel van een misdrijf heeft het Hof van Cassatie in zijn arrest P.01.1149.N van 8 oktober 2002 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 zijn arrest P.04.0767.N van 2 november 2004 oordeelde het Hof van Cassatie met betrekking tot de misdrijven bedoeld in de artikelen 18, §§ 1 en 2, en 26 van het Technisch Reglement het volgende:

"[...] 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:

"Appellanten betwisten in hun middel de aanwezigheid van het moreel element;

Appellanten zijn van oordeel dat de overtreder in casu niet anders kon handelen dan hij gedaan heeft en hem als dusdanig geen enkele nalatigheid kon verweten worden;

Het middel is ongegrond voor onderstaande redenen:

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

Het verzuim daaraan te voldoen kan het opzet of de schuldige nalatigheid uitmaken vereist opdat het morele element van het misdrijf zou bestaan. Het woord "kan" is logisch daar ontegensprekelijk stellen dat men, bij gebrek aan

controle van de massa van zijn voertuig, onachtzaam of opzettelijk handelde in strijd zou zijn met het vermoeden van onschuld;

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

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

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

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

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

Appellanten zijn van oordeel dat, gelet op het feit dat de overtreder zijn voertuig had laten wegen hem geen nalatigheid kan verweten worden;

De weging betrof evenwel enkel de totale massa van het voertuig zodat de overtreder nog steeds geen uitsluitsel had omtrent de massa onder de assen van zijn voertuig.

Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de sleep in casu was samengesteld uit een combinatie van vrachtwagen met aanhangwagen;

Beide voertuigen konden aldus onafhankelijk van mekaar worden gewogen;

Wanneer dit zou gebeurd zijn, zou de overtreder opgemerkt hebben dat de maximaal toegelaten massa van de vrachtwagen wel overschreden was;

Wanneer er geen technische middelen ter beschikking van de overtreder staan om de massa onder de assen van zijn voertuig te wegen, wordt van hem verwacht een voldoende marge in acht te nemen zodat het risico op overlading zo goed als zeker uitgesloten is. Ook al moet de lading daarvoor verdeeld worden over verschillende transporten. Zo niet handelt hij onachtzaam;

De totale massa van het voertuig bedroeg, op het ogenblik van de vaststellingen 20.726 kg, terwijl de maximaal toegelaten massa 19000 kg bedraagt;

Wanneer de maximaal toegelaten massa van het voertuig overschreden is, ontstaat er een verhoogd risico dat ook één van de assen overladen is;

Dit gegeven wordt extra versterkt door het feit dat de som van de maximaal toegelaten massa's onder de assen slechts 20.000 kg bedraagt zodat bij een totale massa van 20.726 kg er noodzakelijkerwijze minstens één as moet overladen zijn;

De overtreder was zich, als professioneel vervoerder, hiervan bewust, of diende het minstens te zijn;

Gelet op het feit dat hij het voertuig afzonderlijk had kunnen wegen, was de overtreder op de hoogte van de overlading of had het minstens moeten zijn;

Wanneer hem geen middelen ter beschikking staan om de massa onder de assen na te gaan en er na een grondige (visuele) inspectie van zowel het voertuig als de (verdeling van de) lading, aanwijzingen zijn op een verhoogd risico op overlading onder één van de assen, zoals in casu het geval was, komt het de normale, voorzichtige en redelijke chauffeur toe zich niet met het voertuig op de openbare weg te begeven;

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;

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;

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

43. Uit de in de bestreden beslissing gedane vaststellingen heeft de verwerende partij wettig kunnen afleiden dat de eerste verzoekende partij 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 er 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 verzoekende partijen geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk hebben 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.

44. Het middel faalt naar recht.

F. Zesde middel

Standpunt van de partijen

45. In een zesde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 59, § 2, van het Aslastendecreet. Zij laten gelden dat bij de bepaling van de overlading geen rekening gehouden werd met artikel 32bis, 1.4.3, van het Technisch Reglement. Ingevolge die bepaling moet bij het wegen van het gewicht onder de assen een weegtolerantie van 5 % worden toegepast, terwijl te dezen evenwel slechts een weegtolerantie van 3 % werd toegepast. Een herberekening met de juiste meetcorrectie van 5 % zou volgens de verzoekende partijen tot gevolg hebben dat de overlading slechts 1.917,5 kg bedroeg, zodat overeenkomstig artikel 59, § 2, van het Aslastendecreet slechts een administratieve geldboete van 1.650 euro kon worden opgelegd.

46. De verwerende partij wijst in haar memorie van antwoord vooreerst op de bevoegdheid van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden en op de bijhorende bevoegdheid om beschadigingen van het wegdek te sanctioneren. Er is, overeenkomstig artikel 56 van het Aslastendecreet, sprake van een inbreuk wanneer wordt vastgesteld dat de massa onder één van de assen het bij goedkeuring vastgestelde maximum met meer dan 5 % overschrijdt.

Volgens de verwerende partij houdt het toestaan van een grotere tolerantie een beperking van het toepassingsgebied van het Aslastendecreet in, waarvoor enkel de decreetgever bevoegd is.

De verwerende partij stelt voorts dat de meettolerantie voorzien in artikel 32bis 1.4.3. van het Technisch Reglement niet van toepassing is inzake metrologie en aldus niet onvoorwaardelijk van toepassing is op elke weging. Het Technisch Reglement werd immers uitgevaardigd op basis van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor het vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Die wet had tot doel de Koning te machtigen alle nuttige maatregelen te treffen in verband met de technische eisen die door de constructeurs of de invoerders moeten worden nageleefd en die rechtstreeks raken aan de vrijheid van vestiging en handel. Die wet beoogde niet de Koning bevoegdheden inzake metrologie toe te kennen.

Indien de meettolerantie die wordt voorgeschreven door artikel 32bis 1.4.3 van het koninklijk besluit Technische Eisen ook zou moeten worden toegepast bij controles op de naleving van het Aslastendecreet, zou, aldus de verwerende partij, de federale overheid haar bevoegdheid te buiten gaan door verplichtingen op te leggen waardoor het toepassingsgebied van het Aslastendecreet beperkt wordt. In dergelijk geval verzoekt de verwerende partij de volgende prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof:

> "Gaat de federale wetgever (zijn) bevoegdheid te buiten door op basis van de (zijn) overeenkomstig 6, § 4, 3° BWHI toegekende bevoegdheid om regels van algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen te ontwerpen, regels aan te nemen die het toepassingsgebied van de decreten genomen op basis van de aan de gewesten overeenkomstig artikel 6, § 1, 10° (lees : artikel 6, § 1, X, 1°) BWHI toegekende bevoegdheid inzake de wegen en hun aanhorigheden, kunnen beperken?"

47. In hun memorie van wederantwoord laten de verzoekende partijen vooreerst gelden dat de meettolerantie zoals voorzien in artikel 32bis 1.4.3. van het Technisch Reglement geenszins afbreuk kan doen aan de bevoegdheden van de gewesten, nu de metrologie een federale aangelegenheid betreft.

Zij stellen voorts dat sinds de wijziging van artikel 56 van het Aslastendecreet, waardoor in het decreet niet langer rechtstreeks verwezen wordt naar artikel 32bis van het Technisch Reglement, sprake is van "het bij goedkeuring vastgestelde maximum", hetgeen minstens een impliciete verwijzing inhoudt naar het Technisch Reglement. Volgens de verzoekende partijen kan niet ontkend worden dat er een duidelijke band bestaat tussen het Aslastendecreet en het Technisch Reglement.

De verzoekende partijen betwisten ten slotte dat artikel 32bis van het Technisch Reglement slechts zou gelden voor constructeurs van voertuigen. In de vorige versie van het Aslastendecreet werd immers uitdrukkelijk naar die bepaling verwezen. Ook in het proces-verbaal werd uitdrukkelijk vastgesteld dat de maximale toegelaten massa van artikel 32bis werd overschreden, zoals ook in de weegbon zelf werd vermeld. Het is volgens de verzoekende partijen dan ook absurd te stellen dat artikel 32bis van het Technisch Reglement enkel de constructeurs zou aanbelangen. Artikel 32bis bevat integendeel strafbepalingen op basis waarvan dagelijks controles worden uitgevoerd en strafvervolgingen worden ingesteld.

48. In hun laatste memorie herhalen de verzoekende partijen hun standpunt aangaande de bevoegdheid van de federale overheid inzake metrologie en de niet te miskennen verwijzing door het Aslastendecreet naar het Technisch Reglement. Volgens de verzoekende partijen kan geenszins betwist worden dat een voertuig slechts één gewicht kan hebben, waarbij dit gewicht niet afhankelijk kan zijn van de toegepaste wetgeving. Zij menen dat artikel 32bis, 1.4.3, van het Technisch Reglement dan ook van toepassing is.

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

Beoordeling

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

> "Het is verboden het wegdek te beschadigen door een overschrijding van de maximale toegelaten massa's of massa's onder de assen zoals bepaald in de artikelen 18, §§ 1, 2 of 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen."

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

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

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

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

Artikel 32bis, 1.4.3, van het Technisch Reglement luidt als volgt:

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

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

Aangezien sinds de wijziging van artikel 56, eerste lid, van het Aslastendecreet niet meer naar die bepaling wordt verwezen, is de in artikel 32bis, 1.4.3, van het Technisch Reglement bepaalde meettolerantie in de onderhavige zaak niet van toepassing. Er is bijgevolg geen aanleiding om een prejudiciële vraag te stellen aan het Grondwettelijk Hof.

Het Aslastendecreet voorziet sedert de wijziging bij decreet van 24 juni 2005 overigens zelf in een tolerantie van 5 %.

51. Het middel is niet gegrond.

G. Zevende middel

Standpunt van de partijen

52. De verzoekende partijen voeren in een zevende middel, afgeleid uit de schending van artikel 6.3.a van het EVRM en van de rechten van de verdediging, aan dat zij geen kennis konden nemen van de feiten in een taal die zij machtig zijn. Integendeel werd de gehele procedure, inzonderheid de eerste beslissing tot het opleggen van een geldboete, in het Nederlands gevoerd.

53. De verwerende partij laat in haar memorie van antwoord gelden dat de Vlaamse overheid, en bijgevolg ook de wegeninspectie, voor wat betreft het gebruik der talen onder toepassing valt van artikel 36 van de gewone wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna: de gewone wet hervorming der instellingen) dat voor de gecentraliseerde en gedecentraliseerde diensten van de Vlaamse regering waarvan de werkkring het hele ambtsgebied van het gewest bestrijkt het Nederlands als bestuurstaal voorschrijft. De wet maakt enkel een uitzondering voor de gemeenten met speciale taalregeling, terwijl te dezen noch de overtreder, noch de onderneming haar woonplaats in een dergelijke gemeente heeft. De procedure werd aldus, overeenkomstig de wettelijke bepalingen, in het Nederlands gevoerd.

Voorts laat de verwerende partij gelden dat de verzoekende partijen in de loop van de administratieve procedure nooit te kennen hebben gegeven dat zij de Nederlandse taal niet machtig zijn. Integendeel werd namens de verzoekende partijen in het Nederlands verzet en beroep aangetekend en werden namens de verzoekende partijen Nederlandstalige conclusies ingediend. Uit het loutere feit dat de verzoekende partijen geen woonplaats hebben in Vlaanderen kan, aldus de verwerende partij, niet worden afgeleid dat zij het Nederlands niet machtig zouden zijn wanneer geen ander stuk in die richting wijst.

54. De verzoekende partijen repliceren in hun memorie van wederantwoord dat de verwerende partij er op grond van artikel 6 van het EVRM, dat voorrang heeft op artikel 36 van de gewone wet hervorming der instellingen, toe gehouden is om strafrechtelijke procedures te voeren in een taal die de betrokken partijen verstaan.

De verzoekende partijen stellen voorts dat de verwerende partij er zich niet kan op beroepen dat de procedure in het Nederlands werd gevoerd, zonder dat daarover opmerkingen werden gemaakt aangezien de raadsman van de verwerende partij wel de Nederlandse taal machtig is.

De verzoekende partijen stellen tot slot dat in het proces-verbaal van 5 mei 2008 ondubbelzinnig werd aangegeven dat er werd geopteerd voor de rechtspleging in het Frans.

55. In hun laatste memorie stellen de verzoekende partijen nog dat zij nooit in het Frans werden aangeschreven, niettegenstaande hun keuze voor het Frans als proceduretaal. Zo werd onder meer de initiële tenlastelegging betekend in een taal die de verzoekende partijen niet meester zijn. Zij laten gelden dat hen in het kader van de procedure niet werd aangeboden om beroep te doen op een tolk.

Dat zij beroep hebben gedaan op een Nederlandstalige raadsman doet aan de vaststelling dat hun rechten van verdediging geschonden zijn geen afbreuk, nu zij hun raadsman slechts gecontacteerd hebben nadat de beslissing van 13 augustus 2008 hen in het Nederlands werd toegezonden.

De verzoekende partijen werpen nog op dat, indien zij de beslissing van 13 augustus 2008, waarvan zij, ingevolge de schending van hun rechten van verdediging, de inhoud niet begrepen, naast zich zouden hebben neergelegd zonder een Nederlandstalige raadsman te consulteren, zij de mogelijkheid om beroep en verzet aan te tekenen zouden verloren zijn.

Beoordeling

56. Artikel 6.3.a van het EVRM erkent het recht van eenieder die wegens een strafbaar feit wordt vervolgd om "onverwijld, in een taal welke hij verstaat, en in bijzonderheden, op de hoogte te worden gesteld van de aard en de reden van de tegen hem ingebrachte beschuldigingen".

Aan voormelde eis is te dezen voldaan nu uit het proces-verbaal van 5 mei 2008 blijkt dat aan de eerste verzoeker bij zijn verhoor door de wegeninspectie een in het Nederlands en het Frans gestelde vragenlijst werd voorgelegd die, naar keuze van de overtreder, in één van beide talen kon ingevuld worden.

57. Anders dan de verzoekende partijen voorhouden verleent het EVRM aan de strafrechtelijk vervolgde persoon niet het recht om de taal van de rechtspleging te kiezen.

Artikel 6 EVRM doet immers geen afbreuk aan het feit dat de verwerende partij, in overeenstemming met artikel 36 van de gewone wet hervorming der instellingen, de zaak in het Nederlands diende te behandelen.

In dat verband kan bovendien worden opgemerkt dat volgens artikel 6.3.e, de betrokkene het recht heeft "zich kosteloos te doen bijstaan door een tolk, indien hij de taal welke ter zitting wordt gebezigd niet verstaat of niet spreekt".

Te dezen blijkt echter dat de verzoekende partijen geen beroep gedaan hebben op een tolk, maar ervoor gekozen hebben zich te laten vertegenwoordigen door een Nederlandstalige raadsman. Met de verwerende partij dient te worden vastgesteld dat de verzoekende partijen in de loop van de administratieve procedure nooit te kennen hebben gegeven dat zij de Nederlandse taal niet machtig waren.

Het recht van verdediging van de verzoekende partijen is dan ook niet geschonden doordat de procedure in het Nederlands is verlopen.

58. Het middel is niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

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

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 26 april 2011, 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**