RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 249.037 van 25 november 2020
in de zaak A. 225.131/IX-9323

In zake : de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door
de minister van Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bart Van Hyfte en Laurent Delmotte
kantoor houdend te 1160 Brussel
Herrmann-Debrouxlaan 40
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jürgen Vanpraet en Ruben Veranneman
kantoor houdend te 8820 Torhout,
Oostendestraat 306
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 30 april 2018, strekt tot de nietigverklaring van artikel 3, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject’ (*BS* 28 februari 2018).

II. Verloop van de rechtspleging

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

‡CFLUNEICB-BEDEEAT‡

Eerste auditeur Inge Vos heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij en de verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 8 juni 2020.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Jürgen Vanpraet, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Inge Vos 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 regelgevend kader

3.1. Overeenkomstig artikel 3 van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ is het verboden zich op de openbare weg te bevinden met een ander voertuig of een andere sleep dan het vervoer, vermeld in de artikelen 4 en 7, waarvan de hoogte het toegestane maximum met meer dan één procent overschrijdt, of waarvan de andere afmetingen of de massa in beladen toestand de toegestane maxima overschrijden en is het verboden het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op

de grond onder een van de assen het toegestane maximum, met meer dan 5 procent overschrijdt.

Afdeling 2 van hoofdstuk 2 met als opschrift ‘Bescherming van de verkeersinfrastructuur’ van voornoemd decreet van 3 mei 2013 bevat specifieke bepalingen aangaande het vervoer met langere en zwaardere slepen, die luiden als volgt:

“Artikel 4. Het vervoer met langere en zwaardere slepen is enkel mogelijk met voertuigcombinaties die minimaal voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° de lengte van de sleep bedraagt niet meer dan 25,25 meter;

2° de maximaal toegelaten massa van de sleep bedraagt niet meer dan 60 ton;

3° elk voertuig afzonderlijk voldoet aan de bepalingen van het technisch reglement.

Een langere en zwaardere sleep mag zich enkel op de openbare weg begeven op voorwaarde dat er in het kader van een door de Vlaamse Regering opgezet proefproject een schriftelijke vergunning is afgeleverd en alle vergunningsvoorwaarden zijn nageleefd.

Artikel 4/1. De Vlaamse Regering bepaalt:

1° de start- en einddatum van een proefproject;

2° de toegelaten voertuigcombinaties;

3° de technische voorwaarden van de voertuigen en slepen van voertuigen;

4° de lading die niet met een langere en zwaardere sleep vervoerd mag worden;

5° de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder.

De Vlaamse Regering kan het maximum aantal vergunningen dat in het kader van een proefproject kan worden afgeleverd, bepalen.

Artikel 5. Het vervoer met een langere en zwaardere sleep is enkel mogelijk op het basisnetwerk of op goedgekeurde aantakkingstrajecten.

De Vlaamse Regering bepaalt:

1° het basisnetwerk;

2° de toetsingscriteria en de procedure om de aantakkingstrajecten goed te keuren en te schorsen;

3° de voorwaarden waaronder van de trajecten mag worden afgeweken in geval van overmacht of een onverwachte hindernis.

Het basisnetwerk en de toetsingscriteria voor de aantakkingstrajecten worden bepaald met het oog op het verzekeren van de verkeersveiligheid, het veilig en vlot laten verlopen van het verkeer met de langere en zwaardere slepen, en het voorkomen van beschadigingen van de openbare weg en van aanhorigheden van de openbare weg, de erin liggende kunstwerken en de aanpalende eigendommen.

De Vlaamse Regering kan het maximum aantal aantakkingstrajecten dat in het kader van een proefproject kan worden goedgekeurd, bepalen.

Artikel 6. De Vlaamse Regering bepaalt, met het oog op het afleveren van een vergunning:

1° de inhoud van de vergunning. De vergunning vermeldt minstens de maatregelen om schade aan de verkeersinfrastructuur te voorkomen;

2° de procedure voor de aanvraag en de afgifte van de vergunning.

‡CFLUNEICB-BEDEEAT‡

De Vlaamse Regering kan voor het uitreiken van de vergunning en het gebruik van de verkeersinfrastructuur voor vervoer met langere en zwaardere slepen een vergoeding bepalen.

Artikel 6/1. Elk proefproject wordt jaarlijks geëvalueerd. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor de evaluatie van het project.”

3.2. Na een eerste proefproject, wordt een tweede proefproject opgestart met het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject’. Artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 luidt als volgt:

“Art. 3. Het vervoer met LZV kan enkel worden toegelaten voor de voertuigcombinaties die bestaan uit een trekkend voertuig, een tussenvoertuig en een getrokken voertuig.

De minister kan de nadere regels bepalen waaraan de voertuigen of de combinaties moeten voldoen op het vlak van:

1° de maximale massa’s;
2° de reminrichting;
3° de koppelinrichtingen;
4° de eisen tot bevordering van de verkeersveiligheid;
5° de eisen tot bevordering van het milieu;
6° de wendbaarheid;
7° de uitrusting;
8° de signalisatie.”

Artikel 3, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 is de bestreden bepaling.

IV. Nadere omschrijving van het voorwerp van het beroep

4. In haar memorie van antwoord werpt de verwerende partij op dat in het dispositief van het verzoekschrift tot nietigverklaring weliswaar de nietigverklaring wordt gevorderd van artikel 3, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018, doch dat uit de uiteenzetting van het enige middel blijkt dat de kritieken uitsluitend gericht zijn tegen de aan de Vlaamse minister toegekende delegatie inzake de reminrichtingen (2°) en de koppelinrichtingen (3°). Volgens haar dient daarom het voorwerp van het vernietigingsberoep beperkt te worden tot artikel 3, tweede lid, 2° (reminrichting) en 3° (koppelinrichting) van dit besluit. Aangezien geen kritiek wordt ontwikkeld

tegen artikel 3, tweede lid, 1°, 4°, 5°, 6°, 7° en 8°, van het besluit is het beroep volgens haar onontvankelijk in zoverre het gericht is tegen die bepalingen.

5. Er is geen reden om te onderzoeken of het voorwerp van het beroep in functie van de aangevoerde wettigheidskritiek nader dient te worden omschreven, aangezien hierna zal blijken dat het beroep hoe dan ook moet worden verworpen.

V. Onderzoek van het enige middel

Uiteenzetting van het middel

6.1. Het enige middel is genomen uit machtsoverschrijding, meer bepaald de schending van de bevoegdheidverdelende regels en in het bijzonder van de federale bevoegdheden tot het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook de technische voorschiften inzake verkeer en vervoermiddelen (artikel 6, § 4, 3°, en artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' (hierna: BWHI), gelezen in samenhang met artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, en artikel 6, § 1 , X, eerste lid, 2°*bis*, BWHI), en, voor zover als nodig, gelezen in samenhang met het beginsel van de federale loyauteit (artikel 143, § 1, van de Grondwet).

6.2. Volgens de verzoekende partij is op grond van artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI de federale overheid ook na de zesde staatshervorming bevoegd gebleven voor het vaststellen van de technische voorschriften van verkeers- en vervoermiddelen.

Zij wijst erop dat, met betrekking tot het gebruik van langere en zwaardere slepen in het kader van pilootprojecten, de afdeling Wetgeving van de Raad van State in advies 45.405/4 van 24 november 2008 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 19 maart 2012 'betreffende langere en

zwaardere slepen in het kader van proefprojecten' heeft opgemerkt, dat die aangelegenheid "in principe tot de bevoegdheid van de federale overheid [behoort] die betrekking heeft op enerzijds de algemene politie op en de regelgeving inzake het verkeer en vervoer, en anderzijds de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen", maar mogelijk ook raakpunten vertoont met de bevoegdheid "inzake het beheer van de wegen, inzonderheid wat betreft de bescherming van de wegeninfrastructuur en de voorkoming van de beschadiging van het wegdek".

De verzoekende partij erkent daarbij, onder verwijzing naar adviespraktijk van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, dat de toewijzing van de "zorg voor de wegeninfrastructuur" aan de gewesten inderdaad impliceert "dat zij eveneens technische voorschriften kunnen uitvaardigen voor zover deze beogen de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen".

6.3. Door middel van de bestreden bepaling draagt de Vlaamse Regering volgens haar echter aan de bevoegde Vlaamse minister op om nadere regels en dus technische voorschriften te bepalen inzake langere en zwaardere slepen onder meer wat betreft de reminrichting en koppelinrichtingen.

Aldus wordt aan de Vlaamse minister opgedragen om technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, namelijk voor langere en zwaardere slepen te bepalen, niettegenstaande dit behoort tot de voorbehouden bevoegdheid van de federale overheid.

6.4. De verwerende partij zou volgens de verzoekende partij desgevallend de technische voorschriften die door de federale overheid zijn vastgesteld inzake de langere en zwaardere slepen kunnen hanteren voor het uitoefenen van een bevoegdheid die hem uitdrukkelijk is toegewezen, namelijk de zorg voor de wegeninfrastructuur, maar vermag uiteraard niet zichzelf de bevoegdheid inzake het bepalen van technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen toe te eigenen.

6.5. Volgens de verzoekende partij mag de verwerende partij ook in het kader van haar betrokkenheid bij de totstandkoming van technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, aan de federale overheid voorstellen doen inzake de wijziging van de technische voorschriften van verkeers- en vervoermiddelen, bijvoorbeeld in 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', doch zij mag uiteraard niet zich deze bevoegdheid zelf toe-eigenen. De verzoekende partij wijst erop dat de verwerende partij overigens van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt door bij de totstandkoming van het koninklijk besluit van 18 maart 2018 'tot wijziging 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 en 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, door betreffende langere en zwaardere voertuigen', suggesties te formuleren en voorstellen te doen, waarmee volgens haar in belangrijke mate rekening werd gehouden.

6.6. Bovendien draagt de bestreden bepaling de Vlaamse minister op om nadere regels te bepalen onder meer op het vlak van de 'reminrichting' en de 'koppelinrichtingen' zonder dat minstens wat betreft deze technische voorschriften is aangetoond dat deze enig verband kunnen hebben met de bescherming van de wegeninfrastructuur en het voorkomen van de beschadiging van het wegdek. De afwezigheid van enig verband tussen de technische voorschriften inzake de reminrichting en de koppelinrichtingen van langere en zwaardere slepen en het nastreven van de bescherming van de wegeninfrastructuur blijkt volgens haar uit het feit dat de verwerende partij niet betwistte dat deze technische voorschriften inzake de reminrichting en inzake de koppelinrichtingen een federale aangelegenheid zijn en wel namelijk door, in het kader van de betrokkenheid op grond van artikel 6, § 4, 3°, BWHI, inhoudelijke opmerkingen hieromtrent te

formuleren op het ontwerp dat heeft geleid tot voornoemd koninklijk besluit van 18 maart 2018. De verwerende partij lijkt zich middels de bestreden bepaling te willen voorzien in de mogelijkheid om eigen technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen te bepalen, niet zozeer ter bescherming van de wegeninfrastructuur, dan wel uit onvrede omtrent de onvolledigheid van de technische voorschriften die de federale overheid heeft vastgesteld bij het koninklijk besluit van 18 maart 2018.

6.7. De bestreden bepaling miskent volgens de verzoekende partij bijgevolg de in het middel geviseerde bevoegdheidverdelende regels en in het bijzonder de federale bevoegdheid inzake "het ontwerpen [...] van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen".

6.8. Daarnaast schendt de bestreden bepaling volgens haar eveneens het beginsel van de federale loyauteit vervat in artikel 143, § 1, van de Grondwet. Door immers enerzijds in het kader van de betrokkenheid bij de totstandkoming van het voormelde koninklijk besluit van 18 maart 2018 inhoudelijke opmerkingen te formuleren omtrent de technische voorschriften voor langere en zwaardere slepen doch anderzijds middels de bestreden bepaling de Vlaamse minister op te dragen in eigen technische voorschriften voor dezelfde langere en zwaardere slepen te voorzien, onder meer op het vlak van de reminrichting en de koppelinrichtingen, verstoort de bestreden bepaling het evenwicht van de federale constructie en dus de federale loyauteit.

7.1. In haar memorie van wederantwoord repliceert de verzoekende partij nog dat het vaststellen van de technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen niet valt onder de gewestbevoegdheid inzake het uitzonderlijk vervoer.

Uit de tekst, de parlementaire voorbereiding en de rechtsleer blijkt volgens haar dat de aan de gewesten overgedragen bevoegdheid inzake het 'uitzonderlijk vervoer' een uitzondering vormt op de residuaire, federale

bevoegdheid inzake het vaststellen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, doch niet op de residuaire, federale bevoegdheid inzake ontwerpen van technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

Op grond van haar bevoegdheid inzake het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 13°, BWHI) vermag de verwerende partij volgens de verzoekende partij derhalve regels te bepalen niet alleen ter bescherming van de wegeninfrastructuur, doch eveneens teneinde het verkeer veilig en vlot te laten verlopen. Maar op grond van diezelfde bevoegdheid mag de verwerende partij echter geenszins technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen bepalen die gebruikt worden voor dergelijk vervoer, voor zover deze beogen de verkeersveiligheid te bevorderen. Dergelijke technische voorschriften die beogen de verkeersveiligheid te bevorderen behoren tot de residuaire, federale bevoegdheid. De gewesten zijn slechts bevoegd voor technische voorschriften die niet beogen de verkeersveiligheid te bevorderen en slechts voor technische voorschriften die verband houden met de aan hen toegewezen bevoegdheden.

7.2. Bovendien blijkt volgens de verzoekende partij nergens uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’ (hierna: de bijzondere wet Zesde Staatshervorming), dat de materie van de technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen deel zou uitmaken van de materie van het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer, die met de zesde staatshervorming werd overgedragen aan de gewesten.

Ten onrechte tracht de verwerende partij volgens haar te doen doorschemeren dat het de wil van de bijzondere wetgever Zesde Staatshervorming zou zijn geweest om de hele materie van de langere en zwaardere slepen met inbegrip van het aannemen van technische voorschriften, over te dragen aan de

gewesten en dit als onderdeel van een gehomogeniseerd bevoegdheidspakket ‘zwaar vervoer over de weg’.

Dat de federale overheid bevoegd is voor het aannemen van technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen, blijkt volgens de verzoekende partij overigens uit de afwezigheid van enige opmerking omtrent de bevoegdheid vanwege de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies 62.902/4 van 26 februari 2018 bij het ontwerp dat heeft geleid tot het voornoemde koninklijk besluit van 18 maart 2018.

7.3. Volgens de verzoekende partij kunnen de gewesten ook na de zesde staatshervorming technische voorschriften voor langere en zwaardere slepen bepalen voor zover deze verband houden met de zorg voor de wegeninfrastructuur (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, BWHI). Het bepalen van de technische voorschriften van voertuigen, met inbegrip van langere en zwaardere slepen ter bescherming van de verkeersveiligheid, behoort daarentegen tot de residuaire bevoegdheid van de federale overheid (art. 6, § 4, 3°, BWHI).

7.4. De bestreden bepaling schendt volgens de verzoekende partij de bevoegdheid van de federale overheid om technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen aan te nemen aangezien de Vlaamse minister wordt belast met het bepalen van de nadere regels met betrekking tot de technische voorschriften voor deze voertuigen en uit de lezing die de verwerende partij aan deze delegatie geeft, het een exclusieve bevoegdheid betreft, waarvoor de federale overheid niet langer bevoegd zou zijn.

Met name stelt de verwerende partij “dat de voormelde bevoegdheidsverdeling met zich brengt dat de federale overheid niet langer bevoegd is om technische voorschriften aan te nemen specifiek met betrekking tot lange en zware voertuigen” of nog “dat de federale overheid niet langer bevoegd is om technische voorschriften te bepalen inzake LZV’s”, waaruit zij de conclusie trekt dat het voornoemde koninklijk besluit van 18 maart 2018 waarin de federale

overheid technische voorschriften voor langere en zwaardere slepen heeft bepaald, onwettig zou zijn en buiten toepassing zou moeten worden gelaten.

In de mate dat de verwerende partij van oordeel is dat de bestreden bepaling de Vlaamse minister machtigt om als enige, met uitsluiting van de federale overheid, technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen te bepalen, schendt zij de bevoegdheidverdelende regels en in het bijzonder de federale bevoegdheid om technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen te bepalen (art. 6, § 4, 3°, BWHI, gelezen in samenhang met artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI), zoals in het enige middel en hierboven toegelicht.

De verzoekende partij stelt ook vast dat de verwerende partij heeft nagelaten om een beroep tot nietigverklaring tegen het uiteindelijke koninklijk besluit van 18 maart 2018 in te stellen bij de Raad van State, hetgeen zij niet zou hebben nagelaten indien de gewesten exclusief en integraal bevoegd zouden zijn geworden voor de technische voorschriften inzake langere en zwaardere slepen.

7.5. In de mate dat de verwerende partij ondergeschikt aanvoert dat de federale technische voorschriften en de voorschriften genomen op grond van de bestreden bepaling elkaar aanvullen en naast elkaar kunnen bestaan, beroept zij zich volgens de verzoekende partij op een stelsel van ‘concurrerende’ of ‘samenlopende’ bevoegdheden, dat evenwel principieel in strijd is met het Belgische federalisme en steeds werd afgewezen aangezien het Belgische federalisme uitgaat van exclusieve bevoegdheden.

7.6. Uit advies 62.381/3 van 28 november 2017 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018, kunnen volgens haar geen nuttige conclusies worden getrokken met betrekking tot de thans voorliggende bevoegdheidsvraag, omdat de afdeling Wetgeving geen uitspraak heeft kunnen doen over de uiteindelijke tekst van de thans bestreden bepaling. Bovendien heeft

de afdeling Wetgeving in advies 62.902/4 van 26 februari 2018 over het ontwerp dat heeft geleid tot het voornoemde koninklijk besluit van 18 maart 2018, evenmin opmerkingen geformuleerd.

7.7. Wat de argumentatie in ondergeschikte orde betreft dat de aan de Vlaamse minister toegekende delegaties hoe dan ook gericht zouden zijn op de bescherming van de wegeninfrastructuur, merkt de verzoekende partij op dat, los van de vaststelling dat de verwerende partij heeft nagelaten deze toelichting te geven toen zij hieromtrent uitdrukkelijk werd bevraagd, ze geenszins overtuigt. Het verband dat de verwerende partij legt tussen de nadere regels inzake de 'reminrichting' en de 'koppelinrichtingen' enerzijds en de bescherming van de wegeninfrastructuur anderzijds, is veel te ver gezocht en te onrechtstreeks.

7.8. Het verweer aangaande de aangevoerde schending van de federale loyauteit berust volgens de verzoekende partij op een verkeerde lezing van het middel. Het getuigt inderdaad niet van federale loyauteit door enerzijds in het kader van de betrokkenheid bij de totstandkoming van het koninklijk besluit van 18 maart 2018 mede te werken aan de totstandkoming van dit besluit en bij die gelegenheid uitvoerige opmerkingen te formuleren op de ontwerptekst, doch anderzijds in de bestreden bepaling de Vlaamse minister op te dragen zelf nadere regels inzake de technische voorschriften te bepalen, waarvan thans wordt geoordeeld dat het gewest ter zake als enige bevoegd is, met uitsluiting van de federale overheid.

8. In haar laatste memorie benadrukt de verzoekende partij dat wat de door de verwerende partij aangevoerde argumentatie, dat zij bevoegd zou zijn om eisen te stellen met betrekking tot onder meer de reminrichting (artikel 3, tweede lid, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018) en de koppelinrichtingen (artikel 3, tweede lid, 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018) van langere en zwaardere slepen met het oog op de bescherming van de wegeninfrastructuur, niet correct is.

Zij stelt dat een kwaliteitsgebrek aan de reminrichting of de koppelinrichtingen op zichzelf niet van nature is om schade te berokkenen aan de wegeninfrastructuur en bijgevolg de gewesten hieraan wijzigingen zouden kunnen aanbrengen op grond van deze bevoegdheid. De voorbeelden die door de verwerende partij worden aangehaald, hebben alle betrekking op de mogelijke gevolgen van een verkeersongeval waarbij, enerzijds de remafstand en, anderzijds, het breken van de koppelinrichting, een rol zouden spelen. De door de verwerende partij aangevoerde verantwoording is aldus niet rechtstreeks gelieerd aan de bescherming van de wegeninfrastructuur en zou, indien ze zou worden aangenomen, kunnen worden toegepast op quasi alle regels die vervat zijn in het koninklijk besluit van 1 december 1975 'houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' of in het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1968. De technische voorschriften waaraan de reminrichting en de koppelinrichtingen moeten voldoen, zijn er in de eerste plaats op gericht om de veiligheid van het voertuig en dus van het wegverkeer maximaal te bevorderen en dus om het risico op verkeersongevallen tot een minimum te herleiden. De gewesten zijn niet bevoegd om technische voorschriften aan te nemen die ertoe strekken om ongevallen te voorkomen.

Beoordeling

9.1. Volgens de verzoekende partij betreedt de verwerende partij met de bestreden bepaling een terrein dat aan de federale overheid is voorbehouden. Op grond van artikel 6, § 4, 3°, BWHI is de federale overheid immers bevoegd inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook inzake de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. Zij stelt dat de federale overheid exclusief bevoegd is om technische voorschriften voor voertuigen aan te nemen die ertoe strekken om de veiligheid van het wegverkeer te bevorderen en ongevallen te voorkomen. Voorts betoogt zij dat de bestreden bepaling geen verband houdt met de gewestbevoegdheid inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg. Wat betreft het verband van de bestreden bepaling met de gewestbevoegdheid inzake de 'regelgeving

inzake maximaal toegelaten massa's en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading', stelt zij dat wel kan worden aangenomen dat de machtiging "die middels artikel 3, tweede lid, 1° (de maximale massa's) en 8° (de signalisatie, in de mate deze betrekking zou hebben op de lading) aan de Vlaamse minister wordt gegeven, past binnen het kader van deze bevoegdheid". Voor het vaststellen van nadere regels inzake de 'wendbaarheid' (artikel 3, tweede lid, 6°), lijkt de verwerende partij te kunnen aanvaarden dat deze mogelijk gericht kunnen zijn op de bescherming van de wegeninfrastructuur. Wat de overige machtigingen betreft, is volgens haar het verband met een gewestelijke bevoegdheid evenwel totaal afwezig of minstens niet aangetoond.

9.2. Luidens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1°, BWHI zijn de gewesten bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden. Die gewestelijke bevoegdheid omvat een beheersbevoegdheid in de ruime zin. Dit impliceert onder meer dat de gewesten bevoegd zijn om technische voorschriften voor voertuigen uit te vaardigen voor zover deze beogen de wegeninfrastructuur te beschermen en de beschadiging van het wegdek te voorkomen (GwH 6 december 2000, nr.127/2000, B.10.2 en B.10.4). Luidens het opschrift van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 blijkt dat de in het besluit geregelde aangelegenheid in de eerste plaats, de bescherming beoogt van de verkeersinfrastructuur naar aanleiding van het vervoer met langere en zwaardere slepen.

Daarnaast zijn de gewesten op grond van artikel 6, § 1, X, 13°, BWHI bevoegd voor de 'reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg'. Die aan de gewesten toegekende bevoegdheid beoogt niet enkel de bescherming van de wegeninfrastructuur maar omvat ook het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen. Het vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering.

Ook zijn de gewesten bevoegd voor de "regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading" (artikel 6, § 1, XII, 3°, BWHI). Die bepaling vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid om de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen vast te stellen.

Hoewel zoals hiervóór uiteengezet de federale overheid bevoegd is om algemeen technische voorschriften voor voertuigen voor vervoer te land vast te stellen, kunnen dus ook de gewesten (bijzondere) technische voorschriften vaststellen binnen het raam van de uitoefening van hun eigen bevoegdheden.

9.3. Uit het verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partij vooral zwaar eraan tilt dat aan de Vlaamse minister delegatie wordt verleend om nadere regels te bepalen waaraan de voertuigen of de combinaties moeten voldoen op het vlak van 'de reminrichting' en 'de koppelinrichtingen' en dat enig verband met het nastreven van de bescherming van de wegeninfrastructuur daarbij ontbreekt. Zij betoogt dat alle technische voorschriften erop gericht zijn om de veiligheid van het voertuig en dus van het wegverkeer te bevorderen, en dus onrechtstreeks om ongevallen (en mogelijke beschadiging van de wegeninfrastructuur) te voorkomen.

Door de verwerende partij wordt echter wat de reminrichting betreft, erop gewezen dat langere en zwaardere slepen langer en zwaarder zijn dan wat normaal is toegestaan door de algemene technische eisen van voertuigen, wat aldus maakt dat dergelijke voertuigen een langere remafstand hebben dan gebruikelijk. Een langere remafstand heeft tot gevolg dat het risico stijgt dat de wegeninfrastructuur en de aanhorigheden (bermen, grachten, fietspaden, tunnels, bruggen, wegsignalisatie, veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, enz.) beschadigd worden. Wat de koppelinrichting betreft, stelt de verwerende partij dat de aard van de koppelinrichting een determinerende invloed heeft op de

stevigheid waarmee het tussenvoertuig en het getrokken voertuig gekoppeld is aan het trekkend voertuig. De nadere regels inzake de te gebruiken koppelinrichtingen waarborgen aldus dat de tussenvoertuigen en het getrokken voertuig niet loskomen, wat bijdraagt tot de bescherming van de wegeninfrastructuur en de aanhorigheden.

Die door de verwerende partij gegeven verantwoording lijkt aannemelijk en toont een redelijke en duidelijke aanknoping met haar eigen bevoegdheden. Bovendien blijkt uit de nota's aan de Vlaamse regering die zijn gevoegd bij het ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018, dat het niet de bedoeling is om door middel van de bestreden bepaling de Vlaamse minister te machtigen om in eigen technische voorschriften voor langere en zwaardere slepen te voorzien ter vervanging van de technische voorschriften die door de verzoekende partij zijn vastgesteld, doch wel om bijkomende bijzondere voorschriften te kunnen bepalen in het kader van een proefproject daarbij vertrekkende vanuit de eigen bevoegdheden.

9.4. Dat technische voorschriften erop gericht zijn om de veiligheid van het voertuig en dus van het wegverkeer te bevorderen, en dus onrechtstreeks om ongevallen en mogelijke beschadiging van de wegeninfrastructuur te voorkomen zoals de verzoekende partij aanvoert, verhindert niet dat ook de verwerende partij op grond van haar eigen bevoegdheden, bijkomende en specifieke technische voorschriften kan vaststellen die bijdragen tot de veiligheid van het wegverkeer en de bescherming van de wegeninfrastructuur.

De verzoekende partij lijkt daarbij ook uit het oog te verliezen dat alleen de gewesten bevoegd zijn voor het uitzonderlijk vervoer over de weg. Dit omvat de bevoegdheid voor het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen, zoals het vermijden dat het andere wegverkeer wordt gehinderd en ongevallen worden voorkomen.

9.5. De bestreden bepaling, waarbij de Vlaamse minister wordt gemachtigd om nadere regels te bepalen inzake de maximale massa's, de reminrichting, de koppelinrichtingen, de eisen tot bevordering van de verkeersveiligheid, de eisen tot bevordering van het milieu, de wendbaarheid, de uitrusting en de signalisatie, kan aldus bevoegdheidsconform worden geïnterpreteerd. Ze blijkt aldus te kunnen worden ingepast binnen de hiervóór *sub* 9.2 vermelde bevoegdheden van de gewesten.

10. 1. Wat ten slotte nog de aangevoerde schending van de federale loyauteit betreft, valt op te merken dat luidens artikel 143, § 1, van de Grondwet de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, met het oog op het vermijden van belangenconflicten, in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden de federale loyauteit in acht nemen.

Het beginsel van de federale loyauteit houdt blijkens de parlementaire voorbereiding van die grondwetsbepaling voor de federale overheid en voor de deelgebieden de verplichting in om, wanneer zij hun bevoegdheden uitoefenen, het evenwicht van de federale constructie in haar geheel niet te verstoren; het betekent meer dan het uitoefenen van bevoegdheden; het geeft aan in welke geest dit moet geschieden (zie onder meer GwH 30 juni 2014, nr. 97/2014, B.4.4 met verwijzing naar *Parl.St.* Senaat BZ 1991- 92, nr. 100-29/2°).

Het beginsel van de federale loyauteit, gelezen in samenhang met het (redelijkheids- en) evenredigheidsbeginsel, betekent dat elke wetgever ertoe gehouden is, in de uitoefening van zijn eigen bevoegdheid, erop toe te zien dat door zijn optreden de uitoefening van de bevoegdheden van de andere wetgevers niet onmogelijk of overdreven moeilijk wordt gemaakt (vergelijk GwH 30 juni 2014, nr. 97/2014, B.4.5).

De omstandigheid dat een regeling een weerslag kan hebben op de bevoegdheid van een andere federale entiteit volstaat in beginsel niet om te

besluiten tot een schending van het evenredigheidsbeginsel (vergelijk GwH 30 maart 2010, nr. 31/2010, B.14).

Het volstaat niet dat de verzoekende partij stelt dat het niet loyaal is aan het overleg deel te nemen en dan zelf regelend op te treden; het valt haar toe om aan te tonen dat de bevoegdheden ter zake dermate verweven zijn dat ze niet dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend.

10.2. De verzoekende partij blijkt inmiddels zelf het koninklijk besluit van 18 maart 2018 ‘tot wijziging 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 en 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 betreffende langere en zwaardere voertuigen’, te hebben aangenomen.

In de mate dat de verwerende partij opwerpt dat het koninklijk besluit van 18 maart 2018 de bevoegdheidverdelende regels zou schenden, verliest zij uit het oog dat dit besluit niet het voorwerp uitmaakt van onderhavig beroep, noch de rechtsgrond vormt voor de bestreden bepaling. Tegen dit besluit blijkt ook geen annulatieberoep te zijn ingediend bij de Raad van State.

10.3. Voor zover de verzoekende partij erop wijst dat de verwerende partij opmerkingen heeft geformuleerd in het kader van de procedure van betrokkenheid bij de totstandkoming van het koninklijk besluit van 18 maart 2018 waarin federale technische voorschriften worden bepaald, ontneemt dit de verwerende partij als dusdanig niet de bevoegdheid om bijkomende technische eisen te stellen vanuit haar eigen bevoegdheden.

Zoals hiervóór reeds benadrukt, blijkt uit de nota’s aan de Vlaamse Regering die waren gevoegd bij het ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018, dat het niet de bedoeling is

om middels de bestreden bepaling de Vlaamse minister op te dragen om in eigen technische voorschriften voor langere en zwaardere slepen te voorzien.

De verzoekende partij blijft ook in gebreke uiteen te zetten waarom het optreden van de verwerende partij de uitoefening van haar bevoegdheden onmogelijk of overdreven moeilijk zou hebben gemaakt.

10.4. Uit wat voorafgaat volgt dat de verzoekende partij niet aantoont dat de bestreden bepaling strijdig is met het beginsel van de federale loyauteit.

11. Het enige middel is niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vijfentwintig november tweeduizend twintig, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Bruno Seutin,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,

bijgestaan door

Vera Wauters,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Vera Wauters	**Geert Van Haegendoren**

‡CFLUNEICB-BEDEEAT‡