

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE XIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 250.925 van 17 juni 2021
in de zaak A. 230.590/XII-8891**

In zake : de NV NORTH SEA EXPRESS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Jasper Bolle
 kantoor houdend te 8800 Roeselare
 Zuidstraat 6
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
woonplaats kiezend 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 23 maart 2020, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer van 10 februari 2020, waarbij aan de nv North Sea Express een administratieve geldboete van 2.000 euro wordt opgelegd wegens inbreuk op artikel 3, eerste en tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’.

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.

Eerste auditeur Ines Martens heeft een verslag opgesteld overeenkomstig artikel 93, eerste lid, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 8 juni 2021, om 11.00 uur.

Staatsraad Johan Bovin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Flora Wauters, die *loco* advocaat Jasper Bolle verschijnt voor de verzoekende partij, is gehoord.

Eerste auditeur Ines Martens heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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

III. Feiten

3.1. Op 11 februari 2019 wordt een vrachtwagen met oplegger, die wordt bestuurd voor rekening van nv North Sea Express, de verzoekende partij, door de wegeninspectie gecontroleerd op de autosnelweg Ring 0 rond Brussel (richting Luik), ter hoogte van Vilvoorde. Bij de controle wordt vastgesteld dat het voertuig overladen is. Op de tweede as van de trekker bedraagt de overlading 1.860 kg, hetzij 15,5 %. Er wordt proces-verbaal opgesteld wegens inbreuk op artikel 3, eerste en tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ (hierna: decreet bijzonder wegtransport).

3.2. Op 8 maart 2019 wordt het proces-verbaal doorgestuurd naar de Procureur des Konings te Halle-Vilvoorde en op 30 april 2019 beslist de procureur om geen vervolging in te stellen.

3.3. Op 5 juni 2019 beslist de wegeninspecteur-controleur om aan de verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen.

3.4. Op 6 juni 2019 tekent de verzoekende partij bezwaar aan tegen die beslissing.

Op 24 september 2019 heeft een hoorzitting plaats waarop de verzoekende partij besluiten neerlegt.

Op 17 oktober 2019 beslist de wegeninspecteur-controleur om aan de verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen.

3.5. Op 27 oktober 2019 stelt de verzoekende partij tegen die beslissing beroep in bij de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Op 13 januari 2020 heeft een hoorzitting plaats.

Op 10 februari 2020 beslist de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer om aan de verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen.

Dit is de bestreden beslissing.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting

4. De verzoekende partij voert in een eerste middel de schending aan van “artikel VIII.43 WER en het KB van 28 september 2010 betreffende de automatische meetwerktuigen”.

De verzoekende partij betoogt dat de automatische asdrukweger waarmee de inbreuk werd vastgesteld niet werd geijkt. Nochtans vereist het volgens de verzoekende partij toepasselijke koninklijk besluit van 28 september 2010 ‘betreffende de automatische meetwerktuigen’ dat automatische meetwerktuigen die worden gebruikt in het kader van openbare veiligheid en openbare orde, onderworpen worden aan ijking en technische controle. Aangezien de te dezen gebruikte asweger niet voldoet aan de vereisten van het voormelde koninklijk besluit, meent de verzoekende partij dat deze asdrukweger niet mag worden aangewend bij de controle op de naleving van het decreet bijzonder wegtransport. Het enige stuk dat naar voor kan worden gebracht betreft een verslag van metrologische controle, maar dit is geen ijkingsverslag zoals voorzien in de regelgeving. De weegbon, die het enige bewijs van de overlading is dat te dezen wordt voorgelegd, is puur het product van de automatische weging. De weegresultaten kunnen dan ook niet als wettige resultaten worden aanvaard.

5. In de memorie van wederantwoord voegt de verzoekende partij niets meer toe aan haar betoog.

Beoordeling

6. De Raad van State heeft reeds in talrijke arresten gewezen dat er niet in een wettelijke regeling is voorzien inzake de ijking van automatische

asdrukwegers die worden gebruikt met het oog op de vaststelling van inbreuken op het decreet bijzonder wegtransport.

Zoals de verwerende partij aangeeft, heeft de bijlage MI-006 bij het koninklijk besluit van 13 juni 2006 ‘betreffende meetinstrumenten’, zoals van kracht op het ogenblik van de kwestieuze weging, slechts betrekking op vijf types van automatische weegwerktuigen, namelijk:

1. automatische vangwegers;
2. automatische doseerweegwerktuigen
3. discontinu totaliserende weegwerktuigen
4. continu totaliserende bandwegers en
5. automatische spoorwegweegbruggen.

Dezelfde types van automatische weegwerktuigen worden ook opgesomd in de bijlage bij het koninklijk besluit van 28 september 2010 ‘betreffende de automatische weegwerktuigen’, waarin per type weegwerktuig de voorschriften zijn opgenomen waaraan de automatische weegwerktuigen moeten voldoen om het aanvaardingsmerk bij de herijk en de technische controle te ontvangen (artikel 2 van het vermelde koninklijk besluit). Het verweer dat de betreffende asdrukwegers niet onder deze specifieke types van weegwerktuigen worden vermeld, wordt door de verzoekende partij niet betwist en mag worden bijgevalen. De verzoekende partij toont in de gegeven omstandigheden niet aan dat de automatische asdrukwegers onder het toepassingsgebied vallen van het koninklijk besluit van 28 september 2010 ‘betreffende de automatische weegwerktuigen’.

7. Bovendien wordt in ieder geval ook vastgesteld dat, blijkens de vermeldingen in het proces verbaal van 11 februari 2019, de betrokken asdrukweger met serienummer 008872 op 4 juni 2018, dit is minder dan een jaar voorafgaand aan de uitvoering van de weging, werd onderworpen aan een vrijwillige metrologische controle. De verzoekende partij brengt geen gegevens aan die eraan doen twijfelen dat een controle op vrijwillige basis uitgevoerd door een erkende keuringsinstelling (Minebea Intec), waarvan de kunde ter zake niet in

vraag wordt gesteld, minder zekerheid zou verschaffen omtrent de correctheid van een uitgevoerde weging dan in het geval van een bij de wet bepaalde ijking.

8. De verzoekende partij brengt evenmin argumenten bij waaruit een schending zou kunnen blijken van artikel VIII.43 van het Wetboek van Economisch Recht (WER), dat bepaalt dat metingen in het economisch verkeer met geijkte meetinstrumenten dienen te worden verricht en dat de Koning het gebruik van geijkte meetinstrumenten ook kan opleggen voor metingen buiten het economisch verkeer.

9. Het middel is niet gegrond.

B. Tweede middel

Uiteenzetting

10. De verzoekende partij voert in een tweede middel de schending aan van artikel 3, tweede lid, en artikel 17 en volgende van het decreet bijzonder wegtransport, *juncto* artikel 6 Europees verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden (hierna: EVRM), “omdat er niet is voldaan aan de constitutieve elementen van het misdrijf: zowel het materieel als het moreel element werd niet afdoende vastgesteld”.

De verzoekende partij betoogt dat het moreel element van het misdrijf in haren hoofde niet aanwezig is. De lading bestond uit een tankcontainer met wijn die werd voorgeladen door een derde onderneming. De verzoekende partij was niet aanwezig bij het laden en had geen inspraak bij de wijze van laden. Uit de CMR-vrachtbrief bleken geen elementen om aan te nemen dat er zich een overlading zou voordoen. De verzoekende partij verwijst ook naar interne richtlijnen van de verwerende partij die stellen dat ten aanzien van de vrachtwagenbestuurder wordt aanvaard dat hij er op mag vertrouwen dat de lading

correct verlopen is wanneer de lading wordt uitgevoerd door een centrale of dispatching van de eigen onderneming.

11. In de memorie van wederantwoord voegt de verzoekende partij niets meer toe aan haar betoog.

Beoordeling

12. Ten aanzien van het morele element van de overlading werd in de bestreden beslissing als volgt geoordeeld:

“De gemaakte redenering is niet correct. Een transporteur dient net extra voorzichtig te zijn indien het voertuig niet door de eigen firma wordt geladen.

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 masse, ook al heeft hij zelf het voertuig niet geladen;

Er dient echter te worden opgemerkt dat de administratieve geldboete werd opgelegd aan de transportfirma North Sea Express nv. Het is aldus zo dat het morele element in hoofde van deze firma dient bewezen te worden;

[...]

In casu bestaat er geen twijfel over het feit dat de chauffeur handelde in naam en voor rekening van de rechtspersoon en het misdrijf aldus voor rekening van de rechtspersoon is gepleegd;

Opdat het misdrijf kan worden aangerekend aan de rechtspersoon, moet er niet enkel een intrinsieke band zijn tussen het misdrijf en de rechtspersoon, er moet in hoofde van rechtspersonen ook een moreel element aanwezig zijn (Parl. St. Senaat 1998-99, nr. 1217/1, 5.);

Wanneer de wet van de delictsomschrijving geen schuldvorm vermeldt, zoals in casu het geval is, bestaat de schuld uit het feit dat de dader de inbreuk wetens en willens heeft gepleegd, hetzij onachtzaam handelde, tenzij de wetgever deze laatste schuldvorm uitgesloten heeft wat hij in casu niet deed (Cass. 8 oktober 2002, www.cass.be.);

Eenieder die een voertuig gebruikt (De bewoordingen ‘gebruiken’ kan zowel op een natuurlijke als op een rechtspersoon slaan.), 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 (Cass., 2 november 2004, www.cass.be);

Op de rechtspersoon rust de wettelijke plicht om de nodige en gepaste maatregelen te nemen opdat de chauffeur in zijn dienst, geen hem toevertrouwd voertuig in het verkeer op de openbare weg bezigt dat overladen is (Cass. 12 september 2006, www.cass.be). Het moreel element bestaat in casu dan ook uit het nalaten om maatregelen te nemen die de naleving van de geldende regelgeving inzake toegelaten massa's van voertuigen mogelijk maken (Cass. 17 februari 1997, www.cass.be; Cass. 28 september 1999, www.cass.be).

Gelet op het rechtstreeks verband tussen beschadiging van het wegdek enerzijds en de overlading anderzijds kan worden gesteld dat het nalaten om maatregelen te nemen die de naleving van de geldende regelgeving inzake toegelaten massa's van voertuigen mogelijk maken, eveneens voor gevolg heeft dat er een inbreuk wordt gepleegd op artikel 3 van het decreet;

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 (Cass. 8 oktober 2002, www.cass.be);

Appellant haalt aan dat de lading gebeurde door een derde en deze enkel het eerste compartiment van de tankwagen heeft geladen. Appellant stelt dat het aan de verlader / opdrachtgever is om ervoor te zorgen dat het laden correct gebeurde of toestemming te geven de valven open te zetten. Deze instructie werd niet gegeven. Appellant meent dat in die omstandigheden geen administratieve geldboete kan worden opgelegd;

Er dient te worden benadrukt dat de administratieve geldboete werd opgelegd aan de transportonderneming North Sea Express nv. Het is aldus zo dat het morele element in hoofde van deze onderneming dient bewezen te worden;

De aangehaald[e] passage door appellant is bijgevolg niet van toepassing in casu, daar deze handelt over het moreel element in hoofde van de chauffeur;

[...]

De transporteur blijft verantwoordelijk voor een door hem op de openbare weg in het verkeer gebracht voertuig. Appellant bracht een overladen voertuig in het verkeer en beging daardoor een inbreuk op het decreet.

Het gegeven dat de lading gebeurde door een derde doet immers geen afbreuk aan het gegeven dat ‘het verboden is het wegdek te beschadigen door zich met een voertuig op de openbare weg te bevinden waarvan de massa op de grand onder een van de assen het toegestane maximum, met meer dan 5 procent overschrijdt.’ (Artikel 3, 2e lid van het decreet 3 mei 2013).

Appellant slaagt er niet in om het gegeven dat de lading gebeurde door een derde op een adequate wijze tot de zaak te betrekken. In deze beslissing wordt de beoordeling gemaakt over het handelen en nalaten van de transportonderneming. Zij had maatregelen moeten nemen, waardoor haar chauffeur de transporten in regel kon uitvoeren en er zich geen asoverladingen zouden voordoen. Het feit dat de appellant geen inspraak hadden in de manier van laden, doet hieraan geen enkele afbreuk. Wanneer een transport niet door de chauffeur of de eigen firma wordt geladen, dient dit de transporteur tot extra voorzichtigheid aan te manen. Te meer nu uit het proces-verbaal blijkt dat na het verdelen van de lading over de twee compartimenten er zich geen overlading meer voordoet. Het is aan appellant om een transport in regel uit te voeren, waartoe hij duidelijk in staat was gelet op de verrichte handelingen op het ogenblik van de vaststellingen.

Tot slot weet appellant niet op coherente wijze het niet overladen zijn van totale massa van de sleep te betrekken tot de eigenlijke overlading. Het gegeven dat de totale massa van de sleep onder de maximaal toegelaten massa bleef, geeft op geen enkele wijze voldoende uitsluitel over de vraag of er zich al dan niet een inbreuk op het decreet voordeed.

Gelet op het feit dat de overtreder niet aantoonde dat er desondanks toch afdoende maatregelen genomen waren om overladingen te vermijden, moet worden geoordeeld dat appellant geen grond van rechtvaardiging of enige andere schulduitsluitingsgrond aannemelijk maakt;

De schuld van de overtreder vloeit voort uit zijn kennis van de opdracht van zijn chauffeur om een hem toevertrouwd voertuig in het verkeer op de openbare weg te brengen (Cass. 12 september 2006, www.cass.be);

Het opzet in hoofde van de overtreder is bewezen;”

13. Wat de inbreuk bedoeld in artikel 3, tweede lid, van het decreet bijzonder wegtransport betreft, is niet vereist dat deze wetens en willens werd begaan, de schuld voor de inbreuk kan onder meer bestaan uit onachtzaamheid,

wat betekent dat moet worden nagegaan of aan de betrokkene een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid mag worden verweten.

Wat het moreel bestanddeel van het misdrijf betreft blijkt uit de motivering van de bestreden beslissing dat dit aanwezig wordt geacht omwille van de omstandigheid dat de verzoekende partij niet de nodige maatregelen heeft genomen om de inbreuk te voorkomen. Van een transportonderneming voor wiens rekening de vrachtwagenbestuurder rijdt, mag worden verwacht dat zij de nodige maatregelen neemt opdat de vrachtwagenbestuurder in staat is ervoor te zorgen dat de vrachtwagen die hij in geladen toestand op de openbare weg brengt, voldoet aan de wettelijk toegestane maxima wat de asdrukken betreft, ook al heeft hij het voertuig niet zelf geladen. In ieder geval mag van een professionele vervoerder ook worden verwacht dat hij ervan op de hoogte is dat het feit dat uit de CRM-vrachtbrief niet onmiddellijk blijkt dat er zich een overlading zou kunnen voordoen, niet uitsluit dat er toch sprake kan zijn van een overlading op één van de assen wanneer de lading onvoldoende wordt verdeeld.

Met de verwerende partij moet voorts worden vastgesteld dat de verzoekende partij de relevantie niet aantoonde van de door haar geciteerde passage uit de zogenaamde “eigen richtlijnen van de Wegeninspectie”, waaromtrent zij evenmin duidelijk aangeeft wat hiermee wordt bedoeld, noch worden deze richtlijnen als stuk bijgebracht. De geciteerde passage betreft immers de al dan niet aanwezigheid van het moreel element van de overtreding in hoofde van de vrachtwagenbestuurder. Te dezen werd de overtreding echter vastgesteld in hoofde van de transportonderneming voor wiens rekening het transport werd uitgevoerd.

De verzoekende partij maakt te dezen op generlei wijze aannemelijk dat zij de nodige maatregelen heeft genomen om de overlading van het voertuig te vermijden, door bijvoorbeeld aan haar vrachtwagenbestuurder de middelen te verstrekken om het gewicht van de lading boven de verschillende assen vast te stellen. De verwerende partij kon in de bestreden beslissing dan ook

wettig tot het besluit komen dat het moreel bestanddeel van de inbreuk in hoofde van de verzoekende partij bewezen is.

14. Het tweede middel is niet gegrond.

C. Derde middel

15. De verzoekende partij voert in een derde middel de schending aan van artikel 19, § 3, van het decreet bijzonder wegtransport, artikel 6 EVRM en het algemeen rechtsbeginsel van *fair trial*, in het bijzonder de behandeling van de zaak door dezelfde aangewezen ambtenaar.

De verzoekende partij betoogt dat de geschonden geachte bepalingen inhouden dat de ambtenaar die de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete neemt, ook aanwezig dient te zijn bij de hoorzitting. Te dezen was de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer, die de bestreden beslissing heeft genomen, niet aanwezig op de hoorzitting in graad van beroep, zodat hij geen rechtsgeldige beslissing kon nemen.

16. In de memorie van wederantwoord voegt de verzoekende partij niets meer toe aan haar betoog.

Beoordeling

17. De verzoekende partij werd uitgenodigd voor een hoorzitting op 13 januari 2020 ter gelegenheid waarvan zij besluiten heeft neergelegd, maar waarop zij niet aanwezig was, noch vertegenwoordigd. Er valt dan ook niet in te zien welk belang de verzoekende partij zelfs zou hebben bij haar kritiek dat ze op de hoorzitting niet zou zijn gehoord door de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer nu ze zelf niet aanwezig was op de hoorzitting.

18. Voorts vereist de hoorplicht in beginsel niet dat de betrokkene kan afdwingen dat de hoorplicht ten overstaan van de beslissende overheid zelf wordt uitgeoefend. Het volstaat dat de betrokkene zich met kennis van zaken schriftelijk kan uiten en dat het beslissend orgaan op het ogenblik van de beslissing kennis kan nemen van het standpunt van de bestuurde. De verzoekende partij kon te dezen haar standpunt formuleren in de conclusies die zij voor de hoorzitting heeft neergelegd. Zij kon zich op de hoorzitting verdedigen ten overstaan van het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie van het agentschap Wegen en Verkeer. Het blijkt niet dat de bevoegde administrateur-generaal geen kennis had van het standpunt van de verzoekende partij bij het nemen van de bestreden beslissing. In die beslissing wordt integendeel verwezen naar de hoorzitting en de neergelegde schriftelijke conclusies en wordt ingegaan op de door de verzoekende partij in haar conclusies ontwikkelde argumentatie.

19. Voorts kan worden verwezen naar het vierde en het vijfde lid van het geschonden geachte artikel 19, § 3, van het decreet bijzonder wegtransport, die luiden als volgt:

“Als wel tijdig en ontvankelijk beroep werd aangetekend of als de overtreder, in voorkomend geval, de onderneming vraagt om gehoord te worden over de ontvankelijkheid, wordt de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming uitgenodigd op een hoorzitting. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de hoorzitting. Na de hoorzitting, ongeacht of die werd bijgewoond, neemt de Vlaamse Regering of de ambtenaar die aangewezen is overeenkomstig paragraaf 4 de zaak onmiddellijk in beraad. De Vlaamse Regering bepaalt de inhoud en de vorm van de beslissing in beroep.”

Uit deze bepaling volgt geenszins dat de administrateur-generaal aanwezig zou dienen te zijn op de hoorzitting. Evenmin kan hieruit worden afgeleid dat indien de beslissing door de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer wordt genomen, de verzoekende partij door de administrateur-generaal zelf moet worden gehoord. Er wordt enkel bepaald dat de overtreder of de onderneming kunnen vragen om te worden gehoord.

Vervolgens bepaalt artikel 19, § 4, eerste lid, van hetzelfde decreet:

“De Vlaamse Regering kan een of meer ambtenaren aanwijzen die de overtreder en de onderneming op de hoogte brengen van de eventuele onontvankelijkheid van het beroep, die de overtreder, de onderneming of de raadsman zullen horen en het beroep zullen uitspreken. Deze ambtenaren mogen niet betrokken geweest zijn bij eerdere stappen van de procedure.”

Hiertoe heeft de Vlaamse regering in artikel 9, § 3, van het koninklijk besluit van 20 december 2013 ‘betreffende handhaving inzake de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ bepaald dat het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer wordt aangewezen om de overtreder en, in voorkomend geval, de onderneming of de raadsman te horen in het kader van het beroep en dat het beroep, vermeld in artikel 19, § 3, van het decreet bijzonder wegtransport, bij het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer wordt ingediend en door hem wordt uitgesproken. Artikel 11 van het voormelde koninklijk besluit bepaalt dat overeenkomstig de artikelen 19 en 20 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 ‘tot regeling van de delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de hoofden van de intern verzelfstandigde agentschappen van de Vlaamse overheid’, het hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer de bevoegdheden, vermeld in artikel 9, § 3, eerste en tweede lid, verder kan delegeren aan personeelsleden van zijn entiteit die onder zijn hiërarchisch gezag staan.

Bij artikel 19, tweede lid, van het besluit van de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken van 9 februari 2011 ‘tot subdelegatie van sommige beslissingsbevoegdheden aan personeelsleden van het agentschap’, zoals gewijzigd bij besluit van 21 mei 2014, heeft de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer de bevoegdheid om de overtreder, de onderneming of de raadsman te horen in het kader van het beroep gedelegeerd aan het afdelingshoofd van de entiteit Planning en Coördinatie.

20. Het derde 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, en een bijdrage van 20 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeventien juni tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Johan Bovin,
bijgestaan door

Silja Doms,

De griffier

Silja Doms

staatsraad, waarnemend voorzitter,

griffier.

De voorzitter

Johan Bovin