

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE XIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 250.926 van 17 juni 2021
in de zaak A. 229.575/XII-8832**

In zake : 1. Floring BOZDOC
 2. 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 18 november 2019, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer van 23 oktober 2019, waarbij aan Floring Bozdoc 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’, en de nv North Sea Express burgerrechtelijk aansprakelijk wordt gesteld voor de betaling van deze 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 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 partijen, 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 4 januari 2019 wordt een vrachtwagen met oplegger, die wordt bestuurd door Floring Bozdoc, de eerste verzoekende partij, die rijdt voor rekening van de nv North Sea Express, de tweede verzoekende partij, door de wegeninspectie gecontroleerd op de autosnelweg Ring 0 rond Brussel (buitenring), ter hoogte van Vilvoorde. Bij de controle wordt vastgesteld dat het voertuig overladen is. Op de tweede as van de oplegger bedraagt de overlading 1.570 kg, hetzij 17,4%. Er wordt proces-verbaal opgesteld wegens inbreuk op onder meer

artikel 3, tweede lid, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ (hierna: decreet bijzonder wegtransport) en artikel 18, § 2, 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’.

3.2. Op 5 maart 2019 beslist de Procureur des Konings van Halle-Vilvoorde geen vervolging in te stellen.

3.3. Op 7 mei 2019 beslist de wegeninspecteur-controleur om aan de eerste verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen. De tweede verzoekende partij wordt burgerrechtelijk aansprakelijk gesteld voor de betaling van deze geldboete.

3.4. Op 9 mei 2019 tekenen de verzoekende partijen bezwaar aan tegen die beslissing.

Op 20 juni 2019 vindt een hoorzitting plaats waarop de verzoekende partijen besluiten neerleggen.

Op 2 juli 2019 beslist de wegeninspecteur-controleur om aan de eerste verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen. De tweede verzoekende partij wordt burgerrechtelijk aansprakelijk gesteld voor de betaling van deze geldboete.

3.5. Op 22 juli 2019 stellen de verzoekende partijen tegen die beslissing beroep in bij de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Op 16 september 2019 vindt een hoorzitting plaats.

Op 23 oktober 2019 beslist de administrateur-generaal van het agentschap Wegen en Verkeer om aan de eerste verzoekende partij een administratieve geldboete van 2.000 euro op te leggen. De tweede verzoekende partij wordt burgerrechtelijk aansprakelijk gesteld voor de betaling van deze geldboete.

Dit is de bestreden beslissing.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting

4. De verzoekende partijen voeren 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 partijen betogen dat de automatische asdrukweger waarmee de inbreuk werd vastgesteld niet werd geijkt. Nochtans vereist het volgens de verzoekende partijen 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, menen de verzoekende partijen dat deze asdrukweger niet mocht 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 vastgesteld in de regelgeving. De weegbon, die het enige bewijs is dat te dezen wordt voorgelegd van de overlading, 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 voegen de verzoekende partijen niets meer toe aan hun 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, te weten:

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 (zie 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 partijen niet betwist en mag worden bijgevallен. De verzoekende partijen tonen 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 4 januari 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 partijen brengen geen gegevens aan die eraan doen twifelen 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 geval van een bij wet bepaalde ijking.

8. De verzoekende partijen brengen evenmin argumenten bij waaruit een schending zou 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 partijen voeren 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 van het 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 partijen betogen dat het materieel element van het misdrijf onzeker is omdat er zich enkel een overlading heeft voorgedaan op de eerste en de tweede as van de oplegger en niet op de andere assen van de oplegger of van de trekker. Het betrokken voertuig was nochtans een containerchassis waarvan de container geladen was met 25 paletten van hetzelfde product. Deze werden gelijkmatig verdeeld over de container tot 50 cm voor de poorten van de container. Er rijst dan ook twijfel omtrent de geldigheid van de uitgevoerde weging en de betrokken asweger.

Met betrekking tot het morele element van het misdrijf merken de verzoekende partijen op dat het te dezen een verzegelde container betrof die werd geladen door een derde onderneming en de eerste verzoekende partij niet aanwezig was, noch inspraak had in de wijze van lading. Aangezien het verboden is om de verzegeling te doorbreken, kon de eerste verzoekende partij niet nagaan of de container correct geladen was. Uit de CMR-vrachtbrief bleken geen elementen om aan te nemen dat er zich een overlading zou voordoen. De verzoekende partijen verwijzen 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.

Beoordeling

11. In de bestreden beslissing werd omtrent het materieel element van de overlading overwogen:

“Gelet op de metrologische controle van de desbetreffende asweger mag wordt vermoed dat de verkregen resultaten correct zijn. Het komt aan appellanten toe om desgevallend het tegenbewijs te leveren en aan te tonen dat de asweger op het ogenblik van de vaststelling, ondanks de aanwezigheid van het attest van metrologische controle, niet correct werkte. Zich louter beroepen op bovenstaande stelling volstaat niet om een dergelijk tegenbewijs te leveren, inzonderheid vermits de verkregen

resultaten niet, zoals appellante menen te laten uitschijnen, enkel verklaard kunnen worden door een foutieve weging, maar ook een andere oorzaak kan hebben, zoals bijvoorbeeld de staat of afstelling van het voertuig. Er is derhalve geen reden om de juistheid van de resultaten in twijfel te trekken.”

In hun verzoekschrift herhalen de verzoekende partijen de argumentatie ter zake die zij reeds in hun beroepschrift voor de verwerende partij aanvoerden, zonder dat zij ingaan op de overwegingen hieromtrent in de bestreden beslissing. Zoals bij de bespreking van het eerste middel werd vastgesteld, werd de weeginstallatie minder dan een jaar voorafgaand aan de vaststelling van de overlading onderworpen aan metrologische controle. De verzoekende partijen weerleggen geenszins de vaststelling in de bestreden beslissing dat het gegeven dat er op de andere assen geen overlading werd vastgesteld een andere oorzaak kan hebben zoals de staat of afstelling van het voertuig. Zij brengen ook te dezen geen overtuigende elementen aan op grond waarvan de verwerende partij diende te twijfelen aan de juistheid van de materiële vaststellingen.

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 chauffeur 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 masse en de massa onder de assen niet meer bedraagt dan de maximaal toegelaten masse, 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). 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 (zie o.a. art. 6.2. EVRM);

[...]

Er dient te worden onderzocht of de vastgestelde asoverlading niet van die aard was dat de overtreder, aan de hand van een (visuele) inspectie, had kunnen vermoeden dat er zich een probleem zou kunnen voordoen;

De eerste en de tweede as van de oplegger waren overladen met 1450 kg respectievelijk 1570 kg.

Het voertuig was geladen met een container;

Er moet worden aangenomen dat een dergelijke asoverladingen voor een normale, voorzichtige en redelijke chauffeur niet onopgemerkt kunnen blijven;

De overtreder, als professioneel chauffeur wist dit beter dan wie ook, of diende dit minstens te weten;

Door zich desondanks met het voertuig op de openbare weg te begeven heeft de overtreder een risico genomen;

Appellanten slagen 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 chauffeur. Hij had zoals een goede chauffeur betaamt, geen overladen voertuig op de openbare weg in het verkeer mogen brengen. Wanneer een transport niet door de chauffeur of de eigen firma wordt geladen, dient dit de chauffeur tot extra voorzichtigheid aan te manen zoals hierboven reeds uiteengezet. 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 (Cass., 2 november 2004, www.cass.be);

Dat de lading door een derde gebeurde, doet geen afbreuk aan de bepaling in het decreet dat ‘het verboden is 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.’ (artikel 3, 2e lid van het decreet 3 mei 2013).

Hij die er zich immers weliswaar bewust van is dat zijn handelen of onthouding strafrechtelijk beschermde rechtsgoederen of rechtsbelangen kan schenden, doch erop vertrouwt –door een verkeerde inschatting van de situatie: ondoordachttheid, lichtzinnigheid of overmoed – dat deze mogelijke gevolgen – die hij niet wil- niet zullen intreden, handelt met bewuste culpa;

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;”

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.

Uit de hiervoor geciteerde motivering van de bestreden beslissing blijkt dat aan de eerste verzoekende partij verweten wordt niet de nodige maatregelen te hebben genomen om de inbreuk te voorkomen. De verwerende partij is van oordeel dat de vastgestelde asoverlading voor een normale, voorzichtige en redelijke vrachtwagenbestuurder niet onopgemerkt kon blijven, ook al heeft deze het voertuig niet zelf geladen en gaat het om een verzegelde container. In dat geval, waarbij men de verdeling van de lading niet *de visu* kan controleren, dient men extra voorzichtig te zijn en dient de vervoersonderneming de nodige maatregelen te nemen om toch te kunnen controleren of er al dan niet een overlading is. 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.

De verzoekende partijen maken te dezen op generlei wijze aannemelijk dat zij de nodige maatregelen hebben genomen om de overlading van het voertuig te vermijden. 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 eerste verzoekende partij bewezen is.

In de mate de verzoekende partijen verwijzen naar “de eigen richtlijnen van de Wegeninspectie zelf” verduidelijken ze niet aan de Raad welke “richtlijnen” ze daarmee bedoelen, nog brengen zij deze richtlijnen bij.

14. Het tweede 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 een rolrecht van 400 euro, en een bijdrage van 20 euro.

De onterecht betaalde bijdrage ten bedrage van 20 euro dient aan de verzoekende partijen te worden terugbetaald.

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