# CONSEIL D'ÉTAT
## section de législation

avis 76.915/VR/V
du 25 septembre 2024

sur

un projet d'arrêté royal 'relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos et modifiant les arrêtés royaux du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos'

# RAAD VAN STATE
## afdeling Wetgeving

advies 76.915/VR/V
van 25 september 2024

over

een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden en tot wijziging van de koninklijke besluiten van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden'

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Le 25 juin 2024, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité à communiquer un avis dans un délai de soixante jours prorogé jusqu'au 25 septembre 2024 ‡, sur un projet d'arrêté royal 'relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos et modifiant les arrêtés royaux du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos'.

Le projet a été examiné par les chambres réunies des vacations le 10 septembre 2024. Les chambres réunies étaient composées de Bernard BLERO, président de chambre, président, Pierre LEFRANC, président de chambre f.f., Géraldine ROSOUX, Brecht STEEN, Dimitri YERNAULT et Annelies D'ESPALLIER, conseillers d'État, Bruno PEETERS et Philippe DE BRUYCKER, assesseurs, et Annemie GOOSSENS et Charles-Henri VAN HOVE, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Dries VAN EECKHOUTTE, premier auditeur chef de section, Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur, et Ahmed TIOURIRINE, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO et Brecht STEEN.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 septembre 2024.

---

‡ Par courriel du 1er aout 2024.

*

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Op 25 juni 2024 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van zestig dagen verlengd tot 25 september 2024‡ een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden en tot wijziging van de koninklijke besluiten van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden'.

Het ontwerp is door de verenigde vakantiekamers onderzocht op 10 september 2024. De verenigde kamers waren samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, voorzitter, Pierre LEFRANC, wnd. kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX, Brecht STEEN, Dimitri YERNAULT en Annelies D'ESPALLIER, staatsraden, Bruno PEETERS en Philippe DE BRUYCKER, assessoren, en Annemie GOOSSENS en Charles-Henri VAN HOVE, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur-afdelingshoofd, Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Ahmed TIOURIRINE, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO en Brecht STEEN.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 september 2024.

---

‡ Bij e-mail van 1 augustus 2024.

*

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

1. Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

## OBSERVATION PRÉALABLE

2. Compte tenu du moment où le présent avis est donné, la section de législation attire l'attention du demandeur d'avis sur le fait que la dissolution des Chambres législatives emporte que, depuis cette date et jusqu'à ce que, à la suite de l'élection des membres de la Chambre des représentants, le Roi nomme un nouveau gouvernement, le Gouvernement ne dispose plus de la plénitude de ses compétences. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien des compétences ainsi limitées, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

## PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE

3.1. L'arrêté royal en projet est principalement relatif à la perception et à la consignation de sommes lors de la constatation de certaines infractions à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos et vise à répondre à l'arrêt n° 250.522 du 6 mai 2021 de la section du contentieux administratif du Conseil d'État [1].

Le projet contient tout d'abord un régime autonome qui, ainsi qu'il ressort du préambule et de la déclaration du délégué, se limite aux infractions à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente. Le chapitre 1er prévoit des règles générales relatives au commissionnement et à la perception de sommes pour les infractions mentionnées dans l'annexe. Le chapitre 2 organise la procédure de perception et de consignation.

Ensuite, le projet apporte quelques modifications à l'annexe 1 de l'arrêté royal du 19 juillet 2000 'relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route', qui porte actuellement sur des infractions qui relèvent à la fois de la compétence de l'autorité fédérale et de celle des régions, et ce afin de mettre cette annexe en conformité avec le régime en projet aux chapitres 1er et 2 (article 17 du projet).

[1] CE (9e ch.), 6 mai 2021, n° 250.522, Vlaams Gewest.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

3.2. Par ailleurs, le projet contient un certain nombre de modifications apportées à l'arrêté royal du 17 octobre 2016 'relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos', dans le but d'en conformer les dispositions à l''Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord, d'autre part', conclu à la suite du Brexit (chapitre 3 du projet, articles 9 à 16).

4.1. Selon le délégué, le fondement juridique du projet est à rechercher non seulement dans les articles 2 et 2*bis* de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable', visés au cinquième alinéa du préambule, mais aussi dans l'article 1er de cette même loi.

L'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 18 février 1969 dispose :

> « Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre en matière de transport [...] par route [...], toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci, ces mesures pouvant comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales ».

L'article 2 de cette même loi, qui ne contient d'ailleurs aucune délégation au Roi, prévoit en son paragraphe 1er, alinéa 1er :

> « Les infractions aux arrêtés pris en application de l'article 1er de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu ».

L'article 2*bis*, § 1er, et § 3, alinéas 1er et 2, de cette même loi prévoit :

> « § 1er. Lors de la constatation d'une des infractions aux règlements pris en vertu de la présente loi, qui sont spécialement désignées par le Roi, il peut, si le fait n'a pas causé de dommage à autrui et moyennant l'accord de l'auteur de l'infraction, être perçu une somme, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par le Roi.
>
> Le montant de cette somme qui ne peut être supérieur au maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels, ainsi que les modalités de perception, sont fixés par le Roi.
>
> Les fonctionnaires et agents appartenant à une des catégories déterminées par le Roi et qui sont individuellement délégués à cette fin par le procureur général près la Cour d'appel sont chargés de l'application du présent article et des mesures prises pour son exécution.
>
> […]
>
> § 3. Si l'auteur de l'infraction n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, il doit consigner entre les mains des fonctionnaires ou agents visés au paragraphe 1er une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels.
>
> Le montant de la somme à consigner et les modalités de sa perception sont fixés par le Roi ».

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

4.2.1. Par le passé, la section de législation a jugé que l'habilitation conférée au Roi par l'article 1er de la loi du 18 février 1969 est limitée à l'exécution d'obligations internationales à l'égard desquelles la compétence du législateur lui-même est liée [2].

À cet égard, la section de législation a observé que ce qui est devenu l'arrêté royal du 16 janvier 1996 'relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et internationaux' transpose une directive européenne [3] qui « n'impose pas » aux États membres de (ce qui est aujourd'hui) l'Union européenne « des obligations telles que les autorités nationales devraient être considérées comme liées lorsqu'elles règlent l'exercice de la profession de transporteur de marchandises par voie navigable », que « [l]a plupart des dispositions de l'arrêté [...] procèdent d'appréciations que la directive réserve, ou à tout le moins ne soustrait pas, à la liberté des autorités nationales » et que par conséquent, « cet arrêté excède le pouvoir que l'article 1er de la loi du 18 février 1969 délègue au Roi d'assurer le respect des seules obligations internationales à l'égard desquelles la compétence du législateur est elle-même liée ».

La même observation s'applique aux articles 2 et 2*bis*, §§ 1er et 3, de la loi du 18 février 1969.

4.2.2. À la question de savoir quelles sont les obligations découlant de traités internationaux dont le régime en projet vise à garantir le respect, le délégué a déclaré qu'en ce qui concerne l'obligation de sanction, il est pourvu à l'exécution des obligations internationales suivantes :

> « Artikel 19 van verordening 561/2006: De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EEG) nr. 3821/85 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben.
>
> Artikel 41 van verordening 165/2014: De lidstaten stellen overeenkomstig hun nationale grondwettelijke bepalingen voorschriften vast betreffende de sancties die aan inbreuken op deze verordening worden verbonden, en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.

[2] Avis 23.783/9 donné le 20 avril 1995 sur un projet devenu l'arrêté royal du 16 janvier 1996 'relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et internationaux' ; avis 57.371/VR/3 donné le 15 juin 2015 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming', l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 décembre 2015 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming' et l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 mars 2016 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot de regels van politie over het verkeer op waterwegen, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming', observation n° 21.2.1.

[3] À savoir la directive 87/540/CEE du Conseil du 9 novembre 1987 'relative à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans le domaine des transports nationaux et visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres concernant cette profession'.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Artikel 12, lid 8 AETR: Contracting Parties shall ensure that a system of proportionate penalties, which may include financial penalties, is in force for infringements of this Agreement on the 11 part of undertakings, or associated consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies.

– Artikel 12, Afdeling 4 van Deel B van bijlage Road-1 in de Handelsovereenkomst voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4;

– Artikel 3 en 15, Afdeling 2, DEEL C. Nota: in tegenstelling tot hierboven wordt er geen expliciete bepaling voorzien in de Handelsovereenkomst dat er voor deze Afdeling sancties moeten worden voorzien door de Partijen. Uit de bewoordingen van de artikelen blijkt echter wel duidelijk dat dit de bedoeling is (zie bijvoorbeeld artikel 13, lid 4 waarbij de controleambtenaren toegang hebben tot Tachonet om de status van een bestuurderskaart na te gaan. Verificatie van een bestuurderskaart zonder dat er daarop sancties zouden kunnen volgen, is uiteraard nutteloos) ».

En ce qui concerne en particulier les dispositions du chapitre 3 du projet, le délégué a apporté les précisions suivantes :

« Sinds de Brexit wordt de regeling inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf ten aanzien van ondernemingen en onderdanen gevestigd in het Verenigd Koninkrijk niet langer geregeld bij de Europese verordeningen 561/2006 en 165/2014, maar rechtstreeks in de handelsovereenkomst. Om een gelijke behandeling te waarborgen ten aanzien van chauffeurs en ondernemingen uit het Verenigd Koninkrijk, werd telkens ook de verwijzing naar de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst ingevoegd in het KB van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden. Om de bestraffing te voorzien, is het dus essentieel dat deze overeenkomst wordt vermeld in de artikelen 46 en 47 van dit KB van 17 oktober 2016.

| Ontwerp KB | KB van 17 oktober 2016 | Bepaling in de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst |
|---|---|---|
| Art. 9 | Art. 1 | - |
| Art. 10 | Art. 40 | Deel B, Afdeling 2, Art. 8 lid 3 |
| Art. 11 | Art. 42 | Deel B, Afdeling 3 |
| Art. 12 | Art. 43 | Deel B, Afdeling 3, Art. 2, 2) en afdeling 2, Art. 5 |
| Art. 13 | Art. 45 | Deel B, afdeling 3, Art. 4 |
| Art. 14 | Art. 46 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van Afdeling 2, DEEL C |
| Art. 15 | Art. 47 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van afdeling 2, DEEL C |
| Art. 16 | Art. 49 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van afdeling 2, DEEL C ». |

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

4.2.3. Dans la mesure où les dispositions en projet peuvent effectivement être considérées comme des mesures nécessaires en vue de l'exécution d'obligations résultant des traités et règlements cités par le délégué,

– les articles 1er à 7 et 17 du projet trouvent leur fondement juridique dans l'article 2*bis*, § 1er, et § 3, alinéa 2, de la loi du 18 février 1969,

– les articles 9 à 13, 15 et 16 du projet trouvent leur fondement juridique dans l'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 18 février 1969 et

– l'article 14 du projet trouve son fondement juridique dans l'article 2 de la loi du 18 février 1969, combiné avec l'article 108 de la Constitution.

4.3. L'article 8 du projet prévoit que « [t]ous les documents relatifs à la perception ou à la consignation d'une somme sont conservés pendant cinq ans dans les bureaux dont dépendent les agents visés à l'article 1er ». En prévoyant un délai de conservation de cinq ans, cette disposition détermine un élément essentiel d'un traitement de données à caractère personnel qui doit en principe être fixé dans la loi conformément à l'article 22 de la Constitution [4]. En l'absence de fondement juridique, l'article 8 sera omis.

## COMPÉTENCE DE L'AUTEUR DE L'ACTE

5. Le projet examiné fait suite à l'annulation de l'arrêté royal du 16 juin 2019 'modifiant l'arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route', par l'arrêt de la section du contentieux administratif du Conseil d'État n° 250.522 du 6 mai 2021.

La demande d'avis précise à cet égard :

> « Het koninklijk besluit van 16 juni 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg voorzag een structurele aanpassing aan de zogenaamde 'boetecatalogus' met vooral hogere boetes voor bepaalde inbreuken op de tachograafreglementering.
>
> Echter, bij het arrest nr. 250.522 van 6 mei 2021, oordeelde de Raad van State tot de integrale vernietiging van dit wijzigingsbesluit van 16 juni 2019 omdat hierbij ongewild aan de bevoegdheden van de gewesten werd geraakt.
>
> Het ontwerp van koninklijk besluit wenst de aanpassingen en de hogere boetes die het koninklijk besluit van 16 juni 2019 met zich meebracht te herstellen in een aparte boetecatalogus die uitsluitend betrekking heeft op inbreuken op de federale materies ».

[4] À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des « éléments essentiels » les éléments suivants : 1°) les catégories de données traitées ; 2°) les catégories de personnes concernées ; 3°) la finalité poursuivie par le traitement ; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées ; et 5°) le délai maximal de conservation des données. Voir avis n° 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 aout 2021 'relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique', observation n° 101 (*Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 55-1951/001, p. 119) ; C.C., 10 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1 ; C.C., 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2 ; C.C., 1er juin 2023, n° 84/2023, B.16.9.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

L'intention de l'autorité fédérale est donc de fixer, dans un arrêté autonome, un nouveau régime de perception et de consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route qui ne soit applicable qu'à un « catalogue » d'infractions relevant de la seule compétence de l'autorité fédérale.

6. Le Gouvernement flamand a, dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements de région prévue par l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1er, de la loi spéciale du 8 aout 1980 'de réformes institutionnelles', formulé un avis partiellement négatif sur le projet.

Le Gouvernement flamand estime que les points suivants du catalogue d'infractions figurant dans l'annexe du projet empiètent sur les compétences transférées aux régions :

– les points 1 et 2 de la rubrique c) Tachygraphe ;

– les points 9 et 10 de la rubrique c) Tachygraphe ;

– les points 1, 2, 3, 4, 5, 7 (4e tiret), et 8 de la rubrique d) Carte de conducteur ;

– les points 1, 2, 15 et 16 de la rubrique f) Feuilles d'enregistrement.

Cet avis négatif s'étend également aux articles 1er à 8 du projet, dont le champ d'application se définit par rapport aux infractions énumérées dans l'annexe.

Il convient par conséquent d'examiner si l'autorité fédérale est bien compétente pour définir le régime de perception et de consignation d'une somme applicable à l'ensemble des infractions énumérées dans l'annexe du projet.

7.1. Les points 1 et 2 de la rubrique c) Tachygraphe de l'annexe du projet visent les comportements infractionnels suivants :

> « 1. Le contrôle des temps de conduite et de repos est empêché par l'absence d'un tachygraphe installé dans le véhicule alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé d'utilisation du tachygraphe.
>
> 2. Le contrôle des temps de conduite et de repos est empêché par le fait que le tachygraphe du véhicule n'est pas du type, de la génération ou de la version requis ou n'est pas conforme à la réglementation, n'assurant ainsi plus l'exhaustivité et la fiabilité des données ».

Dans la note au Gouvernement flamand (référence VR 2024 2203 DOC.0389/1) établie dans le cadre de la procédure d'association des gouvernements de région et figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, les services du Gouvernement flamand ont formulé l'observation suivante, à propos de ces deux points :

> « De punten 1 en 2 voorzien in een sanctionering wanneer geen tachograaf in het voertuig geïnstalleerd is, terwijl dit verplicht is of wanneer de tachograaf in het voertuig niet van het vereiste type, generatie of versie is of op een andere manier niet conform de regelgeving is. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van verordening (EU) 165/2014 moeten tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer van personen of goederen over de weg, die in een lidstaat zijn ingeschreven en waarop verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is. Uit artikel 3, lid 1 van

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

verordening (EU) 165/2014 volgt aldus dat een tachograaf verplicht geïnstalleerd moet worden in de hierin vermelde voertuigen. De tachograaf betreft een voertuigonderdeel dat geïnstalleerd moet worden in het voertuig vooraleer deze in het verkeer word[t] gebracht of daartoe word[t] bestemd.

Op grond van artikel 6, §1, XII, 4° BWHI komt het aan de gewesten toe om toezicht te houden op de naleving van de technische eisen. De federale bevoegdheid is dus beperkt tot het vaststellen van de technische eisen zelf. Eenmaal daarvoor technische voorschriften zijn vastgesteld door de federale overheid, valt de toezichtsbevoegdheid erop toe aan de gewesten. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn (zie ook hoger). De bevoegdheid van de federale overheid is beperkt tot het vaststellen van de technische eisen zelf, wat een afwijking vormt op het verticaliteitsbeginsel. De gewesten zijn inzonderheid dus ook bevoegd voor de handhaving van de naleving van de technische voorschriften.

Het vaststellen van de sancties wegens inbreuken op technische voorschriften betreft niet het vaststellen van de technische voorschriften zelf, maar houdt daarentegen verband met de controle en handhaving en behoort aldus tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften. Vermits de verplichting om een voertuig uit te rusten met een tachograaf een technisch voorschrift is, zijn de gewesten op grond van artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI bevoegd voor het toezicht op de naleving ervan. Het komt dan ook aan de gewesten toe om toezicht te houden hierop, zo ook om sancties te voorzien bij de niet-naleving.

De punten 1 en 2 van het punt c) Tachograaf behoren dus tot de exclusieve bevoegdheid van het Vlaamse Gewest ».

Après examen de cette observation, le SPF Mobilité et Transports y répond dans les termes suivants, dans une note intitulée « Argumentatie naar aanleiding van de standpuntbepaling van de Vlaamse Regering van 25 maart 2024 over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden » et figurant également dans le dossier joint à la demande d'avis :

« Bovenstaand bezwaar werd eveneens initieel aangehaald door de administratie van het Vlaamse Gewest op de vergadering van 7 maart 2022, doch stelde deze laatste in hun schriftelijke opmerkingen van 12 mei 2022 dat dergelijke inbreuken wél mochten worden vastgesteld door de federale overheid indien hierdoor de federale controlebevoegdheden inzake de rij- en rusttijden onmogelijk zouden worden gemaakt:

'Er wordt evenwel niet betwist dat de federale overheid, vanuit haar bevoegdheid inzake rij- en rusttijden, het 'ontwijken' van de rij- en rusttijden regelgeving door de afwezigheid van de tachograaf strafbaar kan stellen. Wij stellen dan ook voor de delictsomschrijving aan te passen zodat de link met de bevoegdheid inzake rij- en rusttijden duidelijker naar voren komt en er geen verwarring mogelijk is met de controle op de technische eisen.'

'Als de federale overheid van oordeel is dat het al dan niet beschikken over een tachograaf van het vereiste type, generatie of versie een invloed heeft op de naleving van de rij- en rusttijden regelgeving, dient de delictsomschrijving in die zin aangepast te worden.'

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Rekening houdend met de opmerkingen van de administratie van het Vlaamse Gewest, heeft de FOD Mobiliteit en vervoer de delictsomschrijving bij de desbetreffende inbreuken effectief aangepast zodat duidelijk gesteld wordt dat de inbreuk geen betrekking heeft op het toezicht op de naleving van de technische eisen op zich, maar dat de controle op de rij- en rusttijden verhinderd of onmogelijk wordt gemaakt door de betrokken handeling of situatie ».

7.2. Les comportements infractionnels définis aux points 1 et 2 de la rubrique c) Tachygraphe de l'annexe du projet sont effectivement limités aux hypothèses dans lesquelles le contrôle du temps de conduite et de repos – question qui relève de la compétence de l'autorité fédérale – est empêché par l'absence ou la non-conformité du tachygraphe. L'autorité fédérale est, en effet, seule compétente pour ériger en infraction le fait pour le détenteur d'un véhicule d'empêcher le contrôle du temps de conduite et de repos par l'absence ou la non-conformité du tachygraphe. Le contrôle par l'autorité fédérale des temps de conduite et de repos serait amputé d'une part importante de son effectivité s'il fallait conclure à l'incompétence de celle-ci pour sanctionner l'infraction consistant dans le fait pour le détenteur d'un véhicule d'empêcher ce contrôle par l'absence ou la non-conformité du tachygraphe, alors que la compétence de l'autorité fédérale pour sanctionner une utilisation non conforme du tachygraphe n'est pas contestée.

Ainsi circonscrits, ces comportements infractionnels n'empiètent pas sur la compétence des régions en matière de contrôle de l'installation et de la conformité du tachygraphe en tant qu'il fait partie du véhicule, telle qu'elle résulte de l'article 6, § 1er, XII, 4°, de la loi spéciale du 8 aout 1980, lequel attribue aux régions la compétence relative au « contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ».

Comme l'a observé la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 127/2000, il est possible que deux infractions, définies par deux législateurs différents, soient la conséquence d'un même comportement [5].

8.1. Les points 9 et 10 de la rubrique c) Tachygraphe de l'annexe du projet visent les comportements infractionnels suivants :

« 9. Le tachygraphe a été manipulé frauduleusement en empêchant un enregistrement correct, en altérant ou en supprimant des données dans la mémoire, en rendant inaccessibles ou en détruisant des données enregistrées ou par la présence d'un dispositif avec l'intention de commettre les infractions précitées.

10. Le conducteur refuse de faire contrôler le tachygraphe ».

[5] C.C., 6 décembre 2000, n° 127/2000, B.12.3.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Dans la note au Gouvernement flamand précitée, ces deux points font l'objet de l'observation suivante :

« De inbreuken bedoeld in de punten 9 en 10 van het punt c) Tachograaf behoren ook tot de bevoegdheid van de gewesten. Het regelen van het manipuleren van voertuigonderdelen en de handhaving ervan (incl. de sancties), behoort tot de bevoegdheid van de gewesten inzake de controle op de naleving van de technische eisen (art. 6, [§ 1,] XII, 4° BWHI). De regel die voorziet in de bestraffing van een bestuurder wanneer die weigert een tachograaf te laten controleren, beoogt te verzekeren dat een tachograaf conform de technische eisen gebruikt wordt en heeft dus eveneens betrekking op de controle op de naleving van de technische eisen.

Vermits de gewesten bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de technische eisen, zijn ze ook bevoegd om regels aan te nemen die het manipuleren van voertuigonderdelen moeten tegengaan. Een verbod op het manipuleren van voertuigonderdelen betreft immers een regel die beoogt te verzekeren dat een voertuigonderdeel functioneert conform de technische voorschriften en behoort aldus tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen.

In dezelfde zin komt het aan de gewesten toe om maatregelen te nemen die erop gericht zijn te vermijden dat aan de tachograaf ingrepen zouden gebeuren waardoor de tachograaf niet langer voldoet aan de gestelde eisen.

Hetzelfde geldt voor een bepaling die voorziet in de bestraffing van een bestuurder die weigert een tachograaf te laten controleren. Deze regel beoogt te verzekeren dat een tachograaf conform de technische eisen gebruikt wordt en heeft dus eveneens betrekking op de controle op de naleving van de technische eisen ».

Dans sa note précitée, l'administration fédérale y répond dans les termes suivants :

« Eerst en vooral moet benadrukt worden dat de administratie van het Vlaamse Gewest in haar schriftelijke opmerkingen van 12 mei 2022 op deze 2 punten geen enkele opmerking of bezwaar gemaakt.

Bovendien is het ook zo dat de Raad van State in zijn arrest nr. 246.695 het artikel 5 van het Koninklijk besluit van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden, dat onder andere de installatie van apparaten die geconstrueerd of bestemd zijn voor het manipuleren van tachografen, niet heeft vernietigd. Dit wijst er bijgevolg op dat fraude met de tachograaf door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet aanzien wordt als een gewestelijke bevoegdheid.

De argumentatie van het Vlaamse Gewest omtrent fraude met de tachograaf is overigens zeer summier en kort door de bocht. Fraude met de tachograaf is immers een zeer ruim begrip en de fraude die in punt c9 wordt geviseerd is een fraude door middel van bepaalde gebruikershandelingen of manipulaties waardoor er geen correcte registraties van de rij- en rusttijden zijn gebeurd zonder dat deze daarbij betrekking hebben op (een inbreuk op) de technische eisen zelf.

De stelling van de Vlaamse Regering tenslotte dat de weigering om de tachograaf te laten controleren (punt c10), een gewestelijke bevoegdheid zou betreffen, is volkomen onbegrijpelijk: de controle op de rij- en rusttijden is nu éénmaal maar mogelijk door een controle van de tachograaf. Rij- en rusttijden worden immers op 2 manieren geregistreerd: op de bestuurderskaart en in het massageheugen van de tachograaf. Om een sluitende controle te verrichten op de rij- en rusttijden, dienen de geregistreerde gegevens van zowel

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

de bestuurderskaart als de tachograaf te worden uitgelezen en met elkaar te worden vergeleken.

De weigering om de tachograaf te laten controleren heeft dan ook hier geen enkel verband met de technische eisen: het heeft louter betrekking op een weigering van de chauffeur om de tachograaf te laten uitlezen wat de rij- en rusttijden betreft. Meer nog: dit zou betekenen dat de controleambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer compleet machteloos zouden staan bij elke weigering van een chauffeur om de rij- en rusttijden uit de tachograaf te laten uitlezen ».

8.2. Les points 9 et 10 de la rubrique c) Tachygraphe de l'annexe du projet concernent des comportements qui sont de nature à empêcher le contrôle du respect de normes tant fédérales, relatives notamment au respect du temps de travail et de repos des conducteurs, que de normes dont le contrôle incombe aux régions, notamment en matière de respect des conditions techniques (fédérales) auxquelles doivent satisfaire les véhicules ou de respect des limitations de vitesse (hors autoroute).

À l'instar de ce qui a été observé pour les points 1 et 2 de la rubrique c) Tachygraphe, ces comportements et leur répression peuvent dès lors être considérés comme relevant, pour partie, de la compétence de l'autorité fédérale. Afin d'éviter tout empiètement sur les compétences dévolues aux régions en matière de « contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et [de] contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales » (article 6, § 1er, XII, 4°, de la loi spéciale du 8 aout 1980), pour ce qui concerne le contrôle des tachygraphes en ce qu'ils sont considérés comme faisant partie des véhicules dans lesquels ils sont installés, ou sur les compétences dévolues aux régions en matière de « détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes » (article 6, § 1er, XII, 1°, de la loi spéciale du 8 aout 1980), les comportements définis aux points 9 et 10 de la rubrique c) Tachygraphe doivent toutefois être revus afin d'y préciser qu'ils ne concernent que l'enregistrement des données relatives aux temps de travail et de repos des conducteurs, ainsi que leur contrôle.

9.1. La rubrique d) Carte de conducteur de l'annexe du projet énumère les comportements infractionnels suivants :

« Validité

1. La carte de conducteur n'est pas valable parce qu'elle est défectueuse ou endommagée et la constatation de cette infraction est faite plus de 15 jours calendrier (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) après l'apparition du défaut ou de la détérioration ce qui fait que l'exhaustivité et l'exactitude des données sur les temps de conduite et de repos ne sont plus assurées et que le contrôle est empêché.

2. Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut pas produire la carte parce qu'elle a été perdue ou volée alors que la constatation de l'infraction a lieu plus de 15 jours (ou plus tard s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise) calendrier après la perte ou le vol.

3. Le conducteur est titulaire d'une carte de conducteur mais il ne peut produire ni la carte, ni une preuve de déclaration de perte ou de vol.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

4. Le conducteur n'utilise pas d'une carte de conducteur valable alors que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe (*).

Utilisation

5. La carte de conducteur n'a pas été introduite dans le tachygraphe ou n'est pas utilisé au moment que le véhicule ou le transport n'est pas dispensé de l'utilisation du tachygraphe (*).

6. La carte de conducteur a été retirée sans raison valable du tachygraphe avant la fin de la journée de travail alors que le véhicule n'était pas en mouvement (*).

Fraude et refus de contrôle

7. Le conducteur a utilisé frauduleusement la carte de conducteur, par exemple :

- en utilisant ou en possédant une carte dont une autre personne est titulaire ;
- en utilisant ou en possédant une carte déclarée volée ou perdue ;
- en utilisant ou en possédant plusieurs cartes à son nom ;
- en utilisant une carte falsifiée ou fausse ou une carte dont les données enregistrées ont été rendues inaccessibles ou ont été détruites.

8. Le conducteur refuse de présenter la carte de conducteur pour contrôle.

(*) Les infractions ne s'appliquent que si, au moment du contrôle, le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique ».

Dans la note au Gouvernement flamand précitée, la compétence de l'Autorité fédérale pour l'adoption des points 1, 2, 3, 4, 5, 7 (4e tiret), et 8, précités, est contestée dans les termes suivants :

« Ook de bestuurderskaart en de registratiebladen dienen beschouwd te worden als een technisch onderdeel van de tachograaf waarbij de gewesten bevoegd zijn om de technische eisen te controleren. Naar analogie met het bovenstaande is er ook sprake van een schending van de bevoegdheidsrechtelijke regels voor wat betreft de sancties opgenomen in rubriek d (bestuurderskaart) punt 1, 2,3 ,4, 5, 7 (vierde punt), 8 en voor wat betreft rubriek f (registratiebladen) punt 1, 2, 15 en 16 ».

Dans sa note précitée, l'administration fédérale y répond dans les termes suivants :

« Waar de FOD Mobiliteit en Vervoer geenszins ontkent dat de Raad van State geoordeeld heeft dat de tachograaf een voertuigonderdeel betreft, is dit zeker niet het geval voor wat de bestuurderskaart betreft.

De bestuurderskaart kan immers onmogelijk beschouwd worden als een voertuigonderdeel: de bestuurderskaart is een loutere informatiedrager [die] bovendien persoonlijk en onoverdraagbaar is (dit persoonlijke karakter wordt zelfs expliciet vermeld in artikel 27 van de Europese verordening 165/2014). Een bestuurderskaart beschouwen als een voertuigonderdeel, zou immers betekenen dat men ook een muziek-cd in een autoradio als een voertuigonderdeel zou moeten beschouwen.

Aangezien de bestuurderskaart derhalve niet aanzien kan worden als een voertuigonderdeel, kunnen de Gewesten bijgevolg ook niet bevoegd zijn voor de controle op de naleving van de technische eisen van deze bestuurderskaarten.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

En tot slot – zelfs als men de bestuurderskaart toch zou kwalificeren als een voertuigonderdeel – valt bij de aangehaalde inbreuken zelfs niet in te zien hoe deze gelinkt zijn aan technische eisen. De inbreuken hebben immers betrekking op:

• het niet kunnen voorleggen van een bestuurderskaart waardoor de controle op federale bevoegdheid inzake de rij- en rusttijden onmogelijk wordt gemaakt: d2 en d3;

• het niet-gebruik van de bestuurderskaart waardoor er geen registraties zijn gebeurd van de rij- en rusttijden en de controle hierop dus eveneens onmogelijk wordt: d4 en d5;

• de weigering een bestuurderskaart voor te leggen waardoor de registraties van de rij- en rusttijden niet uitgelezen kunnen worden: d8;

• frauduleus gebruik: d7 (zie onze eerdere argumentatie onder 3.2.).

Het enige punt dat betrekking heeft op de technische eisen zelf is punt d1. Maar hier heeft het Vlaamse Gewest in [zijn] opmerkingen van 12 mei 2022 duidelijk aangegeven dat 'indien de niet-conformiteit aan de technische eisen invloed zou hebben op de correcte registratie van de gegevens, dit wel zou mogen worden weerhouden indien de delictsomschrijving in die zin wordt aangepast (cfr. de zinssnede 'waardoor er geen relevante gegevens werden geregistreerd' bij punt f.2).'

Daartoe heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer effectief de delictsomschrijving in punt d1 aangepast door de toevoeging van de zinsnede 'waardoor de volledigheid en correctheid van de gegevens inzake rij- en rusttijden niet meer verzekerd zijn en de controle verhinderd wordt' ».

9.2. Dans son arrêt n° 246.695 du 16 janvier 2020 [6], la section du contentieux administratif a considéré, à propos des dispositions de la section 3 – Cartes et données tachygraphiques, du chapitre 2 de l'arrêté royal du 17 octobre 2016 (articles 29 à 38) :

« 11.1. De bepalingen inzake 'tachograafkaarten- en gegevens' vervat in hoofdstuk 2, Afdeling 3, van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 houden volgens de verzoekende partij minstens gedeeltelijk verband met de gewestbevoegdheid voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen (art. 6, § 1, XII, 1°, BWHI en de gewestbevoegdheid ten aanzien van de aanvullende verkeersreglementen). Zij wijst er daarbij op dat tachograafkaarten, naast gegevens over de werktijden immers ook gegevens over de snelheid bevatten en dus controle op de snelheid mogelijk maken.

De verzoekende partij betwist niet dat deze bepalingen geen betrekking hebben op technische eisen waaraan elk voertuig moet voldoen.

Zij erkent de bevoegdheid van de verwerende partij inzake de tachograafkaarten en -gegevens in de mate dat ze gegevens over de werktijden bevatten.

11.2. Overeenkomstig artikel 6, § 1, XII, 1°, BWHI is het Vlaamse Gewest bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen.

Dat het Vlaamse Gewest in het kader van zijn bevoegdheden ook regels zou kunnen aannemen ten aanzien van tachograafkaarten en -gegevens, toont op zich niet aan dat de verwerende partij niet bevoegd zou zijn voor het vaststellen van een regeling zoals vervat in de artikelen 29 tot 38 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016.

[6] CE (9e ch.), 16 janvier 2020, n° 246.695, Vlaams Gewest.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

11.3. In de mate dat de verzoekende partij nog aanvoert dat het gedeelde en verweven karakter van de bevoegdheid op zijn minst tot gevolg heeft dat de federale overheid de bevoegdheid niet eenzijdig mag uitoefenen en dat het Vlaams Gewest in strijd met artikel 6, § 4, 3°, BWHI onvoldoende werd betrokken, kan worden verwezen naar de beoordeling van het tweede middel.

Voorts komt het aan de verzoekende partij toe om in dergelijk geval aan te tonen dat de bevoegdheden ter zake dermate verweven zijn, dat ze niet anders dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend.

*In casu* toont de verzoekende partij niet aan dat met de artikelen 29 tot 38 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016, het uitoefenen van haar bevoegdheid om normerend op te treden in het kader van haar bevoegdheid inzake het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen, inzake homologatie en radars en andere instrumenten die gelinkt zijn aan de gewestelijke bevoegdheid of om aanvullende verkeersreglementen uit te vaardigen, onmogelijk of overdreven moeilijk wordt gemaakt.

11.4. Uit wat voorafgaat volgt dat het middel wat de artikelen 29 tot 38 betreft, niet gegrond is ».

Le contrôle du respect des règles d'utilisation de la carte de conducteur ne relève pas de la compétence des régions en matière de « contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et [de] contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales » (article 6, § 1er, XII, 4°, de la loi spéciale du 8 aout 1980). Dans le cadre de ses compétences en matière de respect des règles relatives au temps de travail et de repos des conducteurs, l'autorité fédérale est bien compétente pour ce qui concerne la répression des infractions aux règles d'utilisation des cartes de conducteurs énumérées dans la rubrique d) Carte de conducteur de l'annexe du projet [7].

10. Les observations formulées à propos de la rubrique d) Carte de conducteur valent également, *mutatis mutandis*, pour la rubrique f) Feuilles d'enregistrement de l'annexe du projet.

## OBSERVATION GÉNÉRALE

11. La section de législation constate qu'un comportement bien déterminé peut donner lieu à la fois à une infraction incriminée par la législation fédérale et à une infraction incriminée par la législation régionale. La question se pose de savoir si cette situation ne risque pas de créer des problèmes dans le cadre de la perception immédiate et de la consignation, en particulier parce que certaines autorités de contrôle désignées à l'article 1er du projet sont (peuvent) également (être) compétentes pour la surveillance de dispositions pénales régionales (par ex. la police) et que les autorités de contrôle fédérales et régionales pourraient procéder à des contrôles communs [8]. On

[7] Sans pouvoir, bien évidemment, porter atteinte aux compétences des régions en matière de « détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes » (article 6, § 1er, XII, 1°, de la loi spéciale du 8 aout 1980).

[8] Voir aussi l'avis 70.441/3 donné le 8 décembre 2021 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 17 décembre 2021 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport', observation n° 8.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

peut dès lors se demander quel montant l'agent de contrôle doit alors percevoir, selon quelle procédure, et à qui le montant doit être versé.

Interrogé à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit :

« Het ontwerp van koninklijk besluit herintroduceert de aanpassingen en de hogere boetes die het koninklijk besluit van 16 juni 2019 met zich meebracht in een aparte boetecatalogus die uitsluitend betrekking heeft op inbreuken op de federale materies. De boetecatalogus is bijgevolg enkel een instrument voor de federale controleambtenaren opgesomd in artikel 1 van het besluit. Wij kunnen als federale overheid geen regeling voorzien voor gewestelijke materies.

Het Vlaams Gewest is overigens zelf bezig met het ontwerp van een aparte boetecatalogus die betrekking heeft op gewestelijke materies (vermoedelijk zullen de 2 andere gewesten daarna volgen). Daarbij zal naar alle waarschijnlijkheid een eigen, aparte procedure voor afhandeling worden ingesteld.

Indien eenzelfde feit een verschillende inbreuk zou uitmaken op een federale en gewestelijke regel, zal het dus telkens een aparte procedure opleveren. Bijvoorbeeld: een niet-geijkte tachograaf kan een federale inbreuk opleveren (= omdat we hierdoor de rij- en rusttijden niet waarheidsgetrouw kunnen controleren), maar ook een gewestelijke (= namelijk het feit dat de tachograaf niet geijkt werd).

Voor het geval dat een eenzelfde inbreuk toch strafbaar gesteld zou worden in 2 aparte wetgevingen uitgegeven door verschillende overheden omdat het een gemengde bevoegdheid betreft, geldt het algemeen principe '*non bis in idem*' waarbij eenzelfde strafbaar feit slechts éénmaal kan worden bestraft – afhankelijk van welke instantie de eerste vaststelling zou verrichten ».

Il découle de l'article 65 du Code pénal [9] que lorsqu'un même fait constitue plusieurs infractions, comme tel est le cas actuellement, la peine la plus forte sera seule prononcée. Cette disposition porte toutefois uniquement sur la peine à prononcer par le juge du fond, et pas sur la perception immédiate d'une amende.

Du point de vue du contrevenant, il y a lieu de constater qu'en ce que le concours est pris en compte dans le cadre de la procédure pénale, alors que tel ne serait pas le cas dans le cadre de la perception immédiate d'une amende, le régime en projet peut se heurter aussi bien au principe constitutionnel d'égalité [10] qu'à l'interdiction de sanction discriminatoire prévue par les dispositions internationales auxquelles le projet entend donner exécution [11].

Du point de vue des autorités de contrôle concernées, l'absence de régime en matière de concours risque d'entrainer des problèmes pratiques. Ainsi se posera la question des sommes à percevoir, de la procédure à appliquer et de l'autorité à laquelle les sommes perçues devront être versées.

[9] Appelé à devenir l'article 61 du livre I[er] du nouveau Code pénal, lorsque celui-ci sera en vigueur.

[10] Comp. C.C., 30 mars 2011, n° 44/2011, B.32.2.

[11] *Supra*, observation n° 4.2.2.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Certes, l'hypothèse du concours ne peut pas être réglée d'une manière globale dans le projet actuellement à l'examen. Le projet peut en revanche bel et bien déterminer dans quelles circonstances une somme dont la perception est prévue par le projet ne sera pas perçue (ou le sera uniquement partiellement) en raison du concours avec des infractions régionales.

L'autorité fédérale et les régions seraient bien avisées de conclure des accords plus précis à ce sujet.

Afin de favoriser la transparence et la sécurité juridique et afin d'éviter que les potentiels problèmes pratiques et juridiques précités ne compromettent un contrôle [12] effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire, il est recommandé de conclure à ce propos un accord de coopération.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

12.1. La référence aux dispositions procurant le fondement juridique doit être harmonisée avec les observations formulées aux points 4.1 et 4.2 ci-avant.

12.2. À la fin du quatrième alinéa du préambule, il convient de préciser que l'Accord de commerce et de coopération a été « fait à Bruxelles et à Londres, le 30 décembre 2020 ».

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour les articles 9 à 16 du projet.

12.3. À l'alinéa 5, la mention des modifications encore en vigueur de l'article 2 de la loi du 18 février 1969 sera revue.

12.4. En ce qu'ils s'appliquent aux infractions énumérées dans la rubrique a) Transport de marchandises par route – lettre de voiture, de l'annexe du projet, les articles 1er à 8 du projet trouvent leur fondement juridique dans l'article 40 de la loi du 15 juillet 2013 'relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route'. Il en va de même de l'article 17, premier tiret, du projet [13].

Un nouvel alinéa, consacré au visa de cette disposition légale, sera inséré dans le préambule.

[12] Comme l'exigent les dispositions internationales auxquelles le projet donne exécution, voir *supra* l'observation n° 4.2.2.

[13] Lequel abroge, dans l'annexe 1ère de l'arrêté royal du 19 juillet 2000, le tableau de la rubrique b) Transport de marchandises par route – lettre de voiture.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

DISPOSITIF

Article 3

13.1. L'article 3, § 2, du projet détermine le mode de perception de la somme à percevoir. Conformément à l'article 3, § 2, point 1.1, le paiement en espèces n'est possible que pour les personnes n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique. Selon le point 1.2 du même paragraphe, ce paiement en espèces ne peut être acquitté qu'en euros au moyen de billets et, le cas échéant, de pièces de 1 ou 2 euros. Conformément à l'article 4, § 3, du projet, ces dispositions sont applicables *mutatis mutandis* en cas de consignation d'une somme.

13.2. Les pièces et billets libellés en euros ont pourtant cours légal, un statut qui est protégé en vertu du droit de l'Union européenne [14]. Dans un arrêt du 26 janvier 2021, la Cour de justice a jugé, à propos de l'impossibilité de s'acquitter en espèces d'une contribution audiovisuelle, que

> « l'article 128, paragraphe 1, troisième phrase, TFUE, l'article 16, premier alinéa, troisième phrase, du protocole sur le SEBC et la BCE ainsi que l'article 10, seconde phrase, du règlement n° 974/98 doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale qui exclut la possibilité de s'acquitter d'une obligation de paiement imposée par les pouvoirs publics au moyen de billets de banque libellés en euros, à la condition, premièrement, que cette réglementation n'ait pas pour objet ni pour effet de déterminer le régime juridique du cours légal de ces billets, deuxièmement, qu'elle ne conduise pas, en droit ou en fait, à une abolition desdits billets, notamment en remettant en cause la possibilité, en règle générale, de s'acquitter d'une obligation de paiement au moyen de telles espèces, troisièmement, qu'elle ait été adoptée en considération de motifs d'intérêt public, quatrièmement, que la restriction aux paiements en espèces qu'implique cette réglementation soit apte à réaliser l'objectif d'intérêt public poursuivi et, cinquièmement, qu'elle ne dépasse pas les limites de ce qui est nécessaire à la réalisation de celui-ci, en ce sens que d'autres moyens légaux soient disponibles pour s'acquitter de l'obligation de paiement » [15].

Il peut se déduire de cet arrêt que la garantie du recouvrement effectif d'une contribution et l'évitement de couts supplémentaires considérables pour l'autorité peuvent être considérés comme des motifs d'intérêt public [16], et que la mesure ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à la réalisation des objectifs poursuivis lorsque d'autres moyens légaux que les espèces, à savoir le prélèvement, le virement individuel ou le virement permanent sont prévus [17].

[14] Article 128 du Traité 'sur le fonctionnement de l'Union européenne' (TFUE) et articles 10 et 11 du règlement (CE) n° 974/98 du Conseil du 3 mai 1998 'concernant l'introduction de l'euro'.

[15] C.J.U.E., 26 janvier 2021, C-422/19 et C-423/19, *Dietrich et Häring c. Hessischer Rundfunk*, ECLI:EU:C:2021:63, point 78.

[16] *Ibidem*, points 72 à 74.

[17] *Ibidem*, point 75.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

13.3. En ce qui concerne l'interdiction de payer en espèces, prévue au point 1.1 de l'article 3, § 2, du projet, le délégué a donné la justification suivante :

> « Eerst en vooral moet benadrukt worden dat deze regeling zoals beschreven de huidige reeds bestaande praktijk betreft. Het gaat om immers om een letterlijke overname van de bepalingen vermeld in het KB boetecatalogus van 19 juli 2000. Het betreft de bestendiging van de huidige situatie die in het verleden politiek goedgekeurd werd en geen wijziging omtrent het beleid.
>
> Het werd in het verleden wenselijk geacht om de betaling in contant geld zoveel mogelijk te ontraden, niet alleen omwille van praktische redenen, maar eveneens om – gelet op de hoogte van sommige boetes – de veiligheid van de federale controleambtenaren zoveel mogelijk te garanderen (de controledienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer is bijvoorbeeld een ongewapende dienst). In de praktijk werd dit niet mogelijk geacht ten aanzien van buitenlandse chauffeurs en ondernemingen aangezien deze heel vaak nog in contant geld willen betalen, maar wel te rechtvaardigen ten aanzien van Belgen: deze krijgen in tegenstelling tot buitenlandse bestuurders immers naast de mogelijkheid om onmiddellijk te betalen via bank of kredietkaart, eveneens de mogelijkheid om te betalen via overschrijving binnen de 10 dagen (art. 3, paragraaf 2, punt 3.1). Er zijn dus, ongeacht de overtreder, telkens 2 mogelijkheden: voor buitenlanders cash of bank/kredietkaart en voor Belgen: overschrijving of bank/kredietkaart.
>
> Tot slot: het verbod om contant geld te weigeren, geldt volgens ons enkel voor handelaars en in principe niet voor de controle-instanties van de overheid. Ter vergelijking: ook 'verkeersboetes' opgelegd door de Politie kan men niet contant betalen (zie https://www.justonweb.be/fines/online-help?lang=nl). »

13.4. Concernant la non-acceptation des pièces en euros autres que celles de 1 ou 2 euros, contenue au point 1.2 de l'article 3, § 2, du projet, le délégué a déclaré ce qui suit :

> « Zie het antwoord bij vraag 5. Ook hier gaat het om een overname uit het KB van 19 juli 2000 en geen nieuwe beleidskeuze. Het betreft een louter praktische regeling: gelet op de hoogte van sommige boetes leek het de toenmalige opsteller opportuun om kleinere munten te weigeren om bijvoorbeeld te vermijden dat sommige bestuurders of ondernemingen uit rancune voor een opgelegde boete opzettelijk met een grote hoeveelheid van de kleinst mogelijke munten zouden betalen om het de controleurs praktisch moeilijk te maken ».

13.5. En l'occurrence, l'interdiction, dans certains cas, de s'acquitter de l'amende en espèces en cas de perception immédiate et l'interdiction d'utiliser certaines pièces pour ce paiement en espèces n'ont pas pour objet ni pour effet de déterminer le régime juridique du cours légal des billets de banque ou des pièces libellés en euros, et le régime en projet ne conduit pas, en droit ou en fait, à une abolition desdits billets ou pièces, dès lors qu'il ne concerne que le paiement des amendes précitées en cas de perception immédiate.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Pour justifier l'exclusion de la possibilité d'effectuer un paiement en espèces (ou au moyen de certaines formes d'espèces), le délégué invoque des raisons d'efficacité administrative et de sécurité pour les agents de contrôle. Pareilles raisons d'intérêt public peuvent en effet justifier que les paiements en espèces soient exclus et que la mesure puisse être réputée ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi, d'autant que la possibilité de recourir à divers moyens de paiement valables autres que le paiement en espèces subsiste également. Par conséquent, la disposition en projet semble remplir les conditions mentionnées dans l'arrêt de la Cour de justice cité et l'exclusion visée à l'article 3, § 2, du projet peut être admise.

14. À la question de savoir pourquoi l'article 4, § 3, du projet ne prévoit pas que son article 3, § 4, (utilisation des différents modes de paiement) est lui aussi applicable à la consignation d'une somme, le délégué a précisé ce qui suit :

> « Een bedrag in consignatie is eigenlijk een waarborgsom ten aanzien van overtreders die geen woon-of verblijfplaats hebben in België en dat bestemd is om de later te bevestigen geldboete en eventuele gerechtskosten te dekken:
>
> - Indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete lager zijn dan de in consignatie gegeven som, wordt het overschot aan de betrokkene terugbetaald;
> - Indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete hoger zijn dan de in consignatie gegeven som, wordt dit bedrag in mindering gebracht;
> - Als de betrokkene wordt vrijgesproken, wordt de in consignatie gegeven som teruggegeven; de gerechtskosten vallen dan ten laste van de Staat.
>
> Tussen de vaststelling en daar bijhorende consignatie en de uiteindelijke uitspraak door een rechter kan een hele tijd verstrijken. Om de daaropvolgende administratieve afhandeling zo eenvoudig mogelijk te houden, leek het niet wenselijk om verschillende betalingswijzen toe te staan bij een te consigneren som die dan afzonderlijk in de historiek moeten worden opgezocht en teruggevonden ».

Il est pris acte de ces explications.

15. À l'article 3, § 4, du projet, la portée des mots « si possible conformément au paragraphe 2 » est imprécise. La rédaction de cette disposition sera revue afin de mieux en exprimer le sens.

## Article 7

16. L'article 7 du projet dispose que les sommes perçues en espèces ou consignées doivent être versées au compte spécifié par le service compétent du SPF Finances. À la question de savoir quel est ce service compétent, et où il est déterminé, le délégué a répondu :

> « In artikel 8 van het KB van 19 juli 2000 staat deze zinsnede als volgt geformuleerd:
>
> 'De overeenkomstig de artikelen 2, 3 en 6 in geld geïnde of geconsigneerde sommen worden minstens eenmaal om de twee weken gestort op de postrekening van een rekenplichtige van de administratie die bevoegd is voor de belasting over de toegevoegde waarde.'

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Naar aanleiding van de consultatie van de FOD Financiën over dit ontwerp KB, werd ons meegedeeld dat deze taak thans wordt uitgeoefend door 'De algemene administratie van de inning en de invordering' bij de FOD Financiën. Echter, om in te spelen op toekomstige interne naams- of structuurwijzigingen, werd voorgesteld om in het algemeen te verwijzen naar 'de bevoegde dienst van de FOD Financiën', net zoals bij andere besluiten ook vaak voor toekomstbestendige aanduiding van bevoegde diensten gekozen wordt ».

Mieux vaudrait intégrer ces précisions dans le rapport au Roi, qui précise par ailleurs quel service doit déterminer où l'argent est versé.

Article 14

17. Dans la version française, les mots « de l'annexe Road-1 » seront insérés entre les mots « de la Partie C » et les mots « de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord » [18].

La même observation vaut pour les articles 15, 1°, et 16 du projet.

Article 16

18. Le texte français et le texte néerlandais insérés par l'article 16 du projet divergent et doivent être mis en concordance.

*

[18] Voir également *supra*, l'observation n° 12.2 sous le préambule.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

1. Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## VOORAFGAANDE OPMERKING

2. Rekening houdend met het ogenblik waarop dit advies wordt gegeven, vestigt de afdeling Wetgeving de aandacht van de adviesaanvrager erop dat de ontbinding van de wetgevende kamers tot gevolg heeft dat de regering sedert die datum en totdat, na de verkiezing van de Kamer van volksvertegenwoordigers, een nieuwe regering is benoemd door de Koning, niet meer over de volheid van haar bevoegdheid beschikt. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens die de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van verordeningen noodzakelijk is.

## STREKKING EN RECHTSGROND

3.1. Het ontworpen koninklijk besluit heeft in hoofdzaak betrekking op de inning en de consignatie van sommen bij het vaststellen van sommige inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden en beoogt tegemoet te komen aan arrest nr. 250.522 van 6 mei 2021 van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State[1].

Het ontwerp bevat in de eerste plaats een autonome regeling die, zo blijkt uit de aanhef en de verklaring van de gemachtigde, zich beperkt tot de inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden waarvoor de federale overheid bevoegd is. In hoofdstuk 1 worden algemene regels vastgelegd met betrekking tot de aanstelling van ambtenaren en de inning van sommen in verband met de in de bijlage vermelde inbreuken. In hoofdstuk 2 wordt de procedure geregeld voor de inning en de consignatie.

Voorts brengt het ontwerp enkele wijzigingen aan in bijlage 1 van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 'betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg', die momenteel betrekking heeft op inbreuken waarvoor zowel de federale overheid als de gewesten bevoegd zijn, teneinde die bijlage in overeenstemming te brengen met de in de hoofdstukken 1 en 2 ontworpen regeling (artikel 17 van het ontwerp).

[1] RvS (9de k.) 6 mei 2021, nr. 250.522, *Vlaams Gewest*.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

3.2. Daarnaast bevat het ontwerp een aantal wijzigingen aan het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 'inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden', om de bepalingen ervan in overeenstemming te brengen met de ingevolge de Brexit gesloten 'Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie enerzijds, en het Verenigd-Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland anderzijds' (hoofdstuk 3 van het ontwerp, artikelen 9 tot 16).

4.1. Voor het ontwerp wordt volgens de gemachtigde niet alleen rechtsgrond gezocht in de artikelen 2 en 2*bis* van de wet van 18 februari 1969 'betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg', die in het vijfde lid van de aanhef worden vermeld, maar ook in artikel 1 van diezelfde wet.

Artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 bepaalt:

> "De Koning kan, bij in Ministerraad overlegd besluit, inzake vervoer (…) over de weg (…) alle vereiste maatregelen treffen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten, welke maatregelen de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen kunnen inhouden."

Artikel 2 van diezelfde wet, die overigens geen delegatie aan de Koning bevat, bepaalt in zijn paragraaf 1, eerste lid:

> "De overtredingen van de besluiten die genomen werden bij toepassing van artikel 1 van deze wet worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en een geldboete van vijftig tot tienduizend euro, of slechts één van beide straffen, onverminderd de eventuele schadevergoeding."

Artikel 2*bis*, § 1, en § 3, eerste en tweede lid, van diezelfde wet bepaalt:

> "§ 1. Bij het vaststellen van een der speciaal door de Koning aangewezen overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze wet kan, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een som geheven worden, hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn.
>
> Het bedrag van deze som, dat niet hoger mag zijn dan het maximum van de geldboete die op die overtreding staat, vermeerderd met de opdeciemen, alsook de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald.
>
> De ambtenaren en de beambten die tot een der door de Koning bepaalde categorieën behoren en door de procureur-generaal bij het Hof van Beroep daartoe individueel zijn gemachtigd, zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.
>
> (…)
>
> § 3. Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, moet hij aan de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren of beambten een som in consignatie geven bestemd om de eventuele geldboete en gerechtskosten te dekken.
>
> Het bedrag van de som die in consignatie moet worden gegeven en de nadere regels inzake heffing, worden door de Koning bepaald."

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

4.2.1. In het verleden heeft de afdeling Wetgeving geoordeeld dat de bij artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 aan de Koning gegeven machtiging beperkt is tot het uitvoeren van de internationale verplichtingen ten aanzien waarvan de bevoegdheid van de wetgever zelf gebonden is.[2]

Dienaangaande heeft de afdeling Wetgeving opgemerkt dat bij wat het koninklijk besluit van 16 januari 1996 'betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren' is geworden, een Europese richtlijn[3] wordt omgezet waarmee aan de lidstaten van (thans) de Europese Unie "geen zodanige verplichtingen [worden] op[gelegd] dat de nationale instanties als gebonden moeten worden beschouwd wanneer zij de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de binnenwateren regelen", dat "[d]e meeste bepalingen van het (...) besluit zijn ingegeven door de omstandigheid dat de richtlijn aan de nationale instanties enige beoordelingsvrijheid ter zake toekent of ze althans niet ontzegt" en dat daarom "dit besluit de bevoegdheid te buiten [gaat] die artikel 1 van de wet van 18 februari 1969 aan de Koning delegeert, te weten de bevoegdheid om de naleving te waarborgen van uitsluitend de internationale verplichtingen ten aanzien waarvan de bevoegdheid zelf van de wetgever gebonden is".

Diezelfde beperking geldt ook voor de artikelen 2 en 2*bis*, §§ 1 en 3, van de wet van 18 februari 1969.

4.2.2. Gevraagd van welke verplichtingen die voortvloeien uit internationale verdragen de ontworpen regeling de naleving beoogt te waarborgen, verklaarde de gemachtigde dat wat betreft de verplichting tot sanctionering uitvoering wordt gegeven aan de volgende internationale verplichtingen:

> "Artikel 19 van verordening 561/2006: De lidstaten stellen regelgeving vast inzake sancties voor inbreuken op deze verordening en op Verordening (EEG) nr. 3821/85 en nemen alle maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze sancties dienen doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend te zijn en een afschrikkende werking te hebben.
>
> Artikel 41 van verordening 165/2014: De lidstaten stellen overeenkomstig hun nationale grondwettelijke bepalingen voorschriften vast betreffende de sancties die aan inbreuken op deze verordening worden verbonden, en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.

[2] Adv.RvS 23.783/9 van 20 april 1995 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 16 januari 1996 'betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren'; adv.RvS 57.371/VR/3 van 15 juni 2015 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming', het besluit van de Vlaamse Regering van 4 december 2015 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming' en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2016 'tot wijziging van regelgeving met betrekking tot de regels van politie over het verkeer op waterwegen, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming', opmerking nr. 21.2.1.

[3] Namelijk richtlijn 87/540/EEG van de Raad van 9 november 1987 'betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels'.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Artikel 12, lid 8 AETR: Contracting Parties shall ensure that a system of proportionate penalties, which may include financial penalties, is in force for infringements of this Agreement on the 11 part of undertakings, or associated consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies.

– Artikel 12, Afdeling 4 van Deel B van bijlage Road-1 in de Handelsovereenkomst voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4;

– Artikel 3 en 15, Afdeling 2, DEEL C. Nota: in tegenstelling tot hierboven wordt er geen expliciete bepaling voorzien in de Handelsovereenkomst dat er voor deze Afdeling sancties moeten worden voorzien door de Partijen. Uit de bewoordingen van de artikelen blijkt echter wel duidelijk dat dit de bedoeling is (zie bijvoorbeeld artikel 13, lid 4 waarbij de controleambtenaren toegang hebben tot Tachonet om de status van een bestuurderskaart na te gaan. Verificatie van een bestuurderskaart zonder dat er daarop sancties zouden kunnen volgen, is uiteraard nutteloos)."

Voor de bepalingen van hoofdstuk 3 van het ontwerp in het bijzonder preciseerde de gemachtigde het volgende:

"Sinds de Brexit wordt de regeling inzake de rij- en rusttijden en de tachograaf ten aanzien van ondernemingen en onderdanen gevestigd in het Verenigd Koninkrijk niet langer geregeld bij de Europese verordeningen 561/2006 en 165/2014, maar rechtstreeks in de handelsovereenkomst. Om een gelijke behandeling te waarborgen ten aanzien van chauffeurs en ondernemingen uit het Verenigd Koninkrijk, werd telkens ook de verwijzing naar de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst ingevoegd in het KB van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden. Om de bestraffing te voorzien, is het dus essentieel dat deze overeenkomst wordt vermeld in de artikelen 46 en 47 van dit KB van 17 oktober 2016.

| Ontwerp KB | KB van 17 oktober 2016 | Bepaling in de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst |
|---|---|---|
| Art. 9 | Art. 1 | - |
| Art. 10 | Art. 40 | Deel B, Afdeling 2, Art. 8 lid 3 |
| Art. 11 | Art. 42 | Deel B, Afdeling 3 |
| Art. 12 | Art. 43 | Deel B, Afdeling 3, Art. 2, 2) en afdeling 2, Art. 5 |
| Art. 13 | Art. 45 | Deel B, afdeling 3, Art. 4 |
| Art. 14 | Art. 46 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van Afdeling 2, DEEL C |
| Art. 15 | Art. 47 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van afdeling 2, DEEL C |
| Art. 16 | Art. 49 | – Artikel 12 van het Handelsakkoord voor DEEL B, afdelingen 2, 3 en 4<br>– Artikel 3 en 15 van afdeling 2, DEEL C." |

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

4.2.3. Voor zover de ontworpen bepalingen inderdaad kunnen worden beschouwd als vereiste maatregelen ter uitvoering van verplichtingen die voortvloeien uit de door de gemachtigde genoemde verdragen en verordeningen, vinden:

– de artikelen 1 tot 7 en 17 van het ontwerp rechtsgrond in artikel 2*bis*, § 1, en § 3, tweede lid, van de wet van 18 februari 1969,

– de artikelen 9 tot 13, 15 en 16 van het ontwerp rechtsgrond in artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 en

– artikel 14 van het ontwerp rechtsgrond in artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 in samenhang gelezen met artikel 108 van de Grondwet.

4.3. Artikel 8 van het ontwerp bepaalt dat "[a]lle bescheiden betreffende de inning of de consignatie van een som (…) gedurende vijf jaar bewaard [worden] in de kantoren waartoe het in artikel 1 bedoelde personeel behoort". Door te voorzien in een bewaartermijn van vijf jaar wordt bij die bepaling een essentieel element van een verwerking van persoonsgegevens vastgelegd dat in beginsel overeenkomstig artikel 22 van de Grondwet in de wet vastgelegd moet worden.[4] Bij gebrek aan rechtsgrond dient artikel 8 te worden weggelaten.

## BEVOEGDHEID VAN DE STELLER VAN DE HANDELING

5. Het voorliggende ontwerp geeft gevolg aan de vernietiging van het koninklijk besluit van 16 juni 2019 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg' bij arrest nr. 250.522 d.d. 6 mei 2021 van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de adviesaanvraag staat in dat verband het volgende:

> "Het koninklijk besluit van 16 juni 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg voorzag een structurele aanpassing aan de zogenaamde 'boetecatalogus' met vooral hogere boetes voor bepaalde inbreuken op de tachograafreglementering.
>
> Echter, bij het arrest nr. 250.522 van 6 mei 2021, oordeelde de Raad van State tot de integrale vernietiging van dit wijzigingsbesluit van 16 juni 2019 omdat hierbij ongewild aan de bevoegdheden van de gewesten werd geraakt.

[4] In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel "essentiële elementen" uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens. Zie adv.RvS68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 14 augustus 2021 'betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie', opmerking 101 (*Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1951/001, 119); GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; GwH 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2; GwH 1 juni 2023, nr. 84/2023, B.16.9.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Het ontwerp van koninklijk besluit wenst de aanpassingen en de hogere boetes die het koninklijk besluit van 16 juni 2019 met zich meebracht te herstellen in een aparte boetecatalogus die uitsluitend betrekking heeft op inbreuken op de federale materies."

Het is dus de bedoeling van de federale overheid om in een autonoom besluit een nieuwe regeling vast te stellen voor de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg, die enkel van toepassing zou zijn op een "catalogus" van inbreuken die uitsluitend onder de bevoegdheid van de federale overheid valt.

6. In het kader van de procedure waarbij de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van de regelgeving, zoals die wordt voorgeschreven in artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', heeft de Vlaamse Regering een gedeeltelijk negatief advies uitgebracht over het ontwerp.

De Vlaamse Regering is van oordeel dat de volgende punten van de catalogus van inbreuken die in de bijlage bij het ontwerp opgenomen is, inbreuk maken op de bevoegdheden die aan de gewesten zijn overgedragen:

– de punten 1 en 2 van de rubriek c) Tachograaf;

– de punten 9 en 10 van de rubriek c) Tachograaf;

– de punten 1, 2, 3, 4, 5, 7 (vierde streepje), en 8 van de rubriek d) Bestuurderskaart;

– de punten 1, 2, 15 en 16 van de rubriek f) Registratiebladen.

Het negatief advies slaat eveneens op de artikelen 1 tot 8 van het ontwerp, waarvan het toepassingsgebied afgebakend wordt ten opzichte van de inbreuken die in de bijlage opgesomd worden.

Er dient bijgevolg onderzocht te worden of de federale overheid wel bevoegd is om de regeling voor de inning en de consignatie van een som vast te stellen die van toepassing is op alle inbreuken die in de bijlage bij het ontwerp opgesomd worden.

7.1. De punten 1 en 2 van de rubriek c) Tachograaf van de bijlage bij het ontwerp hebben betrekking op de volgende strafbare gedragingen:

"1. De controle op de rij- en rusttijden wordt verhinderd doordat er geen tachograaf geïnstalleerd is in het voertuig terwijl het voertuig of het vervoer niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf.

2. De controle op de rij- en rusttijden wordt verhinderd doordat de tachograaf in het voertuig niet van het vereiste type, generatie of versie is of op een andere manier niet conform de regelgeving is, waardoor de volledigheid en betrouwbaarheid van de gegevens niet meer verzekerd is."

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

In de nota aan de Vlaamse Regering (referentie VR 2024 2203 DOC.0389/1) die opgesteld is in het kader van de procedure waarbij de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van de regelgeving en die opgenomen is in het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is, hebben de diensten van de Vlaamse Regering de volgende opmerking gemaakt in verband met die twee punten:

> "De punten 1 en 2 voorzien in een sanctionering wanneer geen tachograaf in het voertuig geïnstalleerd is, terwijl dit verplicht is of wanneer de tachograaf in het voertuig niet van het vereiste type, generatie of versie is of op een andere manier niet conform de regelgeving is. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, van verordening (EU) 165/2014 moeten tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer van personen of goederen over de weg, die in een lidstaat zijn ingeschreven en waarop verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is. Uit artikel 3, lid 1 van verordening (EU) 165/2014 volgt aldus dat een tachograaf verplicht geïnstalleerd moet worden in de hierin vermelde voertuigen. De tachograaf betreft een voertuigonderdeel dat geïnstalleerd moet worden in het voertuig vooraleer deze in het verkeer word[t] gebracht of daartoe word[t] bestemd.
>
> Op grond van artikel 6, §1, XII, 4° BWHI komt het aan de gewesten toe om toezicht te houden op de naleving van de technische eisen. De federale bevoegdheid is dus beperkt tot het vaststellen van de technische eisen zelf. Eenmaal daarvoor technische voorschriften zijn vastgesteld door de federale overheid, valt de toezichtsbevoegdheid erop toe aan de gewesten. Die toezichtsbevoegdheid omvat zowel de typegoedkeuring en de eerste controle van voertuigen (de zogenaamde homologatie) alsook alle navolgende controles voor de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde na te gaan of ze conform zijn met de federale technische voorschriften en eisen die erop van toepassing zijn (zie ook hoger). De bevoegdheid van de federale overheid is beperkt tot het vaststellen van de technische eisen zelf, wat een afwijking vormt op het verticaliteitsbeginsel. De gewesten zijn inzonderheid dus ook bevoegd voor de handhaving van de naleving van de technische voorschriften.
>
> Het vaststellen van de sancties wegens inbreuken op technische voorschriften betreft niet het vaststellen van de technische voorschriften zelf, maar houdt daarentegen verband met de controle en handhaving en behoort aldus tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische voorschriften. Vermits de verplichting om een voertuig uit te rusten met een tachograaf een technisch voorschrift is, zijn de gewesten op grond van artikel 6, §1, XII, 4°, BWHI bevoegd voor het toezicht op de naleving ervan. Het komt dan ook aan de gewesten toe om toezicht te houden hierop, zo ook om sancties te voorzien bij de niet-naleving.
>
> De punten 1 en 2 van het punt c) Tachograaf behoren dus tot de exclusieve bevoegdheid van het Vlaamse Gewest."

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft die opmerking onderzocht en reageert daarop als volgt in een nota waarvan het opschrift luidt "Argumentatie naar aanleiding van de standpuntbepaling van de Vlaamse Regering van 25 maart 2024 over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken betreffende de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden", welke nota eveneens opgenomen is in het dossier dat bij de adviesaanvraag gevoegd is:

> "Bovenstaand bezwaar werd eveneens initieel aangehaald door de administratie van het Vlaamse Gewest op de vergadering van 7 maart 2022, doch stelde deze laatste in hun schriftelijke opmerkingen van 12 mei 2022 dat dergelijke inbreuken wél mochten worden

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

vastgesteld door de federale overheid indien hierdoor de federale controlebevoegdheden inzake de rij- en rusttijden onmogelijk zouden worden gemaakt:

'Er wordt evenwel niet betwist dat de federale overheid, vanuit haar bevoegdheid inzake rij- en rusttijden, het 'ontwijken' van de rij- en rusttijden regelgeving door de afwezigheid van de tachograaf strafbaar kan stellen. Wij stellen dan ook voor de delictsomschrijving aan te passen zodat de link met de bevoegdheid inzake rij- en rusttijden duidelijker naar voren komt en er geen verwarring mogelijk is met de controle op de technische eisen.'

'Als de federale overheid van oordeel is dat het al dan niet beschikken over een tachograaf van het vereiste type, generatie of versie een invloed heeft op de naleving van de rij- en rusttijden regelgeving, dient de delictsomschrijving in die zin aangepast te worden.'

Rekening houdend met de opmerkingen van de administratie van het Vlaamse Gewest, heeft de FOD Mobiliteit en vervoer de delictsomschrijving bij de desbetreffende inbreuken effectief aangepast zodat duidelijk gesteld wordt dat de inbreuk geen betrekking heeft op het toezicht op de naleving van de technische eisen op zich, maar dat de controle op de rij- en rusttijden verhinderd of onmogelijk wordt gemaakt door de betrokken handeling of situatie."

7.2. De strafbare gedragingen die in de punten1 en 2 van de rubriek c) Tachograaf van de bijlage bij het ontwerp omschreven worden, blijven daadwerkelijk beperkt tot de gevallen waarin de controle op de rij- en rusttijd – een aangelegenheid die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt – verhinderd wordt door de afwezigheid of de niet-conformiteit van de tachograaf. De federale overheid is immers als enige bevoegd om het feit strafbaar te stellen dat een houder van een voertuig de controle op de rij- en rusttijd verhindert door de afwezigheid of de niet-conformiteit van de tachograaf. De controle door de federale overheid op de rij- en rusttijden zou zwaar inboeten aan doeltreffendheid indien besloten zou worden dat de federale overheid niet bevoegd is om de inbreuk strafbaar te stellen die erin bestaat dat de houder van een voertuig die controle verhindert door de afwezigheid of de niet-conformiteit van de tachograaf, terwijl de bevoegdheid van de federale overheid om een niet-conform gebruik van de tachograaf strafbaar te stellen niet betwist wordt.

Aldus omschreven maken die strafbare gedragingen geen inbreuk op de bevoegdheid van de gewesten inzake de controle op de installatie en de conformiteit van de tachograaf in zoverre hij deel uitmaakt van het voertuig, zoals die bevoegdheid voortvloeit uit artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, waarbij aan de gewesten de bevoegdheid verleend wordt inzake "het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen".

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Zoals het Grondwettelijk Hof opgemerkt heeft in zijn arrest nr. 127/2000 is het mogelijk dat twee inbreuken die door twee verschillende wetgevers vastgelegd zijn, het gevolg zijn van eenzelfde gedraging.[5]

8.1. De punten 9 en 10 van de rubriek c) Tachograaf van de bijlage bij het ontwerp hebben betrekking op de volgende strafbare gedragingen:

> "9. De tachograaf werd frauduleus gemanipuleerd via het verhinderen van een correcte registratie, via het wijzigen of wissen van gegevens in het geheugen, via het ontoegankelijk maken of vernietigen van geregistreerde gegevens of via de aanwezigheid van een voorziening met de intentie tot bovengenoemde inbreuken.
>
> 10. De bestuurder weigert de tachograaf te laten controleren."

In de voornoemde nota aan de Vlaamse Regering wordt over die twee punten de volgende opmerking gemaakt:

> "De inbreuken bedoeld in de punten 9 en 10 van het punt c) Tachograaf behoren ook tot de bevoegdheid van de gewesten. Het regelen van het manipuleren van voertuigonderdelen en de handhaving ervan (incl. de sancties), behoort tot de bevoegdheid van de gewesten inzake de controle op de naleving van de technische eisen (art. 6, [§ 1,] XII, 4° BWHI). De regel die voorziet in de bestraffing van een bestuurder wanneer die weigert een tachograaf te laten controleren, beoogt te verzekeren dat een tachograaf conform de technische eisen gebruikt wordt en heeft dus eveneens betrekking op de controle op de naleving van de technische eisen.
>
> Vermits de gewesten bevoegd zijn voor het toezicht op de naleving van de technische eisen, zijn ze ook bevoegd om regels aan te nemen die het manipuleren van voertuigonderdelen moeten tegengaan. Een verbod op het manipuleren van voertuigonderdelen betreft immers een regel die beoogt te verzekeren dat een voertuigonderdeel functioneert conform de technische voorschriften en behoort aldus tot de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische eisen van voertuigen en voertuigonderdelen.
>
> In dezelfde zin komt het aan de gewesten toe om maatregelen te nemen die erop gericht zijn te vermijden dat aan de tachograaf ingrepen zouden gebeuren waardoor de tachograaf niet langer voldoet aan de gestelde eisen.
>
> Hetzelfde geldt voor een bepaling die voorziet in de bestraffing van een bestuurder die weigert een tachograaf te laten controleren. Deze regel beoogt te verzekeren dat een tachograaf conform de technische eisen gebruikt wordt en heeft dus eveneens betrekking op de controle op de naleving van de technische eisen."

In haar voornoemde nota reageert de federale administratie in de volgende bewoordingen op die opmerking:

> "Eerst en vooral moet benadrukt worden dat de administratie van het Vlaamse Gewest in haar schriftelijke opmerkingen van 12 mei 2022 op deze 2 punten geen enkele opmerking of bezwaar gemaakt.

[5] GwH 6 december 2000, nr. 127/2000, B.12.3.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Bovendien is het ook zo dat de Raad van State in zijn arrest nr. 246.695 het artikel 5 van het Koninklijk besluit van 17 oktober 2016 inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden, dat onder andere de installatie van apparaten die geconstrueerd of bestemd zijn voor het manipuleren van tachografen, niet heeft vernietigd. Dit wijst er bijgevolg op dat fraude met de tachograaf door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet aanzien wordt als een gewestelijke bevoegdheid.

De argumentatie van het Vlaamse Gewest omtrent fraude met de tachograaf is overigens zeer summier en kort door de bocht. Fraude met de tachograaf is immers een zeer ruim begrip en de fraude die in punt c9 wordt geviseerd is een fraude door middel van bepaalde gebruikershandelingen of manipulaties waardoor er geen correcte registraties van de rij- en rusttijden zijn gebeurd zonder dat deze daarbij betrekking hebben op (een inbreuk op) de technische eisen zelf.

De stelling van de Vlaamse Regering tenslotte dat de weigering om de tachograaf te laten controleren (punt c10), een gewestelijke bevoegdheid zou betreffen, is volkomen onbegrijpelijk: de controle op de rij- en rusttijden is nu éénmaal maar mogelijk door een controle van de tachograaf. Rij- en rusttijden worden immers op 2 manieren geregistreerd: op de bestuurderskaart en in het massageheugen van de tachograaf. Om een sluitende controle te verrichten op de rij- en rusttijden, dienen de geregistreerde gegevens van zowel de bestuurderskaart als de tachograaf te worden uitgelezen en met elkaar te worden vergeleken.

De weigering om de tachograaf te laten controleren heeft dan ook hier geen enkel verband met de technische eisen: het heeft louter betrekking op een weigering van de chauffeur om de tachograaf te laten uitlezen wat de rij- en rusttijden betreft. Meer nog: dit zou betekenen dat de controleambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer compleet machteloos zouden staan bij elke weigering van een chauffeur om de rij- en rusttijden uit de tachograaf te laten uitlezen."

8.2. De punten 9 en 10 van de rubriek c) Tachograaf van de bijlage bij het ontwerp gaan over gedragingen die kunnen verhinderen dat toezicht wordt uitgeoefend op de naleving van zowel federale normen, onder meer inzake de arbeids- en rusttijden van de bestuurders, als normen waarop de gewesten toezicht dienen te houden, onder meer normen inzake de (federale) technische voorschriften waaraan de voertuigen moeten voldoen of normen inzake snelheidsbeperkingen (behalve op autosnelwegen).

In de lijn van wat over de punten 1 en 2 van de rubriek c) Tachograaf is opgemerkt, kan men die gedragingen en de beteugeling ervan dan ook beschouwen als gedeeltelijk ressorterend onder de bevoegdheid van de federale overheid. De omschrijving van de gedragingen in de punten 9 en 10 van de rubriek c) Tachograaf moet echter worden herzien zodat nader wordt bepaald dat die gedragingen alleen betrekking hebben op de registratie van gegevens over de arbeids- en rusttijden van de bestuurders en op de controle daarop, dit om ervoor te zorgen dat geen inbreuk wordt gemaakt op de aan de gewesten toegekende bevoegdheden inzake "het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen" (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980), wat betreft de controle van de tachografen, voor zover deze worden beschouwd als een onderdeel van de voertuigen waarin ze zijn geïnstalleerd, en dat geen inbreuk gemaakt wordt op de aan de gewesten toegekende bevoegdheden inzake "het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

wegen, met uitzondering van de autosnelwegen" (artikel 6, § 1, XII, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

9.1. In de rubriek d) Bestuurderskaart van de bijlage worden de volgende strafbare gedragingen opgesomd:

"Geldigheid

1. De bestuurderskaart is niet geldig wegens defect of beschadiging en de vaststelling door controle gebeurt meer dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het begin van de beschadiging of het defect waardoor de volledigheid en correctheid van de gegevens inzake rij- en rusttijden niet meer verzekerd zijn en de controle verhinderd wordt.

2. De bestuurder is houder van een bestuurderskaart maar kan deze niet voorleggen wegens verlies of diefstal en de vaststelling door controle gebeurt meer dan 15 kalenderdagen (of later als dit noodzakelijk is om het voertuig naar het bedrijf terug te rijden) na het verlies of de diefstal.

3. De bestuurder is houder van een bestuurderskaart maar kan deze niet voorleggen en kan tevens geen bewijs voorleggen van aangifte van diefstal of verlies van deze kaart.

4. De bestuurder gebruikt geen geldige bestuurderskaart terwijl het voertuig of het vervoer niet is vrijgesteld van het gebruik van de tachograaf (*).

Gebruik

5. De bestuurderskaart werd niet in de tachograaf ingebracht of niet gebruikt op een ogenblik dat het voertuig of het vervoer niet vrijgesteld is van het gebruik van de tachograaf [(*)].

6. De bestuurderskaart werd zonder geldige reden vóór het einde van de werkdag uit de tachograaf gehaald, terwijl het voertuig niet in beweging was (*)

Fraude en weigering van controle

7. De bestuurder heeft de bestuurderskaart frauduleus gebruikt, bijvoorbeeld door:

- het gebruik of het bezit van een kaart waarvan een andere persoon houder is;
- het gebruik of het bezit van een als verloren of gestolen gemelde kaart;
- het gebruik of het bezit van meerdere kaarten op zijn naam;
- het gebruik van een vervalste of valse kaart of van een kaart waarvan de geregistreerde gegevens ontoegankelijk gemaakt of vernietigd werden.

8. De bestuurder weigert de bestuurderskaart voor te leggen.

(*) De inbreuken zijn uitsluitend van toepassing in het geval de bestuurder op dat moment een voertuig bestuurt dat is uitgerust met een digitale tachograaf."

In de voornoemde nota aan de Vlaamse Regering wordt in de volgende bewoordingen betwist dat de federale overheid bevoegd is om de voornoemde punten 1, 2, 3, 4, 5, 7 (vierde streepje) en 8 vast te stellen:

"Ook de bestuurderskaart en de registratiebladen dienen beschouwd te worden als een technisch onderdeel van de tachograaf waarbij de gewesten bevoegd zijn om de technische eisen te controleren. Naar analogie met het bovenstaande is er ook sprake van een schending van de bevoegdheidsrechtelijke regels voor wat betreft de sancties

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

opgenomen in rubriek d (bestuurderskaart) punt 1, 2,3 ,4, 5, 7 (vierde punt), 8 en voor wat betreft rubriek f (registratiebladen) punt 1, 2, 15 en 16."

In haar voornoemde nota antwoordt de federale administratie daarop in de volgende bewoordingen:

"Waar de FOD Mobiliteit en Vervoer geenszins ontkent dat de Raad van State geoordeeld heeft dat de tachograaf een voertuigonderdeel betreft, is dit zeker niet het geval voor wat de bestuurderskaart betreft.

De bestuurderskaart kan immers onmogelijk beschouwd worden als een voertuigonderdeel: de bestuurderskaart is een loutere informatiedrager [die] bovendien persoonlijk en onoverdraagbaar is (dit persoonlijke karakter wordt zelfs expliciet vermeld in artikel 27 van de Europese verordening 165/2014). Een bestuurderskaart beschouwen als een voertuigonderdeel, zou immers betekenen dat men ook een muziek-cd in een autoradio als een voertuigonderdeel zou moeten beschouwen.

Aangezien de bestuurderskaart derhalve niet aanzien kan worden als een voertuigonderdeel, kunnen de Gewesten bijgevolg ook niet bevoegd zijn voor de controle op de naleving van de technische eisen van deze bestuurderskaarten.

En tot slot – zelfs als men de bestuurderskaart toch zou kwalificeren als een voertuigonderdeel – valt bij de aangehaalde inbreuken zelfs niet in te zien hoe deze gelinkt zijn aan technische eisen. De inbreuken hebben immers betrekking op:

• het niet kunnen voorleggen van een bestuurderskaart waardoor de controle op federale bevoegdheid inzake de rij- en rusttijden onmogelijk wordt gemaakt: d2 en d3;

• het niet-gebruik van de bestuurderskaart waardoor er geen registraties zijn gebeurd van de rij- en rusttijden en de controle hierop dus eveneens onmogelijk wordt: d4 en d5;

• de weigering een bestuurderskaart voor te leggen waardoor de registraties van de rij- en rusttijden niet uitgelezen kunnen worden: d8;

• frauduleus gebruik: d7 (zie onze eerdere argumentatie onder 3.2.).

Het enige punt dat betrekking heeft op de technische eisen zelf is punt d1. Maar hier heeft het Vlaamse Gewest in [zijn] opmerkingen van 12 mei 2022 duidelijk aangegeven dat 'indien de niet-conformiteit aan de technische eisen invloed zou hebben op de correcte registratie van de gegevens, dit wel zou mogen worden weerhouden indien de delictsomschrijving in die zin wordt aangepast (cfr. de zinssnede 'waardoor er geen relevante gegevens werden geregistreerd' bij punt f.2).'

Daartoe heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer effectief de delictsomschrijving in punt d1 aangepast door de toevoeging van de zinsnede 'waardoor de volledigheid en correctheid van de gegevens inzake rij- en rusttijden niet meer verzekerd zijn en de controle verhinderd wordt'."

9.2. In verband met de bepalingen van afdeling 3 "Tachograafkaarten en -gegevens" van hoofdstuk 2 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 (artikelen 29 tot 38) heeft de afdeling Bestuursrechtspraak in arrest nr. 246.695 van 16 januari 2020[6] het volgende geoordeeld.

"11.1. De bepalingen inzake 'tachograafkaarten- en gegevens' vervat in hoofdstuk 2, Afdeling 3, van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 houden volgens de verzoekende partij minstens gedeeltelijk verband met de gewestbevoegdheid voor het

[6] RvS (9de k.) 16 januari 2020, nr. 246.695, *Vlaams Gewest*.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen (art. 6, § 1, XII, 1°, BWHI en de gewestbevoegdheid ten aanzien van de aanvullende verkeersreglementen). Zij wijst er daarbij op dat tachograafkaarten, naast gegevens over de werktijden immers ook gegevens over de snelheid bevatten en dus controle op de snelheid mogelijk maken.

De verzoekende partij betwist niet dat deze bepalingen geen betrekking hebben op technische eisen waaraan elk voertuig moet voldoen.

Zij erkent de bevoegdheid van de verwerende partij inzake de tachograafkaarten en -gegevens in de mate dat ze gegevens over de werktijden bevatten.

11.2. Overeenkomstig artikel 6, § 1, XII, 1°, BWHI is het Vlaamse Gewest bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen.

Dat het Vlaamse Gewest in het kader van zijn bevoegdheden ook regels zou kunnen aannemen ten aanzien van tachograafkaarten en -gegevens, toont op zich niet aan dat de verwerende partij niet bevoegd zou zijn voor het vaststellen van een regeling zoals vervat in de artikelen 29 tot 38 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016.

11.3. In de mate dat de verzoekende partij nog aanvoert dat het gedeelde en verweven karakter van de bevoegdheid op zijn minst tot gevolg heeft dat de federale overheid de bevoegdheid niet eenzijdig mag uitoefenen en dat het Vlaams Gewest in strijd met artikel 6, § 4, 3°, BWHI onvoldoende werd betrokken, kan worden verwezen naar de beoordeling van het tweede middel.

Voorts komt het aan de verzoekende partij toe om in dergelijk geval aan te tonen dat de bevoegdheden ter zake dermate verweven zijn, dat ze niet anders dan in onderlinge samenwerking kunnen worden uitgeoefend.

*In casu* toont de verzoekende partij niet aan dat met de artikelen 29 tot 38 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016, het uitoefenen van haar bevoegdheid om normerend op te treden in het kader van haar bevoegdheid inzake het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen, inzake homologatie en radars en andere instrumenten die gelinkt zijn aan de gewestelijke bevoegdheid of om aanvullende verkeersreglementen uit te vaardigen, onmogelijk of overdreven moeilijk wordt gemaakt.

11.4. Uit wat voorafgaat volgt dat het middel wat de artikelen 29 tot 38 betreft, niet gegrond is."

Het toezicht op de naleving van de regels voor het gebruik van bestuurderskaarten valt niet onder de bevoegdheid van de gewesten inzake "toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen" (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). De federale overheid is, in het kader van haar bevoegdheid om toe te zien op de naleving van de regels inzake de arbeids- en rusttijden van de bestuurders, wel degelijk bevoegd om inbreuken op de regels inzake het gebruik van de bestuurderskaarten, opgesomd in de rubriek d) Bestuurderskaart van de bijlage bij het ontwerp, te bestraffen.[7]

[7] Uiteraard zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de gewesten inzake "het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen" (artikel 6, § 1, XII, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

10. De opmerkingen die over de rubriek d) Bestuurderskaart zijn gemaakt, gelden *mutatis mutandis* ook voor de rubriek f) Registratiebladen van de bijlage bij het ontwerp.

## ALGEMENE OPMERKING

11. De afdeling Wetgeving stelt vast dat een welbepaald gedrag aanleiding kan geven tot zowel een overtreding die door de federale wetgeving strafbaar wordt gesteld, als een overtreding die door de gewestelijke wetgeving strafbaar wordt gesteld. De vraag rijst of dit geen aanleiding kan geven tot problemen in het kader van de onmiddellijke inning en consignatie, in het bijzonder omdat bepaalde in artikel 1 van het ontwerp aangewezen toezichthouders ook bevoegd (kunnen) zijn voor het toezicht op gewestelijke strafbepalingen (bv. de politie) en dat federale en gewestelijke toezichthouders zouden kunnen overgaan tot gezamenlijke controles.[8] Zo rijst de vraag welk bedrag de controleambtenaar dan moet innen, volgens welke procedure, en aan wie het bedrag moet worden doorgestort.

Hierover bevraagd, verklaarde de gemachtigde het volgende:

"Het ontwerp van koninklijk besluit herintroduceert de aanpassingen en de hogere boetes die het koninklijk besluit van 16 juni 2019 met zich meebracht in een aparte boetecatalogus die uitsluitend betrekking heeft op inbreuken op de federale materies. De boetecatalogus is bijgevolg enkel een instrument voor de federale controleambtenaren opgesomd in artikel 1 van het besluit. Wij kunnen als federale overheid geen regeling voorzien voor gewestelijke materies.

Het Vlaams Gewest is overigens zelf bezig met het ontwerp van een aparte boetecatalogus die betrekking heeft op gewestelijke materies (vermoedelijk zullen de 2 andere gewesten daarna volgen). Daarbij zal naar alle waarschijnlijkheid een eigen, aparte procedure voor afhandeling worden ingesteld.

Indien eenzelfde feit een verschillende inbreuk zou uitmaken op een federale en gewestelijke regel, zal het dus telkens een aparte procedure opleveren. Bijvoorbeeld: een niet-geijkte tachograaf kan een federale inbreuk opleveren (= omdat we hierdoor de rij- en rusttijden niet waarheidsgetrouw kunnen controleren), maar ook een gewestelijke (= namelijk het feit dat de tachograaf niet geijkt werd).

Voor het geval dat een eenzelfde inbreuk toch strafbaar gesteld zou worden in 2 aparte wetgevingen uitgegeven door verschillende overheden omdat het een gemengde bevoegdheid betreft, geldt het algemeen principe '*non bis in idem*' waarbij eenzelfde strafbaar feit slechts éénmaal kan worden bestraft – afhankelijk van welke instantie de eerste vaststelling zou verrichten."

[8] Zie ook adv.RvS 70.441/3 van 8 december 2021 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 22 januari 2021 over de handhaving bij de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport', opmerking nr. 8.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Uit artikel 65 van het Strafwetboek[9] vloeit voort dat wanneer eenzelfde feit verscheidende misdrijven oplevert, zoals thans het geval is, alleen de zwaarste straf wordt uitgesproken. Die bepaling heeft echter enkel betrekking op de door de feitenrechter uit te spreken straf, niet op de onmiddellijke inning van een geldboete.

Vanuit het perspectief van de overtreder, moet worden vastgesteld dat doordat in het kader van de strafrechtelijke procedure wel rekening wordt gehouden met de samenloop, terwijl dit niet het geval zou zijn in het kader van de onmiddellijke inning van een geldboete, de ontworpen regeling op gespannen voet kan komen te staan met zowel het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel[10] als met het verbod op een discriminerende sanctionering zoals bepaald in de internationale bepalingen waaraan het ontwerp beoogt uitvoering te geven.[11]

Vanuit het perspectief van de betrokken toezichthouders dreigt het ontbreken van een regeling inzake samenloop aanleiding te kunnen geven tot praktische problemen. Zo zal de vraag rijzen welke sommen moeten worden geïnd, welke procedure moet worden toegepast en naar welke overheid de geïnde sommen zullen moeten worden doorgestort.

Weliswaar kan de hypothese van samenloop in het thans voorliggende ontwerp niet op een omvattende wijze worden geregeld. Het ontwerp kan daarentegen wel bepalen onder welke omstandigheden een door het ontwerp voorziene te innen som alsnog niet (of slechts deels) zal worden geïnd omwille van samenloop met gewestelijke inbreuken.

De federale overheid en de gewesten doen er goed aan om hieromtrent nadere afspraken te maken.

Ter bevordering van de transparantie en de rechterzekerheid en om te voorkomen dat voormelde mogelijke praktische en juridische problemen een doeltreffende, evenredige, niet-discriminerende en afschrikwekkende handhaving[12] in het gedrang zouden brengen, wordt aanbevolen om hieromtrent een samenwerkingsakkoord te sluiten.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### AANHEF

12.1. De verwijzing naar de rechtsgrond biedende bepalingen dient in lijn te worden gebracht met wat is opgemerkt in de nrs. 4.1 en 4.2 *supra*.

12.2. Aan het einde van het vierde lid van de aanhef dient te worden gepreciseerd dat de Handels- en samenwerkingsovereenkomst is "gedaan te Brussel en Londen op 30 december 2020".

Deze opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de artikelen 9 tot 16 van het ontwerp.

[9] Dat artikel wordt artikel 61 van boek I van het nieuwe Strafwetboek, wanneer dat laatste in werking zal treden.

[10] Vgl. met GwH 30 maart 2011, nr. 44/2011, B.32.2.

[11] *Supra*, opmerking nr. 4.2.2.

[12] Zoals vereist door de internationale bepalingen waaraan het ontwerp uitvoering geeft, zie *supra* opmerking nr. 4.2.2.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

12.3. In het vijfde lid moet de vermelding van de nog geldende wijzigingen van artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 worden herzien.

12.4. Voor zover de artikelen 1 tot en met 8 van het ontwerp van toepassing zijn op de inbreuken die worden opgesomd in de rubriek a) Goederenvervoer over de weg – vrachtbrief van de bijlage bij het ontwerp, vinden ze hun rechtsgrond in artikel 40 van de wet van 15 juli 2013 'betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg'. Hetzelfde geldt voor het eerste streepje van artikel 17 van het ontwerp.[13]

In de aanhef moet een nieuw lid worden ingevoegd waarin naar die wetsbepaling wordt verwezen.

## DISPOSITIEF

### Artikel 3

13.1. Artikel 3, § 2, van het ontwerp bepaalt de wijze waarop de te innen som kan worden geïnd. Overeenkomstig artikel 3, § 2, punt 1.1, is betaling in geld (lees: in contant geld) slechts mogelijk voor personen die geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België hebben. Volgens punt 1.2 van diezelfde paragraaf is deze betaling in (contant) geld enkel mogelijk in euro met biljetten, en, in voorkomend geval, met munten van 1 of 2 euro. Overeenkomstig artikel 4, § 3, van het ontwerp zijn deze bepalingen *mutatis mutandis* van toepassing voor de consignatie van een som.

13.2. Eurobankbiljetten en -munten hebben nochtans de status van wettig betaalmiddel, die krachtens EU-recht is beschermd.[14] In een arrest van 26 januari 2021 heeft het Hof van Justitie omtrent de onmogelijkheid om een omroepbijdrage in contanten te betalen geoordeeld dat

> "artikel 128, lid 1, derde volzin, VWEU, artikel 16, eerste alinea, derde volzin, van het Protocol betreffende het ESCB en de ECB en artikel 10, tweede volzin, van verordening nr. 974/98 aldus moeten worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale regeling op grond waarvan het niet mogelijk is om door de overheid opgelegde betalingsverplichtingen na te komen in eurobankbiljetten, mits ten eerste deze regeling niet tot doel of tot gevolg heeft vast te stellen op welke wijze de hoedanigheid van die biljetten als wettig betaalmiddel juridisch wordt vormgegeven, ten tweede die regeling niet rechtens of feitelijk leidt tot de afschaffing van die biljetten, met name doordat zij afbreuk doet aan de in de regel bestaande mogelijkheid om betalingsverplichtingen na te komen in dergelijke

[13] Bij die bepaling wordt de tabel van de rubriek b) Goederenvervoer over de weg – vrachtbrief in bijlage 1 van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 opgeheven.

[14] Artikel 128 van het Verdrag 'betreffende de werking van de Europese Unie' (VWEU) en de artikelen 10 en 11 van verordening (EG) nr. 974/98 van de Raad van 3 mei 1998 'over de invoering van de euro'.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

contanten, ten derde de betreffende regeling is vastgesteld om redenen van openbaar belang, ten vierde de met deze regeling gepaard gaande beperking van betalingen in contanten geschikt is om de nagestreefde doelstelling van openbaar belang te verwezenlijken, en ten vijfde die regeling niet verder gaat dan noodzakelijk is om die doelstelling te verwezenlijken, in die zin dat er andere rechtsgeldige middelen beschikbaar moeten zijn om de betalingsverplichting na te komen".[15]

Uit dat arrest kan worden opgemaakt dat het waarborgen van de daadwerkelijke inning van een bijdrage en het vermijden van aanzienlijke aanvullende kosten voor de overheid als redenen van openbaar belang kunnen worden beschouwd,[16] en dat de maatregel niet verder gaat dan noodzakelijk om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken wanneer wordt voorzien in andere rechtsgeldige middelen dan contanten, te weten automatische incasso, individuele overschrijving of periodieke overschrijving.[17]

13.3. Wat betreft het verbod op betaling in contant geld in punt 1.1 van artikel 3, § 2, van het ontwerp gaf de gemachtigde de volgende verantwoording:

"Eerst en vooral moet benadrukt worden dat deze regeling zoals beschreven de huidige reeds bestaande praktijk betreft. Het gaat om immers om een letterlijke overname van de bepalingen vermeld in het KB boetecatalogus van 19 juli 2000. Het betreft de bestendiging van de huidige situatie die in het verleden politiek goedgekeurd werd en geen wijziging omtrent het beleid.

Het werd in het verleden wenselijk geacht om de betaling in contant geld zoveel mogelijk te ontraden, niet alleen omwille van praktische redenen, maar eveneens om – gelet op de hoogte van sommige boetes – de veiligheid van de federale controleambtenaren zoveel mogelijk te garanderen (de controledienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer is bijvoorbeeld een ongewapende dienst). In de praktijk werd dit niet mogelijk geacht ten aanzien van buitenlandse chauffeurs en ondernemingen aangezien deze heel vaak nog in contant geld willen betalen, maar wel te rechtvaardigen ten aanzien van Belgen: deze krijgen in tegenstelling tot buitenlandse bestuurders immers naast de mogelijkheid om onmiddellijk te betalen via bank of kredietkaart, eveneens de mogelijkheid om te betalen via overschrijving binnen de 10 dagen (art. 3, paragraaf 2, punt 3.1). Er zijn dus, ongeacht de overtreder, telkens 2 mogelijkheden: voor buitenlanders cash of bank/kredietkaart en voor Belgen: overschrijving of bank/kredietkaart.

Tot slot: het verbod om contant geld te weigeren, geldt volgens ons enkel voor handelaars en in principe niet voor de controle-instanties van de overheid. Ter vergelijking: ook 'verkeersboetes' opgelegd door de Politie kan men niet contant betalen (zie https://www.justonweb.be/fines/online-help?lang=nl)."

[15] HvJ 26 januari 2021, C-422/19 en C-423/19, *Dietrich en Häring t. Hessischer Rundfunk*, ECLI:EU:C:2021:63, punt 78.

[16] *Ibidem*, punten 72 tot 74.

[17] *Ibidem*, punt 75.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

13.4. Wat betreft het niet aanvaarden van andere euromunten dan deze van 1 of 2 euro in punt 1.2 van artikel 3, § 2, van het ontwerp, verklaarde de gemachtigde het volgende:

> "Zie het antwoord bij vraag 5. Ook hier gaat het om een overname uit het KB van 19 juli 2000 en geen nieuwe beleidskeuze. Het betreft een louter praktische regeling: gelet op de hoogte van sommige boetes leek het de toenmalige opsteller opportuun om kleinere munten te weigeren om bijvoorbeeld te vermijden dat sommige bestuurders of ondernemingen uit rancune voor een opgelegde boete opzettelijk met een grote hoeveelheid van de kleinst mogelijke munten zouden betalen om het de controleurs praktisch moeilijk te maken."

13.5. In dit geval hebben het verbod om bij onmiddellijke inning in bepaalde gevallen de geldboete in contant geld te betalen en het verbod om voor die betaling in contant geld bepaalde munten te gebruiken niet tot doel of tot gevolg vast te stellen op welke wijze de hoedanigheid van eurobankbiljetten of -munten als wettig betaalmiddel juridisch wordt vormgegeven, en leidt de ontworpen regeling niet rechtens of feitelijk tot de afschaffing van die biljetten of munten, vermits de ontworpen regeling enkel betrekking heeft op de betaling van de voormelde geldboetes bij onmiddellijke inning.

Om de uitsluiting van de mogelijkheid van betaling in contant geld (of bepaalde vormen ervan) te verantwoorden, beroept de gemachtigde zich op redenen van administratieve efficiëntie en op veiligheidsredenen in hoofde van de controleambtenaren. Dergelijke redenen van openbaar belang kunnen inderdaad verantwoorden dat betalingen in contanten worden uitgesloten en dat de maatregel kan worden geacht niet verder te gaan dan noodzakelijk is om de nagestreefde doelstelling te verwezenlijken, temeer daar ook nog de mogelijkheid blijft bestaan om diverse andere rechtsgeldige betaalmiddelen dan contanten te gebruiken. Bijgevolg lijkt de ontworpen bepaling aan de in het aangehaalde arrest van het Hof van Justitie vermelde voorwaarden te voldoen en kan de in artikel 3, § 2, van het ontwerp, beoogde uitsluiting worden aanvaard.

14. Bevraagd waarom in artikel 4, § 3, van het ontwerp niet wordt bepaald dat ook artikel 3, § 4, ervan (gebruik van de verschillende betalingswijzen) van toepassing is op de consignatie van een som, preciseerde de gemachtigde het volgende:

> "Een bedrag in consignatie is eigenlijk een waarborgsom ten aanzien van overtreders die geen woon-of verblijfplaats hebben in België en dat bestemd is om de later te bevestigen geldboete en eventuele gerechtskosten te dekken:
>
> - Indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete lager zijn dan de in consignatie gegeven som, wordt het overschot aan de betrokkene terugbetaald;
> - Indien de aan de Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgesproken geldboete hoger zijn dan de in consignatie gegeven som, wordt dit bedrag in mindering gebracht;
> - Als de betrokkene wordt vrijgesproken, wordt de in consignatie gegeven som teruggegeven; de gerechtskosten vallen dan ten laste van de Staat.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Tussen de vaststelling en daar bijhorende consignatie en de uiteindelijke uitspraak door een rechter kan een hele tijd verstrijken. Om de daaropvolgende administratieve afhandeling zo eenvoudig mogelijk te houden, leek het niet wenselijk om verschillende betalingswijzen toe te staan bij een te consigneren som die dan afzonderlijk in de historiek moeten worden opgezocht en teruggevonden."

Van die uitleg wordt akte genomen.

15. De strekking van de woorden "indien mogelijk overeenkomstig paragraaf 2" in artikel 3, § 4, van het ontwerp is onduidelijk. De bepaling moet worden geherformuleerd zodat de betekenis duidelijker wordt.

Artikel 7

16. In artikel 7 van het ontwerp wordt bepaald dat de in geld geïnde of geconsigneerde sommen moeten worden gestort op een rekening zoals bepaald door de bevoegde dienst van de FOD Financiën. Gevraagd wie deze bevoegde dienst is, en waar dit wordt bepaald, antwoordde de gemachtigde:

"In artikel 8 van het KB van 19 juli 2000 staat deze zinsnede als volgt geformuleerd:

'De overeenkomstig de artikelen 2, 3 en 6 in geld geïnde of geconsigneerde sommen worden minstens eenmaal om de twee weken gestort op de postrekening van een rekenplichtige van de administratie die bevoegd is voor de belasting over de toegevoegde waarde.'

Naar aanleiding van de consultatie van de FOD Financiën over dit ontwerp KB, werd ons meegedeeld dat deze taak thans wordt uitgeoefend door 'De algemene administratie van de inning en de invordering' bij de FOD Financiën. Echter, om in te spelen op toekomstige interne naams- of structuurwijzigingen, werd voorgesteld om in het algemeen te verwijzen naar 'de bevoegde dienst van de FOD Financiën', net zoals bij andere besluiten ook vaak voor toekomstbestendige aanduiding van bevoegde diensten gekozen wordt."

Deze nadere toelichting wordt het best in een Verslag aan de Koning opgenomen, waarin tevens wordt gepreciseerd welke dienst moet bepalen waar het geld moet worden gestort.

Artikel 14

17. In de Franse tekst moeten de woorden "de l'annexe Road-1" worden ingevoegd tussen de woorden "de la Partie C" en de woorden "de l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord".[18]

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 15, 1°, en 16 van het ontwerp.

[18] Zie ook *supra*, opmerking nr. 12.2 bij de aanhef.

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡

Artikel 16

18. De Nederlandstalige en Franstalige tekst die bij artikel 16 van het ontwerp worden ingevoegd wijken van elkaar af, en dienen met elkaar in overeenstemming te worden gebracht.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE Bernard BLERO

‡LW-BAKYNDEED-HGJBFUQ‡