



Datum van inontvangstneming : 31/03/2016

C-102/16-1 MF

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Ingeschreven in het register van het
hof van Justitie onder nr. 1.013.585
Luxemburg 22. 02. 2016 De Griffier,
voor deze
Fax/E-mail: Manuela Ferreira
Neergelegd op: 19.02.2016 Hoofdadministrateur

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 233.732 van 4 februari 2016
in de zaak A. 213.486/IX-8456

In zake :

de BVBA VADITRANS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Frederik Vanden Bogaerde
kantoor houdend te 8800 Roeselare
Kolenkaai 4
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bart Van Hyfte en Laurent Delmotte
kantoor houdend te 1060 Brussel
Gulden Vlieslaan 77
bij wie woonplaats wordt gekozen

TPH

RECEIVED
LUXEMBOURG
Date 18 FEB 2016

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 8 augustus 2014, strekt tot de
nietigverklaring van het koninklijk besluit van 19 april 2014 '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'
(BS 11 juni 2014).

II. Verloop van de rechtspleging

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

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

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 26 oktober 2015.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Eva Van Nuffel, die *loco* advocaat Frederik Vanden Bogaerde verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

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

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

III. Situering van het bestreden koninklijk besluit

3. Het koninklijk besluit van 19 april 2014 ‘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’ (hierna: het bestreden besluit) voorziet enerzijds in een verhoging van de boete bij inbreuk op de verplichting om een voor de zending opgemaakte vrachtbrief in het voertuig te hebben en anderzijds in een boete bij inbreuk op het verbod om de normale wekelijkse rusttijd aan boord van het voertuig te nemen.

Het bestreden besluit past in een actieplan dat de Ministerraad op 28 november 2013 heeft aangenomen tegen de frauduleuze detachering van EU-werknemers in ons land, de zogenaamde sociale dumping (Verslag aan de koning).

Artikel 1 van het bestreden besluit luidt als volgt:

“In bijlage 1 bij 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, vervangen bij het koninklijk besluit van 19 juli 2013, wordt in b) Goederenvervoer over de weg - vrachtbrief, 1., het bedrag ‘55 EUR’ vervangen door ‘1.500 EUR’.”

Artikel 2 van het bestreden besluit luidt als volgt:

“In bijlage 1, Aanhangsel 1, bij hetzelfde besluit, wordt c) Rij- en rusttijden aangevuld met een punt 8 luidende:

‘8.	De op het ogenblik van de controle verplicht te nemen normale wekelijkse rusttijd, wordt genomen aan boord van het voertuig.	- verordening (EG) nr. 561/2006, art. 8.6 en 8.8. - AETR, art. 8.	1.800 EUR”
-----	--	--	------------

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

4.1. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ (hierna: BWHI).

Verwijzend naar advies 55.587/4 van 24 maart 2014 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State voert de verzoekende partij aan dat de

regeringen van de gewesten niet werden betrokken bij het tot stand komen van het bestreden besluit.

4.2. In haar memorie van wederantwoord repliceert de verzoekende partij op de bewering van de verwerende partij dat uit het administratief dossier blijkt dat de gewestregeringen werden betrokken bij de totstandkoming van het bestreden besluit, dat dit helemaal niet wordt aangetoond. De Waalse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering hebben geen advies gegeven. De Vlaamse Regering gaf slechts een voorwaardelijk gunstig advies. Na dit voorwaardelijk positief advies werd geen overleg meer gepleegd.

Beoordeling

5. Artikel 6, § 4, 3°, BWHI luidde op het ogenblik van het aannemen van het bestreden besluit als volgt:

“§ 4. De Regeringen worden betrokken bij:

[...]

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.”

Artikel 14*bis* van de gecoördineerde wetten op de Raad van State luidt als volgt:

“Voor de toepassing van artikel 14 worden als substantiële vormen beschouwd, het overleg, de betrokkenheid, het geven van inlichtingen, de adviezen, de eensluidende adviezen, de akkoorden, de gemeenschappelijke akkoorden met uitzondering van de samenwerkingsakkoorden bedoeld in artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, en de voorstellen die de betrekkingen tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten betreffen en die voorgeschreven zijn door of krachtens de wetten aangenomen in uitvoering van de artikelen 39, 127, § 1, 128, § 1, 129, § 1, 130, § 1, 135, 136, eerste lid, 140, 175, 176 en 177 van de Grondwet.

De natuurlijke en de rechtspersonen, behalve de Staat, de Gemeenschappen, de Gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie wat de aangelegenheden betreft die bedoeld zijn in artikel 63 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen,

kunnen echter de schending van de in het vorige lid bedoelde vormen niet invoeren.”

Voornoemd artikel 14*bis* verhindert dat de Raad van State het bestreden besluit zou vernietigen op vordering van de verzoekende partij op grond van de miskening van de regels die de betrokkenheid van de gewesten organiseren bij de totstandkoming van regels als het bestreden besluit.

6. Het eerste middel is niet ontvankelijk.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

7.1. Het tweede middel, dat gericht is tegen artikel 1 van het bestreden besluit, is afgeleid uit de schending van het legaliteitsbeginsel en het non-discriminatiebeginsel.

7.2. In het *eerste onderdeel* van het tweede middel voert de verzoekende partij aan dat het legaliteitsbeginsel wordt geschonden, doordat niet duidelijk is wie verantwoordelijk is voor het opstellen van de vrachtbrief en in de bestraffing wordt voorzien van personen die niet verantwoordelijk zijn voor het misdrijf.

De verzoekende partij stelt vast dat artikel 1 in de onmiddellijke inning voorziet voor twee afzonderlijke misdrijven: enerzijds voor de overtreding van artikel 23 van de wet van 3 mei 1999 ‘betreffende het vervoer van zaken over de weg’ (hierna: de wet van 3 mei 1999), namelijk het niet opstellen van een vrachtbrief en anderzijds voor de overtreding van artikel 26 van deze wet, namelijk het niet bij zich hebben van de vrachtbrief.

Het bij zich hebben van de vrachtbrief is een verplichting die op de bestuurder van het voertuig rust. De verplichting om de vrachtbrief op te stellen

ligt daarentegen niet bij de bestuurder. Artikel 23 van de voornoemde wet van 3 mei 1999 bepaalt niet wie verantwoordelijk is voor het opstellen van de vrachtbrief, doch de verzoekende partij meent dat verschillende personen daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn. Het bestreden besluit schept echter geen duidelijkheid over deze problematiek en geeft geen enkele indicatie omtrent de vraag wie strafrechtelijk verantwoordelijk is en aan wie de onmiddellijke inning moet worden opgelegd. De onmiddellijke inning waarin het bestreden besluit voorziet, zal noodzakelijkerwijze worden opgelegd naar aanleiding van een controle langs de weg en treft dus steeds de bestuurder of vervoerder die gecontroleerd wordt. Alhoewel het wettelijk niet vaststaat dat de bestuurder of vervoerder verantwoordelijk is voor het opstellen van de vrachtbrief, wordt door het samenvoegen van het misdrijf "niet opstellen" en het misdrijf "niet bijhebben" wel die indruk gewekt.

7.3. In het *tweede onderdeel* van het tweede middel voert de verzoekende partij aan dat artikel 1 van het bestreden besluit het non-discriminatiebeginsel schendt. De onmiddellijke inning wegens het niet opstellen van de vrachtbrief wordt noodzakelijkerwijze opgelegd bij een controle langs de weg en treft dus steeds de vervoerder. Aangezien er geen mogelijkheid is om de onmiddellijke inning op te leggen aan de verlader of afzender, hebben deze bepalingen een discriminerende werking nu de gehele last bij de vervoerder wordt gelegd.

8. In haar memorie van wederantwoord repliceert de verzoekende partij op de bewering van de verwerende partij dat het eerste onderdeel van het tweede middel kritiek levert op de wet. Volgens de verzoekende partij zou een koninklijk besluit dat voorziet in de onmiddellijke inning voor misdrijven die in de wet van 3 mei 1999 zijn bepaald, een aparte en duidelijke verwijzing naar de omschrijving van het misdrijf moeten bevatten. Het onderdeel van het middel is gericht tegen het bestreden besluit omdat niet duidelijk is voor welke inbreuk daarin in de mogelijkheid is voorzien om een onmiddellijke inning op te leggen.

Ook het tweede onderdeel van het tweede middel is volgens de verzoekende partij gericht tegen het bestreden besluit en niet tegen de wet. De verzoekende partij klaagt immers aan dat de wijze waarop het bestreden besluit een koppeling maakt tussen het bedrag van de onmiddellijke inning en het misdrijf tot discriminatie leidt.

Beoordeling

9. Artikel 1 van het bestreden besluit wijzigt tabel b) ‘Goederenvervoer over de weg – vrachtbrief’ in bijlage 1 bij 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’. Het bedrag van de te innen som bij inbreuken op de artikelen 23 en 26, § 2, 2°, c, van de wet van 3 mei 1999, die de regelgeving inzake de vrachtbrief bevatten, wordt verhoogd van 55 euro naar 1500 euro.

Bij 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 wegvervoersondernemer 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’, die in werking is getreden op 1 september 2014, is echter de voornoemde wet van 3 mei 1999 opgeheven. Bij artikel 54, tweede lid, van het koninklijk besluit van 22 mei 2014 ‘betreffende het goederenvervoer over de weg’ werden in bijlage 1 bij het voornoemde koninklijk besluit van 19 juli 2002 de tabellen onder a) ‘Goederenvervoer over de weg – vergunningen’ en b) ‘Goederenvervoer over de weg – vrachtbrief’, vervangen door de tabellen opgenomen in de bijlage bij dit besluit. Hieruit volgt dat artikel 1 van het bestreden besluit derhalve geen uitwerking meer heeft en de rechtstoestand van

de verzoekende partij niet meer kan beïnvloeden. Zij heeft dan ook geen actueel belang bij de nietigverklaring van dit artikel. De verzoekende partij spreekt die vaststelling, welke zij ook reeds in het auditoraatsverslag mocht lezen, in haar laatste memorie niet tegen.

10. Het tweede middel is niet ontvankelijk.

C. Derde middel

a) Eerste onderdeel van het derde middel

Standpunt van de partijen

11. In het *eerste onderdeel* van het derde middel voert de verzoekende partij aan dat artikel 2 van het bestreden besluit het legaliteitsbeginsel schendt, doordat het nemen van de normale wekelijkse rusttijd aan boord van het voertuig strafbaar wordt gesteld, terwijl artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 'tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad' (hierna: verordening (EG) nr. 561/2006) niet in dat verbod voorziet.

De verzoekende partij betoogt dat in verordening (EG) nr. 561/2006 niet wordt bepaald dat het nemen van de normale wekelijkse rusttijd in de vrachtwagen verboden is. Er wordt enkel bepaald dat het nemen van de verkorte wekelijkse rusttijd in de vrachtwagen is toegestaan mits voldaan wordt aan de gestelde voorwaarden. Door op basis van een *a contrario* redenering te bepalen dat het verboden is om de normale wekelijkse rusttijd in de vrachtwagen door te brengen, wordt de strafwet in strijd met het legaliteitsbeginsel op analoge wijze toegepast.

12.1. Volgens de verwerende partij dient uit artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 te worden afgeleid dat de verordening niet toelaat de normale wekelijkse rusttijd aan boord van het voertuig te nemen. Indien immers alle rusttijden – ook de normale wekelijkse rusttijden – aan boord van het voertuig zouden mogen worden genomen, zou artikel 8, lid 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 alle betekenis verliezen. Bovendien zou in dat geval in artikel 8, lid 8, geen gewag worden gemaakt van ‘verkorte wekelijkse rusttijden’, maar wel van ‘wekelijkse rusttijden’ of van ‘normale en verkorte wekelijkse rusttijden’. Deze interpretatie van artikel 8, leden 6 en 8, werd door de Europese Commissie bevestigd in antwoord op een parlementaire vraag. Artikel 2 van het bestreden besluit voegt dan ook niets toe aan de verplichtingen inzake de normale wekelijkse rusttijden die vervat zijn in verordening (EG) nr. 561/2006. Door de wijziging bij artikel 2 van het bestreden besluit wordt slechts in de mogelijkheid voorzien om bij de vaststelling van een inbreuk op artikel 8, lid 8, de onmiddellijke inning van een som voor te stellen in plaats van een strafrechtelijke procedure op te starten.

Hieruit concludeert de verwerende partij dat het middelonderdeel, geput uit de beweerde schending van het strafrechtelijk wettigheidsbeginsel, niet ontvankelijk is omdat het niet gericht is tegen het bestreden besluit, maar wel tegen de bepaling van artikel 8, lid 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, en meer bepaald tegen de interpretatie die eraan gegeven wordt sinds de invoering ervan in het Unierecht. Het komt de organen van de rechterlijke macht toe om, bij een eventuele vervolging op grond van inbreuken inzake de verplichte rusttijden, de bepalingen van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 toe te passen en te interpreteren en te bepalen of de normale wekelijkse rusttijd aan boord van het voertuig mag worden genomen.

12.2. In zoverre de schending van het legaliteitsbeginsel wordt aangevoerd, is volgens de verwerende partij het middel minstens ongegrond. Artikel 2 van het bestreden besluit vindt immers zijn wettelijke basis in artikel 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'. Artikel 2 van het bestreden besluit wijzigt niets aan de strafbaarstelling van inbreuken inzake de rusttijden, maar voert slechts de mogelijkheid in om een onmiddellijke inning voor te stellen. De inbreuken op verordening (EG) nr. 561/2006 werden strafbaar gesteld bij het koninklijk besluit van 9 april 2007 'houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en houdende gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen', dat genomen is op grond van artikel 2 van de voornoemde wet van 18 februari 1969. Artikel 2 van het bestreden besluit schendt bijgevolg het strafrechtelijk wettigheidsbeginsel niet.

12.3. In volstrekt ondergeschikte orde suggereert de verwerende partij om aangaande de interpretatie van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie. Zij bevestigt dit in haar laatste memorie.

13. In haar memorie van wederantwoord betwist de verzoekende partij dat het middel enkel gericht zou zijn tegen een interpretatie van het Unierecht en niet tegen het bestreden besluit. Het middel betwist immers de interpretatie die in het bestreden besluit aan het Unierecht wordt gegeven, namelijk dat uit artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 volgt dat het nemen van de normale wekelijkse rusttijd in het voertuig niet toegelaten is. De verzoekende partij is van oordeel dat die interpretatie op een verboden *a contrario* redenering berust. Zij legt een recente brief van de bevoegde Europese Commissaris voor waarin bevestigd wordt dat verordening (EG) nr. 561/2006 niet bepaalt waar de bestuurder de normale wekelijkse rusttijd dient te nemen. De bewering dat er ter zake een verbodsbepaling bestaat is dus op zijn minst problematisch.

In ondergeschikte orde sluit de verzoekende partij zich aan bij het voorstel om een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie.

Beoordeling

14.1. Artikel 8, lid 6, van verordening (EG) nr. 561/2006 luidt:

“Per periode van twee opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste:

- twee normale wekelijkse rusttijden, of
- één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen. De verkorting moet evenwel worden gecompenseerd door een equivalente periode van rust die voor het einde van de derde week na de betrokken week en bloc genomen moet worden.

Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.”

Artikel 8, lid 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 luidt:

“Wanneer een bestuurder dit zo verkiest, mogen dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat.”

14.2. Zoals in het verslag aan de koning bij het bestreden besluit wordt toegelicht, stelt artikel 2 van het bestreden besluit een sanctie in op het niet naleven van het verbod om de normale wekelijkse rusttijd aan boord van een voertuig te nemen. Het bestreden besluit neemt aldus aan dat uit artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, alsook uit artikel 8 van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (hierna: AETR- overeenkomst), meer bepaald artikel 8, leden 6, a), en 8, dat in bijna dezelfde bewoordingen als de voormelde verordeningsbepalingen is gesteld en inhoudelijk ermee overeenstemt, volgt dat de normale wekelijkse rusttijd niet in het voertuig mag worden doorgebracht, aangezien dit, onder bepaalde voorwaarden, alleen wordt toegelaten voor de dagelijkse rusttijden en de verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats.

De verzoekende partij is echter van oordeel dat uit artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 niet *a contrario* mag worden afgeleid dat de normale wekelijkse rusttijd niet in het voertuig mag worden doorgebracht. Zij betwist aldus de interpretatie die in het bestreden besluit aan voornoemde verordeningsbepalingen wordt gegeven en voert aan dat artikel 2 van het bestreden besluit het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel schendt door een niet bestaand verbod te sanctioneren.

Het eerste onderdeel van het derde middel is ontvankelijk.

14.3. Om over het *eerste onderdeel* van het derde middel uitspraak te doen, dient derhalve te worden nagegaan of artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 aldus moet worden geïnterpreteerd dat de normale wekelijkse rusttijd van de bestuurder niet in het voertuig mag worden doorgebracht.

Artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verleent het Hof van Justitie de bevoegdheid om bij wijze van prejudiciële beslissing uitspraak te doen over de uitlegging van de handelingen van de instellingen van de Unie. Volgens artikel 267, derde alinea, van dit verdrag is een nationale rechterlijke instantie ertoe gehouden zich tot het Hof van Justitie te wenden, indien haar beslissingen – zoals die van de Raad van State – volgens het nationale recht niet vatbaar zijn voor hoger beroep. Wanneer er twijfel is over de interpretatie van een bepaling van het Unierecht die van belang is voor de oplossing van een voor dat rechtscollege hangend geschil, dient dat laatste aan het Hof van Justitie een prejudiciële vraag te stellen.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie dient bijgevolg met betrekking tot de interpretatie van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 een prejudiciële vraag te worden gesteld.

De Raad van State is echter van oordeel dat afhankelijk van het antwoord van het Hof, nog twee bijkomende vragen moeten worden gesteld.

Indien het Hof de interpretatie van de verwerende partij bijvalt, rijst de vraag of voornoemde verordeningsbepalingen gelezen in samenhang met artikel 19 van dezelfde verordening, in overeenstemming zijn met het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel verwoord in artikel 49 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Indien het Hof echter de interpretatie van de verzoekende partij bijvalt, rijst de vraag of een lidstaat in het intern recht een strengere regeling mag opnemen dan deze vervat in verordening (EG) nr. 561/2006.

b) Tweede onderdeel van het derde middel

15.1. In het *tweede onderdeel* van het middel voert de verzoekende partij aan dat artikel 2 van het bestreden besluit het legaliteitsbeginsel schendt, doordat inbreuken op de AETR-overeenkomst in de Belgische rechtsorde niet strafbaar zijn gesteld.

15.2. In haar memorie van wederantwoord verklaart de verzoekende partij dat zij niet in dit onderdeel van het middel volhardt.

Er dient dan ook niet op het tweede onderdeel van het derde middel te worden ingegaan.

c) Derde onderdeel van het derde middel

16.1. In het *derde onderdeel* van het derde middel voert de verzoekende partij aan dat het bestreden besluit het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel schendt omdat de tekst van de AETR-overeenkomst niet beschikbaar is in het Nederlands.

16.2. Op 21 oktober 2015 is de actuele en geconsolideerde versie van de Nederlandse tekst van deze AETR-overeenkomst in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Op de terechtzitting heeft de verwerende partij opgeworpen dat de verzoekende partij ingevolge deze bekendmaking niet langer een belang heeft bij het derde onderdeel van het derde middel.

Uitdrukkelijk gevraagd naar een standpunt ter zake, heeft de verzoekende partij de ontvankelijkheidsexceptie bij dat middelonderdeel niet weersproken.

Bijgevolg is dit middelonderdeel niet ontvankelijk bij gebrek aan 'actueel' belang.

17. Uit wat voorafgaat volgt dat aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de hierna in het *dictum* geformuleerde vragen dienen te worden gesteld.

Het antwoord op deze vragen kan alsnog leiden tot de nietigverklaring van artikel 2 van het voornoemde koninklijk besluit van 19 april 2014, dat afsplitsbaar is van de overige bepalingen van dit besluit.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep, in zoverre het strekt tot de nietigverklaring van artikel 1 van het koninklijk besluit van 19 april 2014 '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'.

2. Het debat wordt heropend voor het overige.

3. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden de volgende vragen gesteld:

- “1. Moet artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 ‘tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad’ zo worden geïnterpreteerd dat de normale wekelijkse rusttijden bedoeld in artikel 8, lid 6, van dezelfde verordening niet in het voertuig mogen worden doorgebracht?**
- 2. Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend is, schendt dan artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, gelezen in samenhang met artikel 19 van dezelfde verordening, het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie doordat voornoemde bepalingen van verordening (EG) nr. 561/2006 niet uitdrukkelijk voorzien in het verbod om de normale wekelijkse rusttijden bedoeld in artikel 8, lid 6, van dezelfde verordening in het voertuig door te brengen?**
- 3. Indien het antwoord op de eerste vraag negatief is, laat verordening (EG) nr. 561/2006 dan toe dat de lidstaten in hun intern recht bepalen dat het verboden is om de normale wekelijkse rusttijden bedoeld in artikel 8, lid 6, van dezelfde verordening in een voertuig door te brengen?”**
- 4. Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat wordt belast met het verdere onderzoek van de zaak na ontvangst van het antwoord van het Hof van Justitie.**

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 4 februari 2016, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,

kamervoorzitter,

Bruno Seutin,

staatsraad,

Bert Thys,

staatsraad,

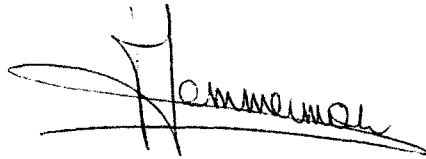
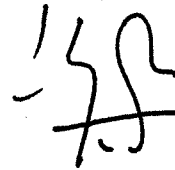
bijgestaan door

Tiny Temmerman,

griffier.

De griffier

De voorzitter

Handwritten signature of Tiny Temmerman in black ink, featuring a stylized 'T' and 'M'.Handwritten signature of Geert Van Haegendoren in black ink, featuring a stylized 'G' and 'H'.

Tiny Temmerman

Geert Van Haegendoren