

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 243.625 van 7 februari 2019
in de zaak A. 213.486/IX-8456**

In zake : X
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat (...)
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten (...)
bij wie woonplaats wordt gekozen

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. Bij arrest nr. 233.732 van 4 februari 2016 is het beroep verworpen in zoverre het strekt tot de nietigverklaring van artikel 1 van het voormelde koninklijk besluit. Het debat is voor het overige heropend en aan het Hof van Justitie van de Europese Unie zijn drie prejudiciële vragen gesteld.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft deze prejudiciële vragen beantwoord in een arrest van 20 december 2017 in de zaak C-102/16.

Eerste auditeur Inge Vos heeft een aanvullend 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 17 december 2018.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

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

Eerste auditeur Inge Vos heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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

III. Regelgevend kader

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 eensdeels in een verhoging van de boete bij inbreuk op de verplichting om een voor de zending opgemaakte vrachtbrief in het

voertuig te hebben en anderdeels 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.	1.800 EUR”
		- AETR, art. 8.	

IV. Tussenarrest nr. 233.732 van 4 februari 2016

4. In tussenarrest nr. 233.732 van 4 februari 2016 heeft de Raad van State het eerste middel, het tweede middel en het derde onderdeel van het derde middel niet ontvankelijk bevonden. Voorts heeft de Raad geoordeeld dat op het tweede onderdeel van het derde middel niet moet worden ingegaan. Ten slotte heeft de Raad het eerste onderdeel van het derde middel ontvankelijk bevonden en in het kader van de beoordeling van de gegrondheid van dat middelonderdeel aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof van Justitie) drie prejudiciële vragen gesteld.

V. Onderzoek van het eerste onderdeel van het derde middel

5. In arrest nr. 233.732 van 4 februari 2016 is het standpunt van de partijen met betrekking tot het eerste onderdeel van het derde middel als volgt samengevat:

“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 2bis 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.”

6. De Raad van State heeft in arrest nr. 233.732 van 4 februari 2016 over dit middelonderdeel als volgt geoordeeld:

“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.”

Vervolgens heeft de Raad van State de volgende prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie 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?”

7. In een arrest van 20 december 2017 in de zaak C-102/16 heeft het Hof van Justitie de gestelde vragen als volgt beantwoord:

“Eerste vraag

19 Aangaande de eerste vraag menen de Belgische, de Duitse, de Franse en de Oostenrijkse regering alsmede de Europese Commissie dat het een bestuurder op grond van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 niet is toegestaan om de normale wekelijkse rusttijden in zijn voertuig door te brengen. Vaditrans alsmede de Estse en de Spaanse regering nemen het tegengestelde standpunt in.

20 In dat verband moet eraan worden herinnerd dat volgens vaste rechtspraak van het Hof bij de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling niet alleen rekening dient te worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar eveneens met de context ervan en met de doeleinden die worden nagestreefd met de regeling waarvan zij deel uitmaakt (zie in het bijzonder arrest van 6 juli 2017, *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak) en, in het onderhavige geval, de ontstaansgeschiedenis van die regeling (arrest van 1 juli 2015, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13, EU:C:2015:433, punt 30).

21 In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat volgens de bewoordingen van artikel 8, lid 6, eerste alinea, van verordening nr. 561/2006 een bestuurder per periode van twee opeenvolgende weken ten minste twee normale wekelijkse rusttijden of één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd moet nemen, waarbij aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan.

22 Voorts is in artikel 8, lid 6, tweede alinea, van de genoemde verordening bepaald dat een wekelijkse rusttijd niet later mag beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.

23 Ten slotte is in artikel 8, lid 8, van deze verordening vastgelegd dat wanneer een bestuurder dit zo verkiest, de 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.

24 Artikel 8, leden 6 en 8, van verordening nr. 561/2006 dient te worden gelezen in het licht van artikel 4 van deze verordening, aangezien dit laatste artikel een definitie bevat van de in deze verordening gebruikte termen.

25 Artikel 4, onder f), van verordening nr. 561/2006 definieert ‘rust’ als ‘iedere ononderbroken periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken’.

26 Artikel 4, onder g), van deze verordening omschrijft het begrip ‘dagelijkse rusttijd’ als ‘de dagelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken’, en verduidelijkt dat die een ‘normale dagelijkse rusttijd’ en een ‘verkorte dagelijkse rusttijd’ omvat alvorens deze twee termen te definiëren.

27 In artikel 4, onder h), van dezelfde verordening wordt ‘wekelijkse rusttijd’ gedefinieerd als ‘een wekelijkse periode waarin een bestuurder vrijelijk

over zijn tijd kan beschikken', en is bovendien bepaald dat dit begrip een 'normale wekelijkse rusttijd' en een 'verkorte wekelijkse rusttijd' omvat. Meer bepaald wordt een 'normale wekelijkse rusttijd' gedefinieerd als 'een periode van rust van ten minste 45 uur', terwijl met een 'verkorte wekelijkse rusttijd' wordt bedoeld op 'een periode van rust van minder dan 45 uur die, onder de voorwaarden van artikel 8, lid 6, (van verordening nr. 561/2006) kan worden bekort tot minimaal 24 achtereenvolgende uren'.

28 In artikel 4, onder g) en h), van verordening nr. 561/2006 wordt derhalve onderscheid aangebracht in de manieren waarop de begrippen dagelijkse rusttijd en wekelijkse rusttijd gebruikt kunnen worden, aangezien deze allebei normaal of verkort kunnen zijn.

29 Dit onderscheid is eveneens opgenomen in artikel 8, lid 6, van deze verordening, die in de eerste alinea zowel verwijst naar de normale als naar de verkorte wekelijkse rusttijd. De tweede alinea van deze bepaling bevat daarentegen alleen een verwijzing naar een 'wekelijkse rusttijd', die dus beide rusttijden omvat.

30 In artikel 8, lid 8, van de verordening wordt het onderscheid van artikel 4, onder g) en h), herhaald doordat wordt verwezen naar 'dagelijkse rusttijden', die de normale en verkorte dagelijkse rusttijden omvatten, en naar 'verkorte wekelijkse rusttijden'.

31 Uit de omstandigheid dat artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 uitdrukkelijk spreekt van dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden volgt dat een bestuurder de normale wekelijkse rusttijden niet in het voertuig mag doorbrengen.

32 Indien de Uniewetgever in artikel 8, lid 8, van deze verordening zowel naar de normale wekelijkse rusttijden als naar de verkorte wekelijkse rusttijden had willen verwijzen, had hij immers kunnen volstaan met het begrip 'wekelijkse rusttijden' om deze beide soorten rusttijden te omvatten.

33 Indien een bestuurder alle rusttijden in het voertuig zou kunnen nemen, zou het onderscheid van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 bovendien geen zin hebben en zou deze bepaling dus haar nuttig effect verliezen.

34 Deze uitlegging van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 wordt bevestigd door de ontstaansgeschiedenis van deze bepaling, aangezien deze aan de hand van de in de bepaling aangebrachte wijzigingen de wensen van de wetgever van de Unie duidelijk kan maken.

35 Om redenen die de advocaat-generaal in de punten 45 tot en met 51 van zijn conclusie uitgebreider heeft uiteengezet, kan namelijk op grond van de gang van zaken bij de vaststelling van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 worden vastgesteld dat de wetgever de normale wekelijkse rusttijden duidelijk wilde uitsluiten van de werkingssfeer van deze bepaling.

36 Zo moet worden vastgesteld dat het aanvankelijke voorstel van de Commissie over artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 (aanvankelijk artikel 8, lid 6, zie voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, COM(2001) 573 definitief van 12 oktober 2001 (PB 2002, C 51 E, blz. 234)) betrekking had op alle rusttijden, dus zowel de dagelijkse rusttijden

als de wekelijkse rusttijden, op voorwaarde dat het voertuig voor iedere bestuurder behoorlijke slaapfaciliteiten bood en stilstond.

37 Nadat het Europees Parlement in de wetgevingsresolutie van 14 januari 2003 over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 2004, C 38 E, blz. 152), de verwijzing naar de wekelijkse rusttijden uit de tekst van deze bepaling had geschrapt, omdat de nieuwe regeling zonder deze wijziging met name op het gebied van hygiëne en het welzijn van de bestuurders tot ongepaste omstandigheden zou leiden, heeft de Commissie als compromis voorgesteld dat alleen een buiten de standplaats genomen verkorte wekelijkse rusttijd in het voertuig kan worden doorgebracht (zie artikel 8, lid 6, alsmede punt 26 van de toelichting, COM(2003) 0490 definitief).

38 De Raad van de Europese Unie heeft deze benadering van de Commissie in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen. Het Parlement wenste vervolgens opnieuw een wijziging aan te brengen (wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 13 april 2005 betreffende het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 (PB 2006, C 33 E, blz. 424)), maar in de door het bemiddelingscomité goedgekeurde gemeenschappelijke ontwerp tekst (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 januari 2006; wetgevingsresolutie van het Europees Parlement, 2 februari 2006; Doc 7580/06, 21 maart 2006) is de genoemde benadering uiteindelijk gehandhaafd en zijn de daarin gebruikte bewoordingen overgenomen in artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006.

39 In de tweede plaats moet worden opgemerkt dat de context van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 de voorgaande uitlegging bevestigt.

40 Zoals volgt uit de punten 21 tot en met 33 van het onderhavige arrest, bevat verordening nr. 561/2006 immers een aantal bepalingen – in casu artikel 4, onder f) en g), alsmede artikel 8, lid 6, waarin de begrippen uit artikel 8, lid 8, van deze verordening worden gedefinieerd – die zich tegen elke andere uitlegging verzetten, omdat anders haar structuur, die het verband tussen de verschillende bepalingen legt, op losse schroeven komt te staan.

41 In de derde plaats moet worden vastgesteld dat het doel van artikel 8, lid 8, van verordening nr. 561/2006 eveneens de uitlegging in de punten 31 tot en met 33 van het onderhavige arrest bevestigt.

42 Volgens vaste rechtspraak beoogt deze verordening overeenkomstig overweging 17 en artikel 1 ervan immers de arbeidsomstandigheden voor werknemers in de wegvervoerssector en de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren en de concurrentievoorwaarden in het wegvervoer te harmoniseren (zie met name arresten van 9 februari 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, punt 25; 9 juni 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, punten 38 en 39 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 19 oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, punt 21).

43 Een uitlegging waarbij een bestuurder op grond van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening nr. 561/2006 de normale wekelijkse rusttijden niet in het voertuig mag doorbrengen, past duidelijk bij de met deze verordening nagestreefde doelstelling om de arbeidsomstandigheden voor de bestuurders en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit wordt bevestigd door de overwegingen die het Parlement heeft opgenomen in zijn wetgevingsresolutie van 14 januari 2003.

44 Hieromtrent moet eveneens worden opgemerkt dat, zelfs al is het voertuigconcept, zoals de Commissie in haar advies van 27 juni 2005 (COM(2005) 0301 definitief) heeft gesteld, in de twintig jaar voorafgaand aan haar advies sterk verbeterd en is het cabineontwerp de afgelopen jaren zeker nog verder ontwikkeld, dit niet wegneemt dat een vrachtwagencabine geen geschikte plaats blijkt te vormen voor langere rusttijden dan de dagelijkse rusttijden en de verkorte wekelijkse rusttijden. Bestuurders moeten de mogelijkheid hebben om hun normale wekelijkse rusttijden door te brengen op een plaats met passende en geschikte accommodatie.

45 In dit verband moet eveneens worden vastgesteld dat indien artikel 8 van verordening nr. 561/2006 aldus moest worden uitgelegd dat de bestuurder zijn normale wekelijkse rusttijden in zijn voertuig zou kunnen doorbrengen, hij al zijn rusttijden in de cabine van zijn voertuig zou kunnen doorbrengen. In een dergelijk geval zouden de rusttijden van de bestuurder dus worden doorgebracht op een plaats die geen passende accommodatie biedt. Een dergelijke uitlegging van artikel 8 van verordening nr. 561/2006 kan niet bijdragen tot de met deze verordening nagestreefde doelstelling om de werkomstandigheden van bestuurders te verbeteren.

46 Vaditrans en de Estse regering stellen dat een dergelijke uitlegging eventueel kan leiden tot een verslechtering van de omstandigheden waarin de bestuurders hun wekelijkse rusttijden kunnen doorbrengen. Bovendien kan het moeilijk zijn om te bewijzen dat deze verplichting is nageleefd, omdat de administratieve lasten van de bestuurders van voertuigen zo aanzienlijk zouden toenemen.

47 In dit verband moet worden vastgesteld dat verordening nr. 561/2006 inderdaad geen bepaling bevat waarin uitdrukkelijk is geregeld hoe de bestuurder van een voertuig de normale wekelijkse rusttijden moet doorbrengen. Zoals de advocaat-generaal in punt 62 van zijn conclusie heeft weergegeven, kunnen overwegingen zoals Vaditrans en de Estse regering die hebben aangevoerd, echter niet rechtvaardigen dat de voorschriften van deze verordening met betrekking tot de rusttijden van bestuurders niet worden nageleefd.

48 Gelet op deze overwegingen, moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat bestuurders hun normale wekelijkse rusttijden bedoeld in dit artikel 8, lid 6, niet in het voertuig mogen doorbrengen.

Tweede vraag

49 De tweede vraag dient volgens Vaditrans en de Spaanse regering bevestigend te worden beantwoord, waartoe zij aanvoeren dat een uitlegging van verordening nr. 561/2006 volgens welke een bestuurder de normale wekelijkse rusttijden niet in het voertuig mag doorbrengen, bij gebreke van

uitdrukkelijke regels dienaangaande neerkomt op een a-contrario-uitlegging, die volgens het legaliteitsbeginsel verboden is.

50 In dit verband moet eraan worden herinnerd dat op grond van het legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) waaraan met name artikel 49, lid 1, eerste volzin, van het Handvest is gewijd en dat een bijzondere uitdrukking van het algemene rechtszekerheidsbeginsel is, niemand mag worden veroordeeld wegens een handelen of nalaten dat geen strafbaar feit naar nationaal of internationaal recht uitmaakte ten tijde dat het handelen of nalaten geschiedde.

51 Dit beginsel vereist volgens de rechtspraak van het Hof dat Unieregelgeving een duidelijke omschrijving biedt van de strafbare feiten en de daarop gestelde straffen. Aan deze voorwaarde is voldaan wanneer de justitiabele uit de bewoordingen van de relevante bepaling, zo nodig met behulp van de uitlegging die de rechterlijke instanties daarvan hebben gegeven, kan opmaken voor welk handelen of nalaten hij strafrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld (zie in het bijzonder arresten van 3 juni 2008, *Intertanko e.a.*, C - 308/06, EU:C:2008:312, punt 71, en 22 oktober 2015, *AC-Treuhand/Commissie*, C - 194/14 P, EU:C:2015:717, punt 40 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

52 Het legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen kan dus niet aldus worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat de regels van strafrechtelijke aansprakelijkheid geleidelijk aan door rechterlijke uitlegging in concrete zaken worden verduidelijkt, op voorwaarde dat het resultaat redelijkerwijs kon worden voorzien toen de inbreuk werd gepleegd, met name gelet op de wijze waarop de betrokken bepaling toentertijd door de rechtspraak over de betreffende wettelijke bepaling werd uitgelegd (arrest van 22 oktober 2015, *AC-Treuhand/Commissie*, C - 194/14 P, EU:C:2015:717, punt 41 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

53 Er moet worden vastgesteld dat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening nr. 561/2006 blijkt het antwoord op de eerste vraag een verbod bevat om de normale wekelijkse rusttijden in het voertuig door te brengen zonder dat deze bepaling zelf enigerlei sanctie bevat. In artikel 19 van deze verordening is ook geen sanctie vastgesteld, maar worden de lidstaten daarentegen wel verplicht om te voorzien in sancties voor inbreuken op deze verordening en om alle maatregelen te nemen die nodig zijn opdat deze sancties worden toegepast.

54 Zoals overigens eveneens uit overweging 26 van verordening nr. 561/2006 volgt, moeten deze sancties doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend van aard zijn. Hoewel de lidstaten volgens artikel 19 van deze verordening moeten voldoen aan aanvullende voorwaarden omtrent de sanctieregels die zij moeten vaststellen ter bestraffing van inbreuken op deze verordening, hebben deze voorwaarden evenwel geen invloed op de aard van de sancties. Dat wordt bevestigd in overweging 27 van dezelfde verordening, waarin is bepaald dat lidstaten in geval van inbreuken op deze verordening strafrechtelijke, civielrechtelijke of bestuursrechtelijke sancties kunnen opleggen.

55 Dienaangaande volgt uit vaste rechtspraak dat wanneer een Unieregeling geen specifieke sanctie stelt op een inbreuk op deze verordening

of daarvoor verwijst naar nationale wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen, de lidstaten ingevolge artikel 4, lid 3, van het VEU gehouden zijn, alle passende maatregelen te nemen om de doeltreffende toepassing van het Unierecht te verzekeren. Daartoe zijn zij weliswaar vrij in de keuze van de sancties, maar moeten zij erop toezien dat de materiële en formele voorwaarden waaronder overtredingen van het Unierecht worden bestraft, overeenstemmen met die waaronder vergelijkbare en even ernstige overtredingen van het nationale recht worden bestraft, en moeten zij er hoe dan ook voor zorgen dat de sanctie doeltreffend, evenredig en afschrikkend is (zie in het bijzonder arresten van 10 juli 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, punt 17, en 27 maart 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C - 565/12, EU:C:2014:190, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

56 In deze context moet worden opgemerkt dat het Hof herhaaldelijk handelingen van afgeleid recht heeft uitgelegd die de lidstaten verplichten te voorzien in sancties, teneinde te verzekeren dat deze handelingen in het licht van het legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen effectief worden uitgevoerd. Volgens deze rechtspraak heeft een richtlijn niet uit zichzelf en onafhankelijk van een door een lidstaat ter uitvoering daarvan vastgestelde nationale wet tot gevolg dat de strafrechtelijke aansprakelijkheid van degenen die inbreuk op de bepalingen van deze richtlijn maken, wordt vastgesteld of verzwaaard (zie met name arrest van 7 januari 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punt 61).

57 Uit deze rechtspraak volgt eveneens dat de redenering die het Hof inzake richtlijnen heeft gevolgd, ook toepasbaar is op verordeningen, dus op normen waarvoor naar hun aard geen nationale omzettingsmaatregelen nodig zijn, indien deze verordeningen lidstaten de bevoegdheid geven om sancties vast te stellen voor inbreuken op door hen verboden gedragingen (zie in die zin arrest van 7 januari 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, punt 62).

58 Aangezien de lidstaten overeenkomstig verordening nr. 561/2006 zelf de sancties voor inbreuken op deze verordening dienen vast te stellen, beschikken zij dus over een beoordelingsmarge ter zake van de aard van de toepasselijke sancties (zie in die zin arrest van 9 juni 2016, Eurospeed, C - 287/14, EU:C:2016:420, punt 34).

59 Hieruit volgt dat uit het onderzoek van de tweede gestelde vraag geen enkel punt naar voren is gekomen op grond waarvan de geldigheid van verordening nr. 561/2006 uit het oogpunt van het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49, lid 1, van het Handvest, wordt aangetast.

Derde vraag

60 Gelet op het antwoord op de eerste vraag behoeft de derde vraag niet te worden beantwoord.”

Het Hof van Justitie verklaart vervolgens voor recht:

“1) 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, moet aldus worden uitgelegd dat een bestuurder de normale wekelijkse rusttijden bedoeld in artikel 8, lid 6, niet in zijn voertuig mag doorbrengen.

2) Uit het onderzoek van de tweede vraag is geen enkel punt naar voren gekomen op grond waarvan de geldigheid van verordening nr. 561/2006 uit het oogpunt van het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49, lid 1, van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, wordt aangetast.”

8. In haar laatste memorie na het aanvullend auditoraatsverslag laat de verzoekende partij gelden dat door het arrest van het Hof van Justitie aan de discussie over de juiste interpretatie van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 een einde komt.

Wat de schending van het legaliteitsbeginsel betreft, merkt de verzoekende partij op dat het Hof van Justitie louter stelt dat er bij gebrek aan sanctionering in verordening (EG) nr. 561/2006 – artikel 19 van verordening (EG) nr. 561/2006 laat het immers aan de lidstaten over om een sanctieregime vast te stellen dat penaal, administratiefrechtelijk of zelfs burgerrechtelijk van aard kan zijn – per definitie geen strijdigheid kan bestaan met het Europese legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: het Handvest). De verzoekende partij is van oordeel dat niet louter kan worden verwezen naar het arrest van het Hof van Justitie om te stellen dat er *in casu* geen schending van het legaliteitsbeginsel in strafzaken zou zijn. De Belgische Staat heeft ervoor geopteerd om inbreuken op artikel 8, lid 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 te bestraffen met strafrechtelijke sancties en dit maakt, aldus de verzoekende partij, dat nog steeds moet – en kan – worden nagegaan of de interpretatie die het Hof van Justitie in zijn arrest maakt niet in strijd is met het Belgische legaliteitsbeginsel in strafzaken. Volgens de verzoekende partij is dit wel het geval. Zij verwijst dienaangaande naar overweging 31 van het arrest en stelt dat door uit de niet-strafbaarheid van het nemen van de dagelijkse en verkorte wekelijkse rusttijden in het voertuig, de strafbaarheid van het nemen van de normale wekelijkse rusttijden in het voertuig af

te leiden, middels een verboden *a contrario* redenering het toepassingsgebied van de strafwet wordt uitgebreid.

Beoordeling

9. In het arrest van 20 december 2017 in de zaak C-102/16 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, aldus moet worden uitgelegd dat een bestuurder de normale wekelijkse rusttijden bedoeld in artikel 8, lid 6, niet in zijn voertuig mag doorbrengen.

Het Hof steunt deze interpretatie op de bewoordingen ervan, evenals op de ontstaansgeschiedenis en de context van artikel 8, lid 8, van verordening (EG) nr. 561/2006. Daarnaast is het Hof van oordeel dat ook het doel van de betrokken bepaling deze uitlegging bevestigt.

Er moet dan ook worden aangenomen dat ook het bestreden besluit gesteund is op een correcte interpretatie van voornoemde verordeningsbepalingen.

Het uitgangspunt waarop het eerste onderdeel van het derde middel is gesteund en waarbij de verzoekende partij aanneemt dat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 niet in een verbod voorziet om de normale wekelijkse rusttijden in het voertuig door te brengen, faalt dan ook in rechte.

10.1. Wat het legaliteitsbeginsel betreft, benadrukt het Hof van Justitie in voormeld arrest voorts dat op grond van het legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) zoals verwoord in artikel 49, lid 1, eerste volzin, van het Handvest en dat een bijzondere uitdrukking is van het algemene rechtszekerheidsbeginsel, niemand mag worden

veroordeeld wegens een handelen of nalaten dat geen strafbaar feit naar nationaal of internationaal recht uitmaakte ten tijde van het handelen of nalaten.

Dat beginsel vereist volgens de rechtspraak van het Hof dat Unieregelgeving een duidelijke omschrijving biedt van de strafbare feiten en de daarop gestelde straffen. Aan deze voorwaarde is volgens het Hof van Justitie voldaan wanneer de justitiabele uit de bewoordingen van de relevante bepaling, zo nodig met behulp van de uitlegging die de rechterlijke instanties daarvan hebben gegeven, kan opmaken voor welk handelen of nalaten hij strafrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld.

Het legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen kan volgens het Hof niet aldus worden uitgelegd dat het eraan in de weg staat dat de regels van strafrechtelijke aansprakelijkheid geleidelijk aan door rechterlijke uitlegging in concrete zaken worden verduidelijkt, op voorwaarde dat het resultaat redelijkerwijs kon worden voorzien toen de inbreuk werd gepleegd, gelet op de wijze waarop de betrokken bepaling toentertijd door de rechtspraak over de betreffende wettelijke bepaling werd uitgelegd.

10.2. De tweede gestelde prejudiciële vraag heeft betrekking op de verenigbaarheid van artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, gelezen in samenhang met artikel 19 van dezelfde verordening, met het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49 van het Handvest.

Het Hof van Justitie oordeelt dienaangaande in zijn arrest van 20 december 2017 dat uit het onderzoek van de tweede gestelde vraag geen enkel punt naar voren is gekomen op grond waarvan de geldigheid van verordening (EG) nr. 561/2006 uit het oogpunt van het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49, lid 1, van het Handvest, wordt aangetast.

Het Hof stelt vast dat noch in artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, noch in artikel 19 van deze verordening een

sanctie wordt bepaald. Het vaststellen van sancties wordt immers overgelaten aan de lidstaten.

Volgens het Hof van Justitie kan *in casu* niet tot een onverenigbaarheid van artikel 8, leden 6 en 8, en artikel 19 van verordening (EG) nr. 561/2006 met het strafrechtelijk legaliteitsbeginsel zoals verwoord in artikel 49 van het Handvest worden besloten, nu de lidstaten alsnog over een beoordelingsmarge beschikken ter zake van de aard van de toepasselijke sancties.

10.3. Wanneer een lidstaat, zoals *in casu*, ervoor heeft geopteerd om verordening (EG) nr. 561/2006 uit te voeren door strafrechtelijke sancties vast te stellen, is hij verplicht om te voldoen aan het in artikel 49 van het Handvest neergelegde legaliteitsbeginsel ter zake van strafbare feiten en straffen.

10.4. Wat de verenigbaarheid van artikel 2 van het bestreden besluit met het legaliteitsbeginsel betreft, valt op te merken dat het bestreden koninklijk besluit voor wat de strafbaarstelling betreft, terecht verwijst naar artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006, *juncto* de bepalingen 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’ (hierna: de wet van 18 februari 1969).

De wet van 18 februari 1969 machtigt de Koning immers om alle vereiste maatregelen te nemen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten (artikel 1) en stelt de overtreding van de op grond daarvan genomen besluiten strafbaar (artikel 2). Daarnaast voorziet de wet ook in de mogelijkheid van onmiddellijke inning van een som, waardoor de strafvordering in beginsel vervalt (artikel *2bis*).

Tevens dient te worden gewezen op artikel 46 van het koninklijk besluit van 17 oktober 2016 ‘inzake de tachograaf en de rij- en rusttijden’, dat

onder meer genomen is op grond van de wet van 18 februari 1969 en voorziet in de strafbaarstelling van inbreuken op verordening (EG) nr. 561/2006.

10.5. Bij het beantwoorden van de tweede prejudiciële vraag heeft het Hof van Justitie eraan herinnerd dat het legaliteitsbeginsel volgens de rechtspraak van het Hof vereist dat Unieregelgeving een duidelijke omschrijving biedt van de strafbare feiten en de daarop gestelde straffen. Aan deze voorwaarde is voldaan wanneer de justitiabele uit de bewoordingen van de relevante bepaling, zo nodig met behulp van de uitlegging die de rechterlijke instanties daarvan hebben gegeven, kan opmaken voor welk handelen of nalaten hij strafrechtelijk aansprakelijk kan worden gesteld.

In zijn arrest heeft het Hof van Justitie vastgesteld dat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening nr. 561/2006 wel degelijk een verbod bevat om de normale wekelijkse rusttijden in het voertuig door te brengen.

Voorts heeft het Grondwettelijk Hof onder meer in arrest nr. 37/2010 van 22 april 2010 waarnaar de verwerende partij verwijst, reeds overwogen dat, doordat een Europese verordening rechtstreeks toepasselijk is in de Belgische rechtsorde, ze eveneens krachtens artikel 34 van de Grondwet de op grond van het legaliteitsbeginsel vereiste elementen kan bevatten. Dit blijkt *in casu* het geval te zijn wat artikel 8, leden 6 en 8, van verordening (EG) nr. 561/2006 betreft.

10.6. In voormeld arrest oordeelde het Grondwettelijk Hof overigens ook reeds dat de artikelen 1 en 2 van de wet van 18 februari 1969, de artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet niet schenden. Deze zaak had – net zoals de voorliggende zaak – betrekking op inbreuken op een verordening waarbij een koninklijk besluit bepaalde dat inbreuken op die verordening en dat koninklijk besluit werden bestraft overeenkomstig artikel 2 van de wet van 18 februari 1969. Ook in die zaak liet de verordening het over aan de lidstaten om de sancties te bepalen die bij overtreding kunnen worden toegepast.

10.7. Aldus blijkt niet dat artikel 2 van het bestreden besluit het legaliteitsbeginsel schendt op de wijze zoals aangevoerd in het middelonderdeel.

11. Het eerste onderdeel van het derde middel is dan ook niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwierpt het beroep.

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

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 7 februari 2019, 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

Tiny Temmerman

Geert Van Haegendoren