

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 247.731 van 9 juni 2020
in de zaak A. 230.061/IX-9675**

In zake :

1. Houssam EL UAHABI
2. de BVBA SPECIAL INVEST
3. Viateur NIYONZIMA
4. de BV UBER
bijgestaan en vertegenwoordigd
door advocaten Frank Judo en Etienne Kairis
kantoor houdend te 1000 Brussel
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jürgen Vanpraet en Ruben Veranneman
kantoor houdend te 8220 Torhout
Oostendestraat 306
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 24 januari 2020, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van de artikelen 1, 1°, en 37, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 ‘betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur Inge Vos heeft een verslag opgesteld.

Met toepassing van artikel 90, § 1, vierde lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, is de zaak verwezen naar een kamer met drie leden.

Met akkoord van alle partijen is de zaak behandeld overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit nr. 12 van 21 april 2020 ‘met betrekking tot de verlenging van de termijnen van de rechtspleging voor de Raad van State en de schriftelijke behandeling van de zaken’.

De partijen hebben hun als pleitnota geldende opmerkingen schriftelijk meegedeeld, binnen de termijn die hen daartoe door de kamervoorzitter is verleend.

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

Ingevolge de mededeling van dit advies aan de partijen op 19 mei 2020, is het debat gesloten en is de zaak in beraad genomen.

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

III. Feiten en regelgevend kader

3.1. De eerste verzoekende partij, de zaakvoerder van de tweede verzoekende partij en de derde verzoekende partij zijn professionele chauffeurs die beschikken over een vergunning voor het verhuur van voertuigen met chauffeur, afgegeven door respectievelijk de gemeente Liedekerke, de gemeente Herent en de gemeente Overpelt. Zij voeren onder meer ritten uit met behulp van de applicatie

ontwikkeld en beheerd door de vierde verzoekende partij, die optreedt als bemiddelaar tussen de chauffeur en de klant.

3.2. Het decreet van 29 maart 2019 ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’ (hierna: het decreet van 29 maart 2019) dat in werking is getreden op 1 januari 2020 (artikel 64, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 ‘betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer’ – hierna: het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019) voert een nieuwe opdeling van de exploitatie van het individueel bezoldigd personenvervoer in. Het creëert vier specifieke vormen van bezoldigd individueel personenvervoer, namelijk de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi. Artikel 2, 5°, van het decreet van 29 maart 2019 bepaalt die opdeling als volgt:

“5° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer: de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al de volgende eisen voldoen:

a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen, en is daartoe bestemd;

b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden:

i) straattaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;

ii) standplaatstaxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;

iii) ceremonieel vervoer: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;

iv) OV-taxi: het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen;

c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;

d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald;”

Het decreet van 29 maart 2019 maakt voorts ook een onderscheid tussen de exploitant die de diensten exploiteert en de tussenpersoon die bemiddelt tussen de exploitant en de klant. Deze begrippen worden respectievelijk als volgt omschreven in artikel 2, 6° en 10°, van het decreet van 29 maart 2019:

“6° exploitant: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteert;”

[...]

“10° tussenpersoon: elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het aanbieden van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt, promotie maakt voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en kandidaat-klanten rechtstreeks met elkaar in contact kunnen treden.”

Daarnaast voorziet artikel 6 van het decreet van 29 maart 2019 in één algemene vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. Die vergunning wordt verleend door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft of zijn exploitatiezetel zal vestigen na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat de vergunninghouder begint met de exploitatie van de vergunde dienst.

Artikel 21 van hetzelfde decreet machtigt de Vlaamse Regering om de exploitatievoorwaarden nader te bepalen en die exploitatievoorwaarden kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaatstaxi, het ceremonieel vervoer en de OV-taxi (artikel 21, § 2), alsook om de afstandsperimeter rondom standplaatsen of belangrijke attractiepolen en de wijze waarop die gerespecteerd dient te worden, te bepalen (artikel 21, § 3).

Voorts mag overeenkomstig artikel 12, § 1, van het decreet van 29 maart 2019 niemand een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg op het grondgebied van een

gemeente in het Vlaamse Gewest, zonder machtiging van die gemeente. Deze machtiging wordt afgegeven door de gemeente en is geldig voor eender welke standplaats op haar grondgebied.

Standplaatstaxi's moeten dus – naast de vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer bedoeld in artikel 6, § 1, van het decreet van 29 maart 2019 – een zogenaamde “machtiging” ontvangen van de gemeente waar zij willen exploiteren, vooraleer zij gebruik mogen maken van de standplaatsen waarin de gemeente heeft voorzien.

3.3. Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 geeft uitvoering aan de bepalingen van het decreet van 29 maart 2019. Het is eveneens in werking getreden op 1 januari 2020 (artikel 64, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019).

De bestreden artikelen 1, 1°, en 37, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 luiden als volgt:

“Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° bestelde rit: een rit die minstens vijftien minuten voor het oppikken van de klant besteld is;

[...]

Artikel 37.

[...]

Het voertuig mag zich niet bevinden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal, tenzij de rit is besteld.”

Volgens de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij hebben die bestreden bepalingen tot gevolg dat vanaf 1 januari 2020 exploitanten van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer die ritten aanbieden via de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en geëxploiteerde applicatie, verplicht zijn om een minimale wachttijd van vijftien minuten in acht te nemen tussen de bestelling van de rit en het ophalen van de klant. Ze verbieden hen ook om zich binnen een perimeter van 200 meter rondom het grondgebied van de

Luchthaven Brussel-Nationaal te bevinden. Volgens de vierde verzoekende partij zal de toepassing van de bestreden bepalingen ertoe leiden dat zij vanaf die datum een ingrijpende vermindering van het gebruik van haar applicatie zal ondergaan.

IV. Precisering van het voorwerp van de vordering

Standpunt van de verwerende partij

4. Volgens de verwerende partij stellen de verzoekende partijen in hun pleitnota dat het begrip ‘bestelde rit’ uit artikel 1, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 – naast in artikel 37, tweede lid, van hetzelfde besluit – ook gebruikt wordt in de artikelen 8 en 37, eerste lid, alsook in de artikelen 31 en 38 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019. De verzoekende partijen stellen daarbij dat het beroep gericht is tegen “alle situaties waarin de wachttijd van vijftien minuten van toepassing is” en dus onder meer ook gericht is tegen de wachttijd van vijftien minuten die van toepassing is wanneer een Waals of een Brussels taxibedrijf of VVB-bedrijf een klant wenst “op te pikken” in het Vlaamse Gewest.

Volgens de verwerende partij kunnen de verzoekende partijen het voorwerp van het vernietigingsberoep echter niet uitbreiden in de loop van de “vernietigingsprocedure”. In het verzoekschrift werd het voorwerp van het annulatieberoep uitdrukkelijk beperkt tot de regel van artikel 37, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 die bepaalt dat wanneer “een rit is besteld’ (d.w.z. een rit die minstens vijftien minuten voor het oppikken van de klant besteld is in de zin van artikel 1, 1° van het[zelfde] besluit), een straattaxi [zich] op minder dan tweehonderd meter loopafstand van het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal mag bevinden”.

In de mate dat de verzoekende partijen de schorsing zouden vragen van de artikelen 8, 31, 37, eerste lid, en 38 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019, dient die vraag verworpen te worden. Volgens de

verwerende partij voeren de verzoekende partijen in de uiteenzetting van de middelen in hun verzoekschrift overigens ook geen kritiek aan tegen deze bepalingen.

Beoordeling

5. Wat het voorwerp van het beroep betreft, dient te worden vastgesteld dat het beroep in het verzoekschrift uitsluitend is gericht tegen de artikelen 1, 1°, en 37, tweede lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019. In tegenstelling tot wat de verwerende partij beweert, blijkt nergens uit de pleitnota van de verzoekende partijen dat zij thans zouden beogen om het voorwerp van het beroep uit te breiden en tevens de schorsing zouden vragen van de artikelen 8, 31, 37, eerste lid, en 38 van het voornoemde besluit. Zowel bij de omschrijving van het voorwerp van het beroep als in het *petitum* in de pleitnota worden uitsluitend de artikelen 1, 1°, en 37, tweede lid, van dit besluit vermeld. Dat een eventuele schorsing van artikel 1, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 en het daarin omschreven begrip ‘bestelde rit’ gevolgen kan hebben voor andere bepalingen van het besluit waarin dit begrip wordt gehanteerd, impliceert niet dat deze bepalingen tevens onder het voorwerp van het beroep dienen te worden begrepen wanneer het beroep niet tegen deze bepalingen blijkt te zijn gericht.

6. Het standpunt van de verwerende partij dat de verzoekende partijen het voorwerp van de vordering in de loop van de procedure hebben uitgebreid tot de artikelen 8, 31, 37, eerste lid, en 38 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 kan derhalve niet worden bijgevalen.

V. Ontvankelijkheid van de vordering

7. Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over de door de verwerende partij opgeworpen ontvankelijkheidsexcepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over die excepties zouden alleen nodig zijn indien

de grondvoorwaarden voor het toewijzen van de vordering tot schorsing vervuld zijn, wat, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

VI. Onderzoek van de vordering

8. Krachtens artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de schorsing van de tenuitvoerlegging slechts worden bevolen onder de dubbele voorwaarde dat de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring en indien minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden.

VII. Spoedeisendheid

Standpunt van de verzoekende partijen

9. De verzoekende partijen motiveren de spoedeisendheid van hun vordering als volgt (voetnoten weggelaten):

“51. Het begrip spoed wordt op dezelfde manier ingevuld als in artikel 584 Ger.W., waarbij evenwel rekening wordt gehouden met de specifieke eigenheden van de procedure voor de Raad van State. Er is sprake van spoed, zodra de vrees voor schade van enig belang, of zelfs voor ernstige nadelen, een onmiddellijke beslissing wenselijk maakt. Bijgevolg mag het kort geding worden gehanteerd wanneer het geschil niet met de gewone procedure binnen de gewenste tijdspanne opgelost kan worden. Wat de aard van het nadeel betreft, aanvaardt Uw Raad dat ook een financieel nadeel de spoedeisendheid kan verantwoorden. Vereist is dan wel dat dit financieel nadeel gevoelig is.

52. *In casu* is het duidelijk dat het afwachten van een uitspraak over het annulatieberoep onherroepelijk te laat zou komen om de verzoekende partijen een ernstige schade te besparen.

53. De bestreden bepaling impliceert immers dat vanaf 1 januari 2020 exploitanten van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer die ritten aanbieden via de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en geëxploiteerde applicatie verplicht zijn om een minimale wachttijd van vijftien minuten in acht te nemen tussen de bestelling van de rit en het ophalen van de klant en hen verbiedt om zich binnen een perimeter van 200 meter rondom het grondgebied van de Luchthaven Brussel-Nationaal te bevinden.

Die maatregelen hebben tot gevolg dat de vierde verzoekende partij

vanaf die datum een ingrijpende vermindering van het gebruik van haar applicatie zal ondergaan: de chauffeurs die haar applicatie gebruiken om ritten aan te bieden, hebben immers een systematische achterstand van minstens vijftien minuten op de traditionele standplaatstaxi's. Hetzelfde geldt, als gevolg van de perimeter van 200 meter, voor de passagier die een straattaxi wilt aanvragen via handopsteking of die een rit wilt bestellen via een internetapplicatie op de Luchthaven Brussel Nationaal, waarbij het voertuig zich slechts binnen de perimeter mag begeven als de rit besteld is. Vermits een passagier doorgaans via de snelst mogelijke wijze op zijn bestemming wilt zijn, hoeft het geen betoog dat de applicatie van de vierde verzoekende partij en de vervoersdiensten die door professionele ondernemingen, zoals de eerste, tweede en derde verzoekende partij, via die applicatie worden aangeboden, een ernstige daling in het gebruik zullen ondervinden.

Het ernstige financieel nadeel dat de verzoekende partijen dreigen te lijden is dus eigen aan de bestreden regeling op zich. De verzoekende partijen verwijzen in dat verband naar een uitspraak van de Franse Raad van State met betrekking tot een vergelijkbare Franse regeling als de hier aan de orde zijnde vijftien minuten wachttijd, waarin de urgentie om de hierboven vermelde redenen aanvaard werd:

‘Overwegende dat uit het onderzoek blijkt dat de termijn waarbinnen een taxi of personenauto met chauffeur zijn klanten kan bedienen, in geval van een reservering met het oog op een zo snel mogelijk vertrek, een doorslaggevende factor is voor de commerciële aantrekkelijkheid, met name in het kader van contracten met grote ondernemingen ...’; dat de door het bestreden decreet opgelegde minimumtermijn van vijftien minuten voor de verzoekende ondernemingen, met name op de Parijse markt waar deze ondernemingen samen met de taxi's reageertijden kunnen bieden die ver onder de vijftien minuten liggen, een aanzienlijk risico op verlies van klanten inhoudt en een ernstige belemmering vormt voor hun ontwikkeling.’

54. Wat geldt voor Parijs, geldt ook voor de Vlaamse grootsteden en de luchthaven Brussel Nationaal, zodat de bovenstaande overweging transposeerbaar is naar de met het onderhavig verzoekschrift bestreden regeling.

Rekening houdend met de gemiddelde duur van een vernietigingsprocedure voor de Raad van State, namelijk 1,5 à 2 jaar, kan enkel een schorsing ervoor zorgen dat het nadeel dat de verzoekende partijen lijden, binnen de perken wordt gehouden. De huidige vergunning van de eerste verzoekende partij verstrijkt immers op 1 april 2020, zodat zij na die datum aan de bepalingen van het Besluit van 8 november 2019, waaronder de bestreden bepalingen, is onderworpen. Hetzelfde geldt voor de tweede verzoekende partij, van wie de vergunning immers verstrijkt op 25 maart 2020. De vergunning van de derde verzoekende partij verstrijkt zelfs op 31 januari 2020, zodat zij op zeer korte tijd zal worden onderworpen aan de bestreden bepalingen. De vierde verzoekende partij lijdt onmiddellijk nadeel van de bestreden bepalingen, aangezien haar applicatie wordt gebruikt door een enorm aantal chauffeurs, waaronder er een heel aantal zijn van wie de vergunning reeds is verstreken of zal verstrijken op korte termijn.

55. De verzoekende partijen brengen echter ook statistische gegevens

bij waaruit blijkt dat bij een substantieel percentage van de ritten die door de eerste, tweede en derde verzoekende partij via de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en geëxploiteerde applicatie worden aangeboden het ophalen van de klant gebeurt binnen de vijftien minuten na de bestelling van de rit. Het overzicht dat de verzoekende partijen bijbrengen heeft betrekking op het aantal ritten die de eerste, tweede en derde verzoekende partij de voorbije drie maanden hebben uitgevoerd met behulp van de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en beheerde applicatie. Van de 376 ritten die de eerste verzoekende partij heeft uitgevoerd, werd bij maar liefst 359 ritten, ofwel 95%, de passagier opgehaald binnen de vijftien minuten na de bestelling van de rit. Voor de tweede verzoekende partij gaat het om 298 op een totaal van 329 ritten, goed voor 90%. De derde verzoekende partij heeft de laatste drie maanden 810 ritten uitgevoerd, waarvan bij 767 ritten, ofwel 94 % de passagier binnen de vijftien minuten na de bestelling van de rit werd opgehaald. De eerste, tweede en derde verzoekende partijen zouden dus meer dan 90% van hun inkomsten kunnen verliezen, hetgeen een substantieel en zeer ernstig nadeel vormt.

Het overzicht toont daarnaast ook aan dat de eerste, tweede en derde verzoekende partij een niet te verwaarlozen aantal ritten uitvoeren van - en naar de Luchthaven Brussel Nationaal. De bestreden bepalingen hypothekeren ook de kansen voor de eerste, tweede en derde verzoekende partij om hun aantal ritten van - en naar de luchthaven te bestendigen en te verhogen, en dus ook de kansen voor de vierde verzoekende partij om het gebruik van de door haar ontwikkelde en beheerde applicatie te zien toenemen.

Die gegevens versterken dus de vaststelling dat een uitspraak over het vernietigingsberoep onherroepelijk te laat zou komen om, niet alleen de eerste, tweede en derde verzoekende partij, maar ook de vierde verzoekende partij, een ernstig financieel nadeel te besparen.

56. Het loutere feit dat exploitanten er ingevolge de overgangsregeling in artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019 voor kunnen kiezen om vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe decreet en uitvoeringsbesluit, hetzij hun dienst verder te exploiteren conform hun bestaande taxi- of VVB-vergunning, hetzij een nieuwe vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer aan te vragen, doet aan het voorhanden zijn van de spoedeisendheid geen afbreuk.

Zoals hierboven aangegeven, beletten die overgangsbepalingen immers niet dat de verzoekende partijen ruim vóór een uitspraak over het annulatieberoep aan de bestreden bepalingen onderworpen zullen zijn.”

Beoordeling

10. Zoals *sub* 8 hiervóór in herinnering is gebracht, kan krachtens artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State de schorsing

van de tenuitvoerlegging slechts worden bevolen indien, onder meer, “de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring”.

11. Het komt er voor een verzoekende partij die beweert dat de zaak te spoedeisend is om de uitkomst van het annulatieberoep te kunnen afwachten, op aan om van die urgentie te overtuigen aan de hand van de concrete feiten die zij in haar vordering aanvoert. Dit houdt in dat het aan deze partij toevalt om op de omstandigheden van haar zaak betrokken, specifieke gegevens bij te brengen die *in concreto* aantonen waarom de nadelige gevolgen die een tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing voor haar persoonlijk veroorzaakt, niet gedragen kunnen worden gedurende de gewone doorlooptijd van de annulatieprocedure en waarom de afloop van deze procedure bijgevolg niet afgewacht kan worden.

Die gegevens moeten door de verzoekende partij worden onderbouwd op een wijze die de rechter toelaat om ze te verifiëren, zodat hij kan aftoetsen of ze de beweerde spoedeisendheid inderdaad verantwoorden. De spoedeisendheid van de zaak wordt niet vermoed, welke ook de aard van de bestreden beslissing is.

12. Om de spoedeisendheid aan te tonen, volstaat het niet te stellen dat de doorlooptijd van een annulatieprocedure te lang duurt of dat het resultaat van een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

Het moeten afwachten van het normale procedureverloop in het kader van een beroep tot nietigverklaring maakt het onvermijdelijke lot uit van elke beroepindiener en het staat aan de verzoekende partij om aan te tonen dat zij het resultaat van de procedure tot nietigverklaring niet kan afwachten op straffe van zich in een toestand te bevinden met ernstige schadelijke gevolgen.

Overigens moet die verzoekende partij zich er rekenschap van geven dat een vordering tot schorsing luidens artikel 17, § 1, tweede lid, van de

gecoördineerde wetten op de Raad van State, mag worden ingesteld “op elk moment”.

13.1. Wat de spoedeisendheid betreft, beroepen de verzoekende partijen zich in essentie op een ernstig financieel nadeel dat zij dreigen te lijden en dat eigen zou zijn aan de bestreden regeling op zich.

13.2. Het volstaat evenwel op zich niet een financieel nadeel in te roepen, om de behandeling bij spoedeisendheid te verantwoorden. Dit is uitzonderlijk anders, indien bijzondere redenen worden aangevoerd waaruit blijkt dat de omvang van dit financiële nadeel op de situatie van de verzoekende partij een zodanige impact heeft dat zij dit niet kan lijden tot de uitspraak ten gronde.

Een financieel verlies kan immers, tenzij het tegendeel aannemelijk wordt gemaakt, worden hersteld na een annulatiearrest. Om de spoedeisendheid aan te tonen moeten de financiële gevolgen, zo ze concreet zijn aangetoond, in beginsel onomkeerbaar zijn. De omvang van een financieel en economisch nadeel moet dus, om een gebeurlijke schorsing te verantwoorden, dermate zijn dat verzoeker de duur die een annulatieprocedure in beslag neemt, niet zal kunnen overbruggen. Een verzoekende partij kan er zich niet toe beperken, wat dat betreft, te stellen dat zij dit nadeel lijdt, zonder enig gegeven te verstrekken omtrent het bestaan en de omvang ervan.

13.3. De door de verzoekende partijen neergelegde stukken tonen niet aan dat hun activiteiten tijdens de duur van de annulatieprocedure op een definitieve of moeilijk omkeerbare wijze in gevaar worden gebracht of een dergelijke financiële impact hebben dat een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

13.4. De tweede en de vierde verzoekende partij zijn rechtspersonen.

Zij verzuimen om enige concretisering te geven van de impact van de bestreden regeling op hun bedrijfsvoering. Zij tonen namelijk niet aan dat het bestaan of voortbestaan zelf of hun financieel evenwicht ernstig in gevaar wordt gebracht bij zoverre dat de nietigverklaring van de bestreden beslissing en het daaropvolgend rechtsherstel voor hen geen onmiddellijk nut meer kan hebben. Zij brengen in dit verband in hun verzoekschrift geen bewijs aan, bijvoorbeeld door het voorleggen van concrete argumenten en gegevens en door het toelichten van de te verwachten gevolgen van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden bepalingen en dit alles gestaafd met verifieerbare overtuigingsstukken – te denken valt aan cijfers over hun actuele financiële toestand en een realistische begroting van hun toekomstige inkomsten en uitgaven, een met stukken gestaafde toelichting over hun financiële verplichtingen en hun lopende verbintenissen, de financiële gevolgen van de verbreking daarvan, een toelichting die inzichtelijk maakt waarom op korte termijn een nieuwe visie op een tijdelijk bijgestelde werking niet haalbaar is.

Aangezien de spoedeisendheid *in concreto* moet worden aangetoond, ligt het nochtans in de lijn der verwachtingen dat in geval van een collectief verzoekschrift, voor elke betrokken verzoekende partij, de spoedeisendheid *in concreto* wordt gestaafd.

13.5. De eerste, tweede en derde verzoekende partij voeren statistische gegevens aan waaruit volgens hen blijkt dat bij een substantieel percentage van de door hen uitgevoerde ritten via de applicatie van de vierde verzoekende partij het ophalen van de klant gebeurt binnen de vijftien minuten na de bestelling van de rit.

Dienaangaande valt vooreerst op te merken dat wat de tweede verzoekende partij betreft, uit de neergelegde gegevens blijkt dat deze geen betrekking lijken te hebben op haarzelf als vennootschap, maar uitsluitend op haar zaakvoerder. Ook al hebben deze gegevens betrekking op de zaakvoerder, toch gaat het om afzonderlijke personen.

Voorts blijkt dit overzicht slechts betrekking te hebben op de ritten die werden uitgevoerd via de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en geëxploiteerde applicatie. Er wordt geen informatie aangereikt over het totaal aantal uitgevoerde ritten door de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij, noch over het aandeel van de ritten die werden uitgevoerd via de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en geëxploiteerde applicatie in dit totaal aantal.

In de mate dat de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij uit de voorgelegde cijfers zonder meer afleiden dat zij aldus negentig procent van hun inkomsten zouden verliezen en de vierde verzoekende partij uitgaat van een ernstige daling in gebruik van haar applicatie, lijkt het bovendien slechts een hypothetisch nadeel te betreffen, dat de schorsing van de bestreden bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 geenszins kan verantwoorden. Dat een groot deel van de ritten wordt uitgevoerd binnen vijftien minuten na de bestelling van de rit, toont als dusdanig immers niet aan dat al deze ritten niet meer zouden worden besteld of dat ze zouden worden geannuleerd indien de wachttijd langer zou duren. Zo is het ook denkbaar dat klanten rekening zullen houden met de nieuwe regeling en zullen overgaan tot bestelling van de ritten ruim op voorhand. Met de verwerende partij kan worden aangenomen dat wanneer het gaat om vervoer van of naar de luchthaven de klant zich doorgaans ruim op voorhand voorneemt om gebruik te maken van een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer.

Daarbij dient ook te worden bedacht dat de beperkingen die gelden voor de eerste tot en met de derde verzoekende partij wanneer zij gebruik maken van de applicatie van de vierde verzoekende partij, evenzeer lijken te gelden voor straattaxi's die geen gebruik maken van de applicatie van de vierde verzoekende partij.

De verzoekende partijen leggen ook geen bewijsstukken neer die hun beweerd nadeel op dat punt ondersteunen in verband met de uitgevoerde

ritten na de inwerkingtreding van de bestreden bepalingen op 1 januari 2020, ondanks het feit dat het beroep pas werd ingesteld op 24 januari 2020. Het neergelegde cijfermateriaal heeft uitsluitend betrekking op de periode vóór de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019.

13.6. Door de verzoekende partijen worden ook statistische gegevens voorgelegd die zouden aantonen dat de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij een niet te verwaarlozen aantal ritten uitvoeren van en naar de Luchthaven Brussel- Nationaal en de bestreden bepalingen de kansen voor de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij hypothekeren om hun aantal ritten van en naar de luchthaven te bestendigen en te verhogen, en dus ook de kansen voor de vierde verzoekende partij om het gebruik van de door haar ontwikkelde en beheerde applicatie te zien toenemen. Die gegevens tonen echter niet aan dat zij de duur die een annulatieprocedure in beslag neemt, niet zullen kunnen overbruggen. Hieruit blijkt overigens dat het aandeel van de ritten van en naar de Luchthaven Brussel-Nationaal weliswaar niet te verwaarlozen is, maar toch eerder beperkt is in vergelijking met het totaal aantal uitgevoerde ritten via de applicatie van de vierde verzoekende partij.

13.7. In verband met de financiële weerslag stellen de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij ten slotte dat zij “hoofdzakelijk ritten uitvoeren met behulp van de applicatie ontwikkeld en beheerd door de vierde verzoekende partij”. Uit het door de verzoekende partijen als vertrouwelijk stuk neergelegd overzicht van inkomsten voor de ritten uitgevoerd tussen 1 oktober 2019 en 31 december 2019 blijkt echter op het eerste gezicht niet of het gaat om de totale inkomsten van de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij uit de verstrekte taxidiensten, dan wel slechts de totale inkomsten uit de verstrekte taxidiensten met toepassing van de door de vierde verzoekende partij ontwikkelde en beheerde applicatie.

14. In de mate dat de verzoekende partijen zich wat de spoedeisendheid betreft, voorts beroepen op een arrest van de Franse Raad van

State – RvS Frankrijk, 5 februari 2014, nrs. 374524 en 374554, *SAS Allocab e.a.* (schorsing) – lijken zij eraan voorbij te gaan dat de schorsingsvoorwaarde inzake de “*urgence*” zoals ingevuld door de Franse Raad van State niet zonder meer kan worden gelijkgesteld met de voorwaarde van de spoedeisendheid zoals ingevuld in de rechtspraak van de Belgische Raad van State. Voorts lijkt de Franse wetgeving die in de voormelde zaak in het geding was op het eerste gezicht ook verschillen te vertonen met de in de huidige zaak bestreden bepalingen.

15. Voor zover de verzoekende partijen bij de uiteenzetting van de spoedeisendheid uitgaan van een bepaalde – en door de verwerende partij uitdrukkelijk tegengesproken – interpretatie van de bestreden bepalingen en dit ook doen in beide aangevoerde middelen, moet erop worden gewezen dat een onderzoek hiervan samenhangt met een onderzoek van de middelen, terwijl het vereiste van de spoedeisendheid een afzonderlijke voorwaarde is.

16. In de mate dat de verzoekende partijen erop wijzen dat de huidige vergunningen van de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij bijna verstrijken, zodat zij na die datum aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 zijn onderworpen en dat de vierde verzoekende partij onmiddellijk nadeel lijdt van de bestreden bepalingen, aangezien haar applicatie wordt gebruikt door een aanzienlijk aantal chauffeurs, waaronder er een heel aantal zijn van wie de vergunning reeds is verstreken of zal verstrijken op korte termijn, valt op te merken dat het louter uitvoerbaar karakter van een reglementair besluit op zich evenmin voldoende is om het gevaar voor een onherroepelijk schadelijk gevolg te staven.

17. In de mate dat de verzoekende partijen nog aanvoeren dat de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij, gelet op hun bestaande vergunning, nog de overgangsregeling genieten vervat in artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019, valt op te merken dat minstens de vierde verzoekende partij in staat mocht worden geacht bewijsstukken te hebben neergelegd om het beweerde nadeel te ondersteunen over de periode tussen de inwerkingtreding van de

bestreden bepalingen op 1 januari 2020 en het instellen van het beroep op 24 januari 2020.

Terecht wordt er door de verwerende partij ook op gewezen dat, specifiek wat de derde verzoekende partij betreft, de oude vergunning reeds afliep op 31 januari 2020 zodat er thans wel cijfers beschikbaar zouden moeten zijn over de impact van “de vijftienminutenregel”, doch dat de derde verzoekende partij dienaangaande ook bij haar pleitnota geen cijfers aangebracht heeft.

18. Ten slotte verhindert niets de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij om een machtiging in de zin van artikel 1, 8°, *juncto* artikel 12, § 1, van het decreet van 29 maart 2019 aan te vragen en te verkrijgen voor zover zij voldoen aan de specifieke voorwaarden voor standplaatstaxi's, zodat ook zij hun activiteiten kunnen exploiteren vanop een standplaats en niet onderworpen zullen zijn aan een wachttijd van 15 minuten of aan de perimeter van 200 meter rond standplaatsen en het grondgebied van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

19. Wat voorafgaat, leidt tot het besluit dat de verzoekende partijen niet aantonen dat hun zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring.

20. Aldus is niet voldaan aan alvast één van de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, die cumulatief vervuld moeten zijn, wil een vordering tot schorsing worden toegewezen.

BESLISSING

De Raad van State verwerpt de vordering.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van negen juni tweeduizend twintig, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Bruno Seutin,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,
bijgestaan door	
Vera Wauters,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Vera Wauters

Geert Van Haegendoren