RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 251.079 van 28 juni 2021
in de zaak A. 224.423/IX-9811

In zake : de BVBA M-S SERVICES
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Julien Tondreau
kantoor houdend te 1180 Brussel
Sumatralaan 41
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Staelens
kantoor houdend te 8000 Brugge
Stockhouderskasteel
Gerard Davidstraat 46 bus 1
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij:

de BV UBER
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Frank Judo en Nicolas Goethals
kantoor houdend te 1000 Brussel
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 2 februari 2018, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant van 1 december 2017 houdende niet-inwilliging van het beroep tegen de intrekking van een vergunning voor het verhuren van een voertuig met bestuurder van bvba M-S Services, door het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle.

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.

De bv Uber heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 24 mei 2018. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Wendy Depester heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 3 mei 2021.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Julien Tondreau en Margaretha Pil, die verschijnen voor de verzoekende partij, advocaat Tijs Lust, die *loco* advocaat Bart Staelens verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Frank Judo, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Wendy Depester heeft advies gegeven.

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

III. Feiten en regelgevend kader

3.1. De artikelen 2, 5°, 41 en 42, § 1, 1° tot 5°, van het decreet van 20 april 2001 ‘betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg’ (hierna: het decreet van 20 april 2001) zoals van toepassing ten tijde van de bestreden beslissing, bepalen:

> “Art. 2. In dit decreet wordt verstaan onder:
> […]
> 5° diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder: alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen;
> […]
> Art. 41. § 1. Niemand mag, zonder vergunning, een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder op het grondgebied van het Vlaamse Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.
> § 2. De vergunning wordt afgeleverd door de gemeente op wiens grondgebied de exploitatiezetel van de kandidaat-vergunninghouder gevestigd is en is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.
> § 3. De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.
> Art. 42. § 1. De voorwaarden voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden door de gemeenteraad vastgelegd. Hierbij worden minstens de volgende beginselen toegepast:
> 1° het voertuig dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst, moet het door het cliënteel vereiste comfort en accessoires bieden aan passagiers. De Vlaamse regering kan deze criteria nader bepalen;
> 2° het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;
> 3° elke verhuring geeft aanleiding tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan. Dit register dient gedurende vijf jaar vanaf de ingebruikname ervan, op de zetel van de onderneming te worden bewaard;
> 4° het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt, en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke

overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de natuurlijke persoon of rechtspersoon voor een duur van ten minste drie uren;

5° het voertuig mag zich noch op de openbare weg begeven noch erop stilstaan, indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming verhuurd is."

Artikel 61 van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 'betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder' (hierna: BVR van 18 juli 2003) zoals van toepassing ten tijde van de bestreden beslissing bepaalt:

"Het model van de schriftelijke overeenkomst, bedoeld in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet, is gevoegd als bijlage XIV bij dit besluit. De overeenkomsten en de eventuele ontwerpovereenkomsten krijgen een doorlopende nummering."

3.2. De verzoekende partij is een professionele vervoerder die door de tussenkomende partij met behulp van de digitale applicatie Uber X in contact wordt gebracht met gebruikers/passagiers, die lid zijn van de rechtspersoon naar Nederlands recht 'Platform Rider Association' (hierna: de PRA). Door een rit via de Uber X-applicatie aan te vragen wordt de gebruiker/passagier, na aanvaarding van de algemene voorwaarden, lid van de PRA. De tussenkomende partij oefent een bemiddelingsfunctie uit tussen de professionele vervoerders en de gebruikers/passagiers/leden van de PRA.

Een professionele vervoerder die zijn diensten wenst aan te bieden met behulp van de digitale applicatie Uber X, moet over een vergunning beschikken voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (hierna: VVB-vergunning). Tussen de professionele vervoerder en de PRA wordt een verhuurovereenkomst gesloten. Volgens die overeenkomst worden met behulp van de digitale applicatie Uber X, ritten besteld door de gebruikers/passagiers/leden van de PRA. De professionele vervoerder kan beslissen om deze ritaanvragen te aanvaarden of te weigeren. Wanneer hij de ritaanvraag aanvaardt, voert hij de rit uit en wordt hij hiervoor betaald.

Ter vergoeding van haar diensten, namelijk het in contact brengen van professionele vervoerders met gebruikers/passagiers/leden van de PRA, houdt de tussenkomende partij van de prijs van de rit een bepaald percentage in (doorgaans 25%). Nadat de rit beëindigd is, debiteert de tussenkomende partij de kredietkaart van de gebruiker/passagier/lid van de PRA en crediteert zij de rekening van de professionele vervoerder, na aftrek van voormeld percentage.

3.3. De verzoekende partij is houder van een VVB-vergunning, verleend door het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle. Het voertuig dat door de verzoekende partij wordt verhuurd, draagt het herkenningsteken VVB-3022.

3.4. Op 13 mei 2017 controleren politieagenten uit de politiezone Brussel-Elsene het voormelde voertuig van de verzoekende partij in Brussel. Ze stellen een proces-verbaal op waarin – in essentie – wordt vastgesteld dat een van de zaakvoerders van de verzoekende partij een taxidienst uitvoert op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder toelating van deze overheid.

Door de verbaliserende politieagenten wordt de voertuigkaart met herkenningsteken VVB-3022 van de verzoekende partij in beslag genomen en naar de stad Halle gestuurd.

3.5. Op 1 september 2017 beslist het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle om de VVB-vergunning van de verzoekende partij in te trekken. Die beslissing wordt als volgt gemotiveerd:

> “Advies en motivering
> Thans dient het college zich te beraden over het opleggen van een sanctie, rekening houdend met de verweermiddelen van de exploitant.
> Ter herinnering: de feiten die aanleiding gaven tot de hoorzitting:
> - het uitvoeren van een taxidienst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder enige toelating van deze overheid;
> - het niet aanwezig zijn in het voertuig van een schriftelijke overeenkomst van het type voorzien in artikel 42§1, 4° van het decreet van 20 april 2001

betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg zoals tot op heden gewijzigd.
1. Exploitant meent dat zijn vergunning ten onrechte door de politie werd ingetrokken en baseert zich hierbij op
- het arrest van het Grondwettelijk Hof 41/2010 dd. 29.4.2010 dat aan het Brussels Gewest verbiedt te discrimineren
- een aantal elementen opgenomen in een parlementair antwoord van minister Pascal Smet van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit en openbare werken, waarin de geldigheid van mijn werkwijze wordt aangetoond
2. Exploitant beweert aan de politie een schriftelijke overeenkomst te hebben voorgelegd waaruit moest blijken dat het om een VVB-opdracht ging, en niet om een taxirit.
Advies LOE:
1. Het arrest van het Grondwettelijk Hof waarnaar door de zaakvoerder werd verwezen op de hoorzitting dd. 28 juli 2017 is een arrest gewezen op prejudiciële vraag. Bij een beroep tot vernietiging wordt de bestreden wetgevende norm geheel of gedeeltelijk vernietigd. De aangevochten norm wordt geacht nooit te hebben bestaan. Dat is niet het geval voor een arrest gewezen op prejudiciële vraag. Het gevolg van zo'n arrest dat de ongeldigheid van een norm vaststelt, is dat de rechter die de prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof heeft gesteld deze norm niet meer kan of mag toepassen, maar zonder dat de norm zelf uit de rechtsorde verdwijnt.
Parlementaire vragen en antwoorden hebben geen invloed op bestaande wetgeving.
De stad moet dus het Vlaamse decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder toepassen.
Voor de exploitant betekent dit dat hij zijn Vlaamse Gewestvergunning niet in een ander gewest mag gebruiken.
2. Tijdens de hoorzitting werd dit document voorgelegd: het betreft een algemene huurovereenkomst met het ‘Platform Rider Association’, een organisatie die werd opgericht door Uber. Exploitant heeft geen specifieke huurovereenkomst per klant afgesloten, zoals bepaald door de Vlaamse regering. Data en uren van de prestaties werden niet vermeld. Artikel 42§1 van het decreet bepaalt nochtans
- dat elke verhuring aanleiding geeft tot een inschrijving in een register, dat gehouden wordt op de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan
- dat het voertuig slechts ter beschikking mag gesteld worden krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig.
Gezien er zich geen geldige overeenkomst in zijn voertuig bevond, moet de opdracht als een taxidienst beschouwd worden terwijl er geen taxilicht aanwezig was en de taxameter niet aan stond. Exploitant mag in het

Brusselse gewest geen taxidienst uitoefenen.
Exploitant kan evenmin aantonen dat hij in het verleden andere VVB-opdrachten correct zou uitgevoerd hebben en er zijn geen garanties dat hij dit in de toekomst wel zal doen.
Rekening houdend met deze elementen wordt voorgesteld de vergunning definitief in te trekken. Exploitant kan wel zijn taxivergunning behouden."

3.6. Op 27 september 2017 dient de verzoekende partij beroep in bij de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Halle van 1 september 2017.

3.7. Op 1 december 2017 beslist de provinciegouverneur om het beroep niet in te willigen. Die beslissing wordt als volgt verantwoord:

"Voor de invoering van het decreet gold geen bijzondere wetgeving voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. Dat leidde tot een hele resem aan misbruiken waarbij de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder in vele gevallen als vermomde taxi's werden ingezet en dus tot oneerlijke concurrentie met de taxidiensten waarop een strikte regeling van toepassing was. Om een einde te stellen aan die misbruiken heeft de decreetgever er uitdrukkelijk voor gekozen om enerzijds een duidelijk onderscheid te maken tussen de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder en de taxidiensten en anderzijds een uitgebreide regeling uit te werken voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.
Artikel 2, 5°, van het decreet van 20 april 2001 definieert diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder als 'alle bezoldigde vervoerdiensten van personen, door middel van voertuigen met bestuurder, die noch geregeld vervoer noch taxidiensten zijn en die naar bouw en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 9 personen, de bestuurder inbegrepen'. Daarmee zijn de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder de restcategorie van vervoerdiensten die met kleine voertuigen worden uitgevoerd. Dat wordt bovendien bevestigd door de memorie van toelichting bij het decreet.
'In 5° worden de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder gedefinieerd. Deze diensten worden omschreven als de overblijvende categorie van het personenvervoer over de weg, dat wil zeggen diensten die noch taxidiensten, noch collectieve taxidiensten zijn en niet als geregeld of bijzonder geregeld vervoer te beschouwen zijn.'
Artikel 42, §1 van het decreet d.d. 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg [...] bepaalt dat een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder enkel kan worden geëxploiteerd als voldaan is aan een aantal minimumvoorwaarden. Die minimumvoorwaarden omvatten onder andere dat elke verhuring dient te worden ingeschreven in een register (omvat o.a. datum en uur van bestelling, alsook precieze

voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan), dat de verhuring gebeurt krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse Regering die wordt afgesloten voor minstens drie uur, dat het voertuig zich niet op de openbare weg mag begeven indien het niet vooraf op de zetel van de onderneming werd verhuurd en dat de verhuring enkel op het voertuig slaat. De memorie van toelichting verduidelijkt dat het feit dat het voertuig slechts ter beschikking kan worden gesteld aan een op voorhand bepaald persoon, na een voorafgaande bestelling, het voornaamste kenmerk van de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder uitmaakt.

Daarin bestaat dan ook het belangrijkste onderscheid met de taxidiensten.

Het feit dat diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder vooraf dienen te worden besteld, betekent niet dat bij het sluiten van de overeenkomst alles al dient vast te liggen. In de nota aan de Vlaamse Regering bij het besluit van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder wordt uitdrukkelijk aangehaald dat exploitanten met bedrijven, reisbureaus, mutualiteiten, enz. kaderovereenkomsten kunnen afsluiten om hun klanten, bezoekers, leden, enz. te vervoeren. Het precieze voorwerp van de overeenkomst kan daarbij niet worden bepaald. Daarom dient telkens wanneer de exploitant een opdracht krijgt in uitvoering van de kaderovereenkomst die opdracht te worden uitgeschreven in het register en moet er een overeenkomst worden opgesteld die het precieze voorwerp van de opdracht bepaalt en die voldoet aan de minimumduur van drie uur.

Daarbij gaat de regelgever er dan ook van uit dat er enkel rechten en verplichtingen ontstaan tussen de partijen die de overeenkomst aangaan. De betaling gebeurt normaliter ook via facturatie tussen deze partijen nadat de dienstverlening van drie uur is uitgevoerd.

In het hogervermelde voorbeeld van de kaderovereenkomst, is het dan ook het bedrijf, reisbureau, mutualiteit, enz. die instaat voor de betaling van de geleverde diensten. Diegene die gebruik heeft gemaakt van het voertuig betaalt in dit geval de vervoerder niet.

‘Uber X’ bestaat in feite uit een vereniging naar Nederlands recht (met rechtspersoonlijkheid) getiteld ‘Platform Rider Association’. De vereniging heeft als statutair doel ‘de belangenbehartiging van ‘riders’ binnen het geheel van economische platformen in de ruimste zin te bevorderen’. Concreet komt het erop neer dat de vereniging als tussenpersoon instaat voor de organisatie van vervoer van haar leden (‘riders’).

Hoewel de statuten bepalen dat de leden worden aanvaard door het bestuur van de vereniging geeft Uber in haar toelichting zelf aan dat alle gebruikers van ‘Uber X’ in België (automatisch?) lid zijn van de vereniging.

De rol van tussenpersoon van de vereniging bestaat erin dat zij als rechtspersoon overeenkomsten aangaat met aanbieders van diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. In die overeenkomsten wordt bepaald dat de vervoerder vervoer zal aanbieden aan de vereniging voor een minimum periode van 3 uur en aan een minimumtarief van € 90. Leden van de vereniging kunnen middels de vereniging gebruik maken van de vervoerdiensten van de vervoerder en staan individueel in voor het betalen

van de kosten van de diensten waarvan ze gebruik maken aan de vervoerder zelf.
Dit komt niet overeen met hetgeen de wetgeving voorschrijft, noch met hetgeen de decreetgever voor ogen had voor de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder.
In tegenstelling tot hetgeen de regelgever voor ogen had, geldt 'Uber X' enkel als tussenpersoon. De ritten worden niet voor 'Uber X', noch op vraag van 'Uber X' uitgevoerd. De sturende factor van de dienstverlening zal de individuele gebruiker zijn, die geen partij is bij de overeenkomst tussen de vereniging en de vervoerder. Dat wordt bevestigd door het feit dat de ritten individueel door de gebruikers worden geboekt via de app en eveneens door hen rechtstreeks worden betaald aan de vervoerder.
Normaliter komen de individuele ritten die geboekt worden door de gebruikers ook niet aan de minimumduur van drie uur, noch worden ze vooraf op de zetel van de onderneming besteld. Het onderscheidend element tussen taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is dan ook niet voorhanden.
Daarboven komt het ontwerp van overeenkomst die 'Uber X' met de exploitant zou afsluiten niet overeen met het model dat vastgelegd werd door de Vlaamse Regering. Aangezien het voorwerp van de dienstverlening niet precies bepaald is, zou het eventueel als een kaderovereenkomst, zoals vermeld in de nota aan de Vlaamse Regering kunnen worden gekwalificeerd. Echter, voor zover het om een kaderovereenkomst zou gaan, dient er voor elke verhuring afzonderlijk dan een specifieke overeenkomst te worden afgesloten. Die afzonderlijke overeenkomst dient opnieuw vooraf te worden besteld en aan de minimumduur van drie uur te voldoen. Niets in het ontwerp van overeenkomst wijst erop dat die werkwijze zal worden toegepast.
De diensten die de exploitant uitvoert in opdracht via 'Uber X' moeten dan ook als 'vermomde taxidiensten' worden gekwalificeerd. Het zijn net die diensten die de decreetgever heeft willen aanpakken bij de goedkeuring van het decreet van 20 april 2001 door ze niet onder de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder te laten vallen.
De dienst, die 'Uber X' aanbiedt, en door M-S SERVICES in de verhuur van zijn voertuig met herkenningsteken VVB-3022 gebruikt, is niet in overeenstemming met de huidige Vlaamse regelgeving.
Om die reden kan het eerste rechtsmiddel niet worden weerhouden.
Telkens wanneer de exploitant een opdracht krijgt in uitvoering van de kaderovereenkomst, dient deze opdracht te worden geregistreerd/ingeschreven in het register, en dient er een specifieke overeenkomst te worden opgesteld (met het precieze voorwerp van de opdracht) welke voldoet aan de minimumduur van drie uur en het minimumtarief van € 90.
De heren […] en […] hebben sinds de hoorzitting van 28 juli 2017 geen nieuwe informatie en/of nieuwe documenten bezorgd aan de stad Halle. Het door de beroepsindiener toegezonden document voldoet bovendien niet aan de vereisten van een register.
Om die reden kan het tweede rechtsmiddel niet worden weerhouden.
Gezien de elementen, die naar boven zijn gekomen naar aanleiding van het

onderzoek, en de beoordeling door het gemeentebestuur, wordt voorgesteld het beroep niet in te willigen."

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

4.1. In het eerste middel voert de verzoekende partij de schending aan van de artikelen 2, 4°, en 42, § 1, 3°, 4° en 5°, van het decreet van 20 april 2001, van artikel 61 van het BVR van 18 juli 2003 en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, namelijk het zorgvuldigheidsbeginsel en de materiëlemotiveringsplicht.

4.2. In een *eerste middelonderdeel* stelt de verzoekende partij dat zij als exploitant van de verhuurdienst met de rechtspersoon PRA (huurder), met maatschappelijke zetel te Amsterdam, op 18 november 2016 een kaderovereenkomst heeft gesloten. Uit die kaderovereenkomst blijkt dat het voertuig van de verzoekende partij door de PRA wordt gehuurd, ten voordele van diens leden, voor een duur van twee jaar. Volgens haar zou deze overeenkomst volledig vergelijkbaar zijn met een eerder klassieke huurovereenkomst voor de verhuur van een voertuig met bestuurder, bijvoorbeeld gesloten tussen een bestuurder en een bedrijf dat meerdere werknemers telt en waardoor elke werknemer van het bedrijf gebruik mag maken van de verhuurdiensten van de bestuurder voor een bepaalde duur. Deze kaderovereenkomst voldoet aan het model dat door de Vlaamse Regering in overeenstemming met artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 en artikel 61 van het BVR van 18 juli 2003 werd vastgelegd in bijlage XIV van het BVR.

Daarnaast verwijst de verzoekende partij naar verschillende verklaringen van de toenmalige minister van Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaruit blijkt dat “Uber X legaal is”.

Voorts benadrukt de verzoekende partij dat – in tegenstelling tot wat de verwerende partij argumenteert – uit geen enkele wettelijke of reglementaire bepaling blijkt dat het de PRA (de huurder) zelf dient te zijn die de verhuring bestelt bij de verzoekende partij (de verhuurder). De leden van de PRA, die natuurlijke personen zijn, kunnen dit perfect doen conform de geldende regelgeving.

Met betrekking tot het vereiste in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 dat het voertuig voor een duur van minstens drie uur ter beschikkingstelling moet zijn gesteld, betoogt de verzoekende partij dat die minimumduur van drie uur niet aaneengesloten moet zijn, maar kan worden opgesplitst in verschillende ritten en bekeken moet worden over de ganse duur van de kaderovereenkomst, zijnde een duur van twee jaar.

Ook wijst de verzoekende partij erop dat de manier waarop en door wie zij vergoed wordt, niet in aanmerking mag worden genomen om te oordelen of zij aan de exploitatievoorwaarden voldoet, aangezien er geen wettelijke of reglementaire bepaling is die dit verduidelijkt.

Ten slotte benadrukt de verzoekende partij dat, waar in de bestreden beslissing wordt gesteld dat de trajecten niet besteld zijn op de maatschappelijke zetel, zoals bepaald in artikel 42, § 1, 5°, van het decreet van 20 april 2001, de verwerende partij niet bewijst dat de voertuigbestellingen niet zijn uitgevoerd op de maatschappelijke zetel van de verzoekende partij.

4.3. In een *tweede middelonderdeel* stelt de verzoekende partij dat wanneer er een kaderovereenkomst met betrekking tot de verhuur gesloten is tussen haar en de PRA, het niet nodig is om een specifieke verhuurovereenkomst te

sluiten voor elk traject/elke rit. Met het opleggen van een dergelijke verplichting wordt een bepaalde interpretatie gegeven aan het decreet van 20 april 2001 en het BVR van 18 juli 2003, die betwistbaar en volledig achterhaald is en de toets met de praktijk niet kan doorstaan.

In ondergeschikte orde betoogt de verzoekende partij dat zij wel degelijk voor elk traject een specifieke overeenkomst opstelt. Van zodra zij de verhuring van haar voertuig aanvaardt, heeft zij, met behulp van de app Uber X via telefoon en via de website toegang tot een “bestelbon”. Hierin worden vermeld: het nummer van de bestelde verhuring, het uur van de bestelling, het tarief, de verwijzing naar de kaderovereenkomst, die met de PRA is gesloten, de naam van de passagier die vervoerd dient te worden, het punt van vertrek en aankomst van de verhuring, de naam van de exploitant en van de bestuurder en de nummerplaat. Bijgevolg stemt dit document “bestelbon” overeen met de vereisten van de specifieke overeenkomst beschreven in de bestreden beslissing.

4.4. In een *derde middelonderdeel* stelt de verzoekende partij dat in de bestreden beslissing ten onrechte is geoordeeld dat “de individuele ritten die geboekt worden door de gebruikers niet vooraf in het register op de zetel van de onderneming worden besteld”. Zij wijst erop dat zij alle verhuringen inschrijft in een digitaal register dat bewaard wordt in de “cloud” en dat eveneens toegankelijk is op de zetel van de onderneming. In dit register worden de datum en het uur van de bestelling, de identiteit van de exploitant, de identiteit van de bestuurder, de nummerplaat van het voertuig, de prijs van de verhuring en de afgelegde kilometers vermeld. Bovendien is het mogelijk om het vertrekpunt en het beginmoment van de verhuring te raadplegen evenals het einduur van de verhuring en de plaats van aankomst door te klikken op de tab met betrekking tot de verhuring in kwestie. Bijgevolg is artikel 42, § 1, 3°, van het decreet van 20 april 2001 niet geschonden.

4.5. In een *vierde middelonderdeel* stelt de verzoekende partij dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt vermeld dat de diensten die zij uitvoert

als “vermomde taxidiensten” moeten worden gekwalificeerd. Diensten voor het verhuren van een voertuig met bestuurder die door de verzoekende partij worden geëxploiteerd via de applicatie Uber X kunnen niet worden beschouwd als taxidiensten zonder schending van het begrip ‘taxidiensten’ zoals bepaald in artikel 2, 4°, van het decreet van 20 april 2001.

5.1. In haar memorie van wederantwoord geeft de verzoekende partij met betrekking tot het eerste middelonderdeel nog aan dat – in tegenstelling tot wat de verwerende partij beweert – onder “zetel van de onderneming”, alwaar een kopie van het register moet worden bewaard, de zetel van de verzoekende partij moet worden begrepen en niet de zetel van haar huurder, namelijk de PRA.

5.2. Met betrekking tot het tweede middelonderdeel stelt de verzoekende partij in ondergeschikte orde dat zij wel degelijk voor elk traject een specifieke overeenkomst opstelt, namelijk de hiervóór vermelde bestelbon. Dat één en ander digitaal – en niet op papier – gebeurt, doet geen afbreuk aan het schriftelijk karakter van de overeenkomst. Deze bestelbon bevindt zich altijd aan boord van het voertuig aangezien deze elektronisch geconsulteerd kan worden met een smartphone via de applicatie Uber X.

5.3. In verband met het derde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat de applicatie Uber X, waartoe zij met haar smartphone toegang heeft, een digitaal register bevat waarin alle verhuringen (evenals de details van elke verhuring afzonderlijk) gecentraliseerd worden. Van zodra een verhuring aanvaard is, wordt deze automatisch in de historiek van de verhuringen van de verzoekende partij opgenomen. Deze historiek wordt digitaal bewaard en is toegankelijk via de applicatie en online via de website. Dit digitaal register is derhalve ook toegankelijk op de zetel van de verzoekende partij. Het kan ook uitgeprint worden en op die manier fysiek bewaard worden op haar zetel.

Voorts benadrukt de verzoekende partij ook nog dat artikel 42, § 1, 5°, van het decreet van 20 april 2001 niet inhoudt dat het vertrekpunt van elke

verhuring haar maatschappelijke zetel is, maar dat om zich op de openbare weg te kunnen begeven vanaf deze plaats, het voertuig vooraf gehuurd moet zijn door een klant van wie de instapplaats niet precies overeenstemt met de maatschappelijke zetel van de verzoekende partij.

5.4. Met betrekking tot het vierde middelonderdeel stelt de verzoekende partij nog dat haar voertuig enkel ter beschikking wordt gesteld van de leden van de PRA en niet van het publiek in het algemeen. Zij wijst er in dat verband op dat het lidmaatschap van de PRA niet automatisch is, zoals de verwerende partij beweert en dat dit lidmaatschap door de PRA kan worden geweigerd of dat leden door de PRA kunnen worden uitgesloten.

Daarnaast kan de verzoekende partij het vervoer dat haar gevraagd wordt weigeren, aangezien zij geen dienst van openbaar nut uitoefent.

In de visie van de verzoekende partij is het bovendien zo dat het decreet van 20 april 2001 zo moet worden begrepen dat de categorie van diensten van verhuur van voertuigen met bestuurder “de residuaire categorie van bezoldigd personenvervoer is”, dit wil zeggen dat ze alle types van vervoersdiensten bevat die geen taxidiensten zijn. Aangezien de diensten via de applicatie Uber X geen taxidiensten zijn, kunnen ze terecht onder de categorie van diensten van verhuur van voertuigen met bestuurder worden gebracht.

6. In haar laatste memorie benadrukt de verzoekende partij dat de wijze waarop de exploitant wordt vergoed en door wie, niet in aanmerking mag worden genomen om te beoordelen of zij voldoet aan de exploitatievoorwaarden. Zij wijst in dit verband naar de nota van de afdeling Lokale Organisatie en Werking van het agentschap Binnenlands Bestuur gericht aan de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant op 10 november 2017, waarin uitdrukkelijk wordt gesteld:

> “De beroepsindiener is in derde orde van oordeel dat de manier waarop de exploitant vergoed wordt, niet mag in aanmerking genomen worden bij het

> beoordelen van de naleving van de toepasselijke wettelijke bepalingen. Artikel 48 van het Besluit van de Vlaamse regering d.d. 18.07.2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder […] zou geen wettelijke bepaling bevatten die de manier waarop de vergoeding aan de exploitant wordt betaald, verduidelijkt.
> Deze stelling van de raadsman van de exploitant kan gevolgd worden, daar noch in de hogere wetgeving, noch in het gemeentelijk reglement voor het exploiteren van taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder hierover concrete bepalingen zijn opgenomen."

Daarnaast verwijst de verzoekende partij ook naar een vonnis van de Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel van 16 januari 2019, waaruit blijkt dat naar analogie met de Vlaamse regelgeving, in de in die zaak toepasselijke regelgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, slechts drie voorwaarden aan de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder worden opgelegd, namelijk dat het een geschreven huurovereenkomst is, dat het voor een minimumperiode van drie uur wordt gesloten en dat de minimumprijs van 90 euro in acht wordt genomen, alsook dat deze drie voorwaarden zijn vastgelegd in een tussen de vervoersonderneming en de PRA gesloten huurovereenkomst.

In zoverre ten slotte zou worden geoordeeld dat ook voor een individuele rit – zijnde een individuele bestelling van een vervoersdienst door een lid van de PRA – een afzonderlijke schriftelijke en ondertekende overeenkomst moet worden opgesteld, wijst de verzoekende partij op het volgende:

> "De bestelling van een individuele vervoersdienst is […] een langs elektronische weg gesloten contract waarop artikel XII.15 van het Wetboek van economisch recht van toepassing is, dat het volgende bepaalt:
> '§ 1er. Aan elke wettelijke of reglementaire vormvereiste voor de totstandkoming van contracten langs elektronische weg is voldaan wanneer de functionele kwaliteiten van deze vereiste zijn gevrijwaard.
> § 2. Voor de toepassing van § 1 moet in overweging worden genomen dat:
> - aan de vereiste van een geschrift is voldaan door een geheel van alfabetische tekens of van enige andere verstaanbare tekens aangebracht op een drager die de mogelijkheid biedt toegang ertoe te hebben gedurende een periode die is afgestemd op het doel waarvoor de informatie kan dienen en waarbij de integriteit ervan wordt beschermd, welke ook de drager en de transmissiemogelijkheden zijn; [...].'
> Zoals de rechtsleer uitlegt, 'artikel XII.15 definieert de voorwaarden

waaraan moet worden voldaan om een elektronisch procedé te assimileren met een overeenkomstige formaliteit in de 'papieren' omgeving' (vrije vert.). Artikel XII.15 WER legt met name de voorwaarden vast waaronder het sluiten van een contract langs elektronische weg het mogelijk maakt om te voldoen aan de vereiste van een geschrift, met dien verstande dat voormeld artikel "zich niet beperkt tot de bewijsvormen: de vereiste formaliteiten ad validitatem of voor andere doeleinden worden ook beoogd" (vrije vert.).
In het onderhavige geval voldoet de bestelbon die bij elke vervoersdienst wordt uitgegeven door een lid van de PRA aan de voorwaarde van 'begrijpelijke tekens aangebracht op een drager waartoe men gedurende een passende tijd toegang heeft' (vrije vert.), zodat, hoe het ook zij, aan de vereiste van een geschrift wordt voldaan."

7. In haar laatste memorie verwijst de tussenkomende partij naar twee vonnissen, een vonnis van de Franstalige ondernemingsrechtbank te Brussel van 16 januari 2019 voornoemd en een vonnis van de Nederlandstalige politierechtbank te Brussel van 29 mei 2018, in verband met de rechtsgeldigheid van diensten voor verhuur van voertuigen met bestuurder verricht met behulp van de applicatie Uber X. Deze vonnissen bevestigen volgens de tussenkomende partij de principiële rechtsgeldigheid van de vervoersdiensten die worden geëxploiteerd door de VVB-bedrijven die gebruik maken van de applicatie Uber X. Ten onrechte betoogt de verwerende partij dat met deze vonnissen geen rekening zou kunnen worden gehouden, omdat deze betrekking hebben op de reglementering inzake bezoldigd personenvervoer uitgevaardigd door enerzijds het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en anderzijds het Waalse Gewest, terwijl de huidige procedure de Vlaamse regelgeving betreft. Dit standpunt kan volgens de tussenkomende partij niet worden bijgevallen omdat de Brusselse en Waalse regelgeving omzeggens identiek is aan hun "Vlaamse tegenhanger". Dit is in het bijzonder het geval voor de exploitatievoorwaarden van toepassing op diensten voor verhuur van voertuigen met bestuurder die *in casu* aan de orde zijn. De verwerende partij toont niet aan in welk opzicht de verschillende gewestelijke regelingen (relevante) verschillen zouden vertonen waardoor de vonnissen in kwestie "niet naar analogie [zouden kunnen] worden toegepast" op deze zaak. Met deze vonnissen kan (en moet) integendeel wel degelijk rekening worden gehouden bij de beoordeling van het vernietigingsberoep, nu ze de gegrondheid van het eerste middel bevestigen.

Beoordeling

8.1. In het eerste middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat de overeenkomst die zij heeft gesloten met de PRA, voldoet aan het model dat door de Vlaamse Regering in overeenstemming met artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 en artikel 61 van het BVR van 18 juli 2003 is vastgelegd.

In haar tweede middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat wanneer een kaderovereenkomst met betrekking tot de verhuur gesloten is tussen haar en de PRA, het niet nodig is om een specifieke verhuurovereenkomst te sluiten voor elk traject/elke rit. In ondergeschikte orde argumenteert zij dat de zogenaamde “bestelbon” beschouwd kan worden als een dergelijke specifieke verhuurovereenkomst.

8.2.1. Artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 bepaalt dat het voertuig slechts ter beschikking mag worden gesteld van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Vlaamse Regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig, wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt, in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de natuurlijke persoon of rechtspersoon voor een duur van ten minste drie uren.

Het model van de schriftelijke overeenkomst, bedoeld in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001, is gevoegd als bijlage XIV bij het BVR van 18 juli 2003 (artikel 61 BVR 18 juli 2003). Uit deze modelovereenkomst blijkt dat een kaderovereenkomst kan worden gesloten. Ook in de nota aan de Vlaamse Regering bij het ontwerp dat later het BVR 18 juli 2003 is geworden, wordt vermeld dat kan worden gewerkt met een kaderovereenkomst.

Dat een kaderovereenkomst kan worden gesloten, wordt trouwens ook bevestigd in de memorie van toelichting bij het ontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 13 februari 2004 ‘tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen’ (*Parl.St.* Vl.Parl. 2003-2004, nr. 1873/1, 7):

> “De essentiële voorwaarden voor een dienst voor verhuurvoertuigen met bestuurder blijven dat het voertuig het voorwerp uitmaakt van een vooraf-gaande bestelling, dat er een overeenkomst wordt opgemaakt en dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de klant gedurende ten minste drie uur. Als er niet aan deze voorwaarden is voldaan, dan gaat het om een taxidienst.
> Deze vorm kan dus worden gebruikt door bedrijven, reisbureaus, mutualiteiten, enzovoort die met een exploitant een kaderovereenkomst afsluiten om hun klanten, bezoekers, leden, enzovoort te vervoeren. In dat geval kan het precieze voorwerp van het verhuurcontract echter nog niet worden bepaald. Telkens wanneer de exploitant een opdracht krijgt in uitvoering van deze kaderovereenkomst, moet dit worden ingeschreven in het register en moet er een overeenkomst worden opgesteld. Het precieze voorwerp van de verhuring moet dus worden opgenomen in de overeenkomst: het voertuig dat wordt verhuurd, moet geïdentificeerd kunnen worden, de duur van de overeenkomst moet worden bepaald, enzovoort. Deze overeenkomst kan met de gewone post of per fax worden opgestuurd en teruggestuurd, of de klant kan deze ondertekenen op het ogenblik dat hij in het voertuig stapt. De essentiële voorwaarde blijft dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de klant, dus het bedrijf, het reisbureau, de mutualiteit, enzovoort voor een duur van minimum drie uur.
> Om te verduidelijken dat de klant in dit laatste geval het bedrijf, het reisbureau, de mutualiteit is, wijzigt artikel 8, tweede lid van dit ontwerp van decreet het woord ‘de persoon’ door de woorden ‘de natuurlijke persoon of rechtspersoon’ zodat deze woorden verwijzen naar de eerste zin van artikel 42, § 1, 3°, van het [decreet van 20 april 2001], waarin bepaald wordt dat het voertuig slechts ter beschikking mag worden gesteld van een welbepaalde persoon of rechtspersoon op basis van een schriftelijke overeenkomst.”

8.2.2. De verzoekende partij heeft op 18 november 2016 een schriftelijke huurovereenkomst gesloten met de PRA. De PRA huurt het voertuig van de verzoekende partij, volgens de bewoordingen van deze overeenkomst, voor een duur van twee jaar ten voordele van haar leden. De verzoekende partij blijkt via haar smartphone en via de website www.uber.com te allen tijde toegang te hebben tot dit document.

Die schriftelijke huurovereenkomst moet worden gekwalificeerd als een kaderovereenkomst. *In casu* is in de kaderovereenkomst onder meer bepaald dat de verzoekende partij haar voertuig gedurende een periode van minstens drie uren ter beschikking stelt van de PRA voor 90 euro en dat de leden van de PRA (gebruikers/passagiers) tegen betaling gebruik kunnen maken van het voertuig met bestuurder.

8.3.1. Uit de hiervóór geciteerde parlementaire voorbereiding, blijkt echter dat als een kaderovereenkomst is gesloten, voor iedere individuele rit ter uitvoering ervan, nog steeds een afzonderlijke schriftelijke overeenkomst moet worden opgesteld. Dit kan trouwens ook worden afgeleid uit het model van de schriftelijke overeenkomst, bedoeld in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001, dat is gevoegd als bijlage XIV bij BVR van 18 juli 2003. Daarin wordt in de mogelijkheid voorzien van deelprestaties – een individuele rit – maar deze moeten zijn opgenomen in een "overeenkomst" en daarbij moet voor iedere deelprestatie de dag en het begin en einde van de uitvoering van de deelprestatie worden vermeld. Dit sluit ook aan bij het bepaalde in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 waarin melding wordt gemaakt van een ondertekende schriftelijke overeenkomst.

Dat volgens de verzoekende partij met het opleggen van dergelijke verplichting een bepaalde interpretatie wordt gegeven aan het decreet van 20 april 2001 en het BVR van 18 juli 2003, die volledig achterhaald is en de toets met de praktijk niet kan doorstaan, kan de verzoekende partij misschien betreuren maar is louter een opportuniteitskritiek. De Raad van State blijft daarvan weg. Hij is rechter van de wettigheid en moet de regelgeving toepassen zoals die van toepassing was ten tijde van de bestreden beslissing en wars van elke toets met de "praktijk", zeker als die *contra legem* is.

8.3.2. Uit de informatie die de verzoekende partij heeft verstrekt, blijkt dat er een "waybill" of "digitale bestelbon" wordt opgemaakt van zodra zij een rit, besteld door een gebruiker/passagier via de digitale applicatie Uber X, heeft

aanvaard. Op dit document zijn de volgende gegevens terug te vinden: het nummer van de bestelde verhuring, de datum en het uur van de bestelling, het tarief, de verwijzing naar de kaderovereenkomst, gesloten tussen de verzoekende partij en de PRA, de naam van de gebruiker/passagier, het punt van vertrek en het punt van aankomst van de rit, de naam van de bestuurder van het voertuig en de gegevens van het voertuig. De verzoekende partij heeft via haar smartphone en via de website www.uber.com te allen tijde toegang tot dit document.

De vraag rijst of deze “waybill” of “digitale bestelbon” als een geldige afzonderlijke schriftelijke overeenkomst kan worden beschouwd.

Het Hof van Cassatie heeft in zijn arrest van 13 juni 2017 (P.16.0886.N) geoordeeld, dat e-mailcorrespondentie tussen partijen niet beantwoordt aan het model van schriftelijke overeenkomst bedoeld onder meer in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001. Als e-mailcorrespondentie geen ondertekende schriftelijke overeenkomst is, dan is de “waybill” dit evenmin.

Voor zover de verzoekende partij in haar laatste memorie aangeeft dat een bestelling van een individuele rit een langs elektronische weg gesloten contract is, wordt vastgesteld dat zij op geen enkele wijze het bewijs voorlegt – bijvoorbeeld aan de hand van een uitgeprinte versie – dat een dergelijke “bestelling” een langs elektronische weg gesloten overeenkomst is die door beide partijen is ondertekend met een digitale handtekening.

De verzoekende partij levert aldus niet het bewijs dat voor individuele ritten steeds een afzonderlijke schriftelijke ondertekende overeenkomst wordt opgesteld zoals bedoeld in artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001.

Die vaststelling volstaat, zonder dat nog onderzocht moet worden of de gebruiker dan wel de PRA de schriftelijke overeenkomst moet

ondertekenen en of een individuele rit ter uitvoering van een kaderovereenkomst minimum drie uren moet duren.

8.4. Uit wat voorafgaat volgt dat de verwerende partij tot het besluit mocht komen dat de verzoekende partij artikel 42, § 1, 4°, van het decreet van 20 april 2001 niet heeft nageleefd.

8.5. Het eerste en het tweede middelonderdeel samengenomen, zijn in de hiervóór aangegeven mate niet gegrond.

9.1. In een derde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat zij alle verhuringen heeft ingeschreven in een register dat zij bijhoudt op de zetel van haar onderneming en waarin zij de datum, het uur van de bestelling en het precieze voorwerp van het huurcontract en de prijs heeft vermeld, zodat artikel 42, § 1, 3°, van het decreet van 20 april 2001 niet is geschonden.

Het derde middelonderdeel betreft op dat punt een overtollig motief. Kritiek op een overtollig motief kan niet tot vernietiging leiden. Het derde middelonderdeel is in die mate onontvankelijk.

9.2. In zoverre de verzoekende partij voor het eerst in haar memorie van wederantwoord met betrekking tot het derde middelonderdeel de schending aanvoert van artikel 42, § 1, 5°, van het decreet van 20 april 2001 en dit pas daarin toelicht, is dit laattijdig en bijgevolg onontvankelijk.

10. In een vierde middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat in de bestreden beslissing ten onrechte wordt vermeld dat de diensten die zij uitvoert als “vermomde taxidiensten” moeten worden gekwalificeerd.

Het vierde middelonderdeel betreft eveneens een overtollig motief. Kritiek op een overtollig motief kan niet tot vernietiging leiden. Het vierde middelonderdeel is onontvankelijk.

11. Het eerste middel is deels onontvankelijk, deels ongegrond.

B. Conclusie

12. Het auditoraat besluit tot de gegrondheid van het eerste middel. Uit de bespreking hiervóór is evenwel gebleken dat de Raad van State die conclusie niet kan bijvallen.

13. Er is echter meer. Op de terechtzitting heeft de verwerende partij verklaard dat de verzoekende partij thans opereert met een vergunning uitgereikt op grond van het decreet van 29 maart 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer'. Deze bewering is althans op de terechtzitting door de verzoekende partij en de tussenkomende partij niet weersproken. Dit decreet heeft onder meer hoofdstuk VI 'De diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder' van het decreet van 20 april 2001 opgeheven en bevat daarenboven niet meer de zogenaamde strenge voorwaarden om als verhuurder van een voertuig met bestuurder actief te zijn. Dit doet bijgevolg de vraag rijzen of de verzoekende partij het voordeel dat zij nastreeft met huidig beroep ingevolge de gewijzigde regelgeving ondertussen reeds heeft verworven – minstens kunnen verwerven – en of zij bijgevolg nog langer over een actueel belang beschikt.

De vraag naar het actueel belang raakt de openbare orde en mag door de Raad van State, desnoods ambtshalve, in elke stand van het geding worden opgeworpen, op voorwaarde dat de partijen hierover debat hebben kunnen voeren. Om die reden wordt aan de partijen toegelaten hun standpunt schriftelijk aan de Raad over te maken, op de wijze zoals in het dictum bepaald, en wordt het auditoraat met een aanvullend onderzoek belast, dat in voorkomend geval beperkt mag worden tot het onderzoek van de ontvankelijkheid van het beroep.

BESLISSING

1. De Raad van State heropent het debat.

2. Aan de partijen wordt een termijn van dertig dagen verleend, vanaf de kennisgeving door de griffie van dit arrest, om aan de griffie een aanvullende memorie toe te sturen met betrekking tot het actueel belang van de verzoekende partij.

3. Het door de auditeur-generaal aangewezen lid van het auditoraat wordt ermee belast om een aanvullend verslag op te stellen.

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

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Bruno Seutin,	staatsraad,
Patricia De Somere,	staatsraad,

bijgestaan door

Vera Wauters,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Vera Wauters	**Geert Van Haegendoren**