

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 251.777 van 7 oktober 2021
in de zaak A. 233.267/IX-9864**

In zake :

1. de NV TAXIS AUTOLUX
 2. de BV V-TAX
 3. de BV UNITAX BRABANT
 4. de VZW NATIONALE GROEPERING VAN
ONDERNEMINGEN MET TAXI-EN
LOCATIEVOERTUIGEN MET CHAUFFEUR –
GROUPEMENT NATIONAL DES ENTREPRISES DE
VOITURES DE TAXIS ET DE LOCATION AVEC
CHAUFFEUR
 5. de gemeente ZAVENTEM
 6. het SOCIAAL FONDS VOOR DE
TAXIONDERNEMINGEN EN DE DIENSTEN VOOR
VERHUUR VAN VOERTUIGEN MET CHAUFFEUR
 7. de VAKBOND ACV-TRANSPORT EN COMMUNICATIE
 8. de VAKBOND BELGISCHE TRANSPORTBOND
- bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten France Vlassembrouck en Yassine Laghmiche
kantoor houdend te 1150 Brussel
Tervurenlaan 270
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jürgen Vanpraet en Bram Van den Berghe
kantoor houdend te 8220 Torhout
Oostendestraat 306
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 24 maart 2021, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 september 2020 ‘tot wijziging 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.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 13 september 2021.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaten France Vlassembrouck en Yassine Laghmiche, die verschijnen voor de verzoekende partijen, en advocaat Bram Van den Berghe, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Marijke Sterck 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. Feiten

3.1. Het besluit van de Vlaamse Regering van 18 september 2020 ‘tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019

betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer' (hierna: het bestreden besluit) wijzigt 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). Met het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 wordt uitvoering gegeven aan het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer' (hierna: het decreet van 29 maart 2019).

3.2. 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), voert een nieuwe opdeling van de exploitatie van het individueel bezoldigd personenvervoer in. Het creëert vier specifieke vormen van individueel bezoldigd 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.”

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.

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).

Artikel 1, 1°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 luidde 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.”

3.4. Artikel 1 van het bestreden besluit heeft in artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 de woorden “minstens vijftien minuten” opgeheven. Daardoor zijn de exploitanten van individueel bezoldigd personenvervoer die ritten aanbieden niet langer verplicht om een minimale wachttijd van vijftien minuten in acht te nemen tussen de bestelling van de rit en het ophalen van de klant.

3.5. Op 13 november 2020 richten de eerste, de tweede, de derde, de vijfde en de zesde verzoekende partij, evenals de “Sociale Partners van de Taxisector”, zich tot de Vlaamse ombudsman met betrekking tot het bestreden besluit dat “de zogenaamde 15-minutenvoorwaarde afschaft”.

De Vlaamse ombudsman behandelt de klacht in het kader van een bemiddeling artikel 19, derde lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

3.6. Op 1 maart 2021 stelt de Vlaamse ombudsman vast dat de standpunten van de partijen te ver uiteen liggen om de partijen succesvol samen te brengen binnen de termijn van vier maanden waarover de ombudsman beschikt in het kader van een bemiddeling van voornoemd artikel 19 en beslist hij om de klacht niet verder te behandelen.

IV. Ontvankelijkheid van de vordering

4. 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.

V. Onderzoek van de vordering

5. 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.

VI. Spoedeisendheid

Standpunt van de verzoekende partijen

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

“*In casu* is het duidelijk dat het afwachten van een annulatiearrest te laat zou komen om een nuttig effect te hebben en Verzoekende partijen een ernstige schade te besparen.

De afschaffing van de vijftienminutenregel heeft tot gevolg dat de eerste drie Verzoekende partijen een enorme vermindering van hun cliënteel door het Bestreden Besluit (zullen) ondergaan. En het ergste moet nog komen, gezien de coronacrisis, en het feit dat de economische activiteit voorlopig nog vertraagd is.

De eerste Verzoekende partij realiseert 90 % van haar inkomsten met haar standplaatstaxi's op het grondgebied van de Luchthaven Brussel-Nationaal. De afschaffing van de vijftienminutenregel heeft tot gevolg dat straattaxi's onmiddellijk de klanten zouden kunnen oppikken (juist aan de rand van de perimeter rond standplaatstaxi's), zonder op hun beurt te moeten wachten en zonder onderworpen te zijn aan de reeks aanvullende verplichtingen te moeten voldoen die op standplaatstaxi's rusten. De situatie is nog moeilijker doordat het aantal straattaxi's niet beperkt is door de regelgeving, in tegenstelling tot wat voor standplaatstaxi's geldt. Immers is het aantal machtigingen voor standplaatsen en het aantal voertuigen op een bepaalde standplaats kan beperkt worden.

De situatie is al ook dramatisch gelet op de coronacrisis maar het Bestreden

Besluit is de laatste druppel die de emmer doet overlopen. Verzoekende partijen waren en zijn inderdaad al in een ongelooflijke moeilijke en zeer precarie situatie.

Uw Raad heeft al geoordeeld dat ook een financieel nadeel de spoedeisendheid kan verantwoorden, wanneer dit financieel nadeel gevoelig is, quod est.

Uw Raad heeft ook al geoordeeld dat een aannemelijk risico op faillissement het mogelijk maakt om een moeilijk te herstellen nadeel aan te tonen: [...]

In casu is het zeer aannemelijk en is de kans zeer reëel dat tegen de tijd dat in deze zaak uitspraak kan worden gedaan over het beroep tot nietigverklaring, de eerste drie Verzoekende partijen al failliet zouden worden verklaard of volledig zouden worden herstructureerd.

De grote financiële moeilijkheden van de eerste drie Verzoekende partijen (en de daarmee samenhangende risico's) kunnen met name worden vastgesteld op basis van de volgende elementen:

- Het rapport aan de ondernemingsraad van eerste Verzoekende partij brengt het volgende aan het licht [...]:

- De zeer ingewikkelde en uiterst delicate economische en financiële situatie [...];

- Het zorgwekkende omzetverlies. De omzet van 2020 is gedeeld door 4,14 in vergelijking met 2019 [...]

- Productiviteitsverlies. De productiviteit (uitgedrukt in kilometers) voor 2020 is gedeeld door 4,09 in vergelijking met 2019 [...]

- Winstgevendheid is ook negatief in vergelijking met 2019 [...]

- Tegelijkertijd zijn de kosten en lasten niet proportioneel gedaald. Integendeel. Zo moeten bijvoorbeeld aangekochte voertuigen (en de duurdere exemplaren ervan, rekening houdend met de emissienormen waaraan zij volgens het besluit van 8 november 2019 moeten voldoen) worden betaald en afgeschreven, ook als ze niet rijden.

- Het jaarverslag die aan de Nationale Bank werd overgemaakt, toont hetzelfde fenomeen aan [...];

- Het document 'Impact van de COVID-pandemie op zelfstandigen van de taxisector' - voorgesteld tijdens de Commissie Economie van de Kamer van volksvertegenwoordigers op 10 februari 2021 kaart ook de grote financiële moeilijkheden van de sector aan [...].

De omzetsdalingen in de taxisector zijn bijzonder zorgwekkend omdat posten met betrekking tot afschrijving van voertuigen en dergelijke van groot belang zijn. In de taxisector is het daarom niet mogelijk, in tegenstelling tot andere sectoren waar dit wel het geval is, om in afwachting van een verbetering van de toestand, alle activiteiten en kosten stop te zetten.

Voor het overige, zoals door Statbel op haar website aangegeven, vonden de meeste faillissementen in december 2020 in de transportsector plaats. Talrijke taxibedrijven werden al failliet verklaard.

De Gemeente Zaventem is ook van mening dat de zaak spoedeisend is. De schade aan de Gemeente en haar inwoners is immers niet herstelbaar. Het gaat om duidelijke en niet betwiste verstoringen van de openbare orde en rust, conflicten met de omwonenden en structurele nadelen. Bovendien is het een illusie te geloven dat de Gemeente in feite elke illegaal geparkeerd straattaxi kan verbaliseren. Het is fundamenteel dat het probleem aan de bron

word opgelost. De vijftienminutenregel had het probleem juist geregeld. Voorts creëert het bestreden besluit een onaanvaardbaar risico in termen van veiligheid op het grondgebied van de Gemeente Zaventem, en meer bepaald wat de luchthaven betreft, wat een moeilijk te herstellen schade vormt. Sinds de aanslagen van 2016 zijn standplaatstaxi's in Zaventem onderworpen aan zeer strikte veiligheids- en controleregels. Dat is de reden waarom alle chauffeurs van standplaatstaxi's, zonder enige uitzondering, in het bezit moeten zijn van een badge om toegang te krijgen tot de parking van de luchthaventaxi's die op het aankomstniveau gelegen is. Tegelijkertijd moeten alle voertuigen die door de gemeente Zaventem zijn vergund, uitgerust worden met een transponder, zonder dewelke het voertuig ook geen toegang heeft tot de standplaatsen voor de taxi's. Al deze uiterst strikte maatregelen stellen Brussels Airport Company (BAC), maar ook de Federale Politie, in staat om de bestuurders en voertuigen in dienst, evenals het aantal ritten die elke taxi maakt, permanent te controleren met het evidente en absolute doel de veiligheid te garanderen. De afschaffing van de vijftienminutenregel leidt tot een aanzienlijke toestroom in de directe nabijheid van de luchthaven van straattaxi's die vanuit heel Vlaanderen toekomen en van ondernemingen voor het verhuur van voertuigen met chauffeur uit het Brusselse en Waalse Gewest, en dit zonder enige controle. De afschaffing creëert een bijzonder groot gevaar in termen van veiligheid, precies omdat de chauffeurs van straattaxi's niet door BAC en de federale politie kunnen worden geïdentificeerd. De vordering is derhalve spoedeisend."

Beoordeling

7. Zoals *sub* 5 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".

8. 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 kan worden afgewacht.

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

9. 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”.

10. De vierde, de zesde, de zevende en de achtste verzoekende partij voeren in hun verzoekschrift geen enkel element aan waaruit zou blijken dat de vordering in hunnen hoofde spoedeisend is, zodat niet kan worden aangenomen dat de vordering wat hen betreft spoedeisend is.

11.1. Wat de spoedeisendheid betreft, voeren de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij aan dat zij een “enorme vermindering van hun cliënteel” zullen ondergaan door de afschaffing van de vijftienminutenregel en dat de kans zeer reëel is dat “tegen de tijd dat in deze zaak uitspraak kan worden gedaan over het beroep tot nietigverklaring, de eerste drie verzoekende partijen al failliet zouden worden verklaard of volledig zouden worden geherstructureerd”.

Daarbij wijzen zij ook op de dramatische situatie gelet op de coronacrisis waarbij zij stellen dat het bestreden besluit “de laatste druppel [is] die de emmer doet overlopen”.

In essentie beroepen zij zich op een ernstig financieel nadeel dat zij dreigen te lijden en dat eigen zou zijn aan de bestreden regeling op zich.

Het volstaat evenwel op zich niet een financieel nadeel in te roepen, om de behandeling bij spoedeisendheid te verantwoorden. Het is anders, indien daarbij 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.

11.2. Waar de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij betogen dat zij zich in een dramatische financiële situatie bevinden gelet op de coronacrisis en aangenomen dat dit correct is, dient erop te worden gewezen dat dit niet het rechtstreeks gevolg is van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit. Het kan bijgevolg niet de spoedeisendheid van hun vordering verantwoorden.

11.3. In de mate dat de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij zonder meer uitgaan van een “enorme vermindering van hun cliënteel” ingevolge het bestreden besluit, kan met de verwerende partij worden vastgesteld dat zij geen informatie verstrekken over het aantal ritten dat zij als standplaatstaxi,

dan wel als straattaxi uitvoeren, zodat de financiële impact van de opheffing van de vijftienminutenregel op de ritten als standplaatstaxi niet wordt geconcretiseerd.

Evenmin worden concrete cijfers voorgelegd over de beweerde vermindering van het cliënteel sinds de inwerkingtreding van het bestreden besluit.

Ook lijken zij eraan voorbij te gaan dat het bestreden besluit weliswaar de afschaffing van de vijftienminutenregeling inhoudt, doch dat het geen afbreuk doet aan het vereiste van de bestelde rit en de perimeter. Luidens artikel 37 van het besluit van de Vlaamse regering van 8 november 2019, welke bepaling door het bestreden besluit niet wordt gewijzigd of opgeheven, mogen straattaxi's hun voertuig niet parkeren, stationeren of heen en weer rijden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van een standplaats voorbehouden voor standplaatstaxi's, tenzij de rit is besteld en mag hun voertuig zich niet bevinden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal, tenzij de rit is besteld.

11.4.1. De door de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij 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. Er kan uit de verstrekte toelichting niet worden afgeleid of het bestreden besluit voor hen onomkeerbare en onherstelbare financiële gevolgen met zich meebrengt.

11.4.2. De eerste, de tweede en de derde verzoekende partij zijn rechtspersonen. Zij verzuimen echter enige concretisering te geven van de impact op hun bedrijfsvoering. Zij tonen niet aan dat het bestaan of voortbestaan zelf of hun financieel evenwicht ernstig in gevaar wordt gebracht bij zoverre dat de nietigverklaring van het bestreden besluit en het daaropvolgende rechtsherstel voor hen geen onmiddellijk nut meer kunnen 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 het bestreden besluit 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 en de financiële gevolgen van de verbreking daarvan.

11.4.3. De verwijzing naar een document “impact van de COVID-pandemie op zelfstandigen van de taxisector” en gegevens over faillissementen van taxibedrijven op de website van Statbel, biedt geen inzicht in de financiële toestand van de eerste drie verzoekende partijen en de weerslag hierop van het bestreden besluit.

11.4.4. Door de eerste verzoekende partij wordt een jaarverslag neergelegd, alsook een vertrouwelijk stuk ‘Informations de base au Conseil d’entreprise – SA Taxi Autolux’.

Met de verwerende partij moet worden vastgesteld dat de cijfers uit het jaarverslag betrekking hebben op de periode van 1 januari 2020 tot 31 december 2020 en dus grotendeels betrekking hebben op een periode waarin de vijftienminutenregel wel van toepassing was, namelijk de periode van 1 januari 2020 tot 30 oktober 2020. In dat jaarverslag worden de mindere resultaten voor dit boekjaar op het eerste gezicht verklaard door enerzijds de onuitgegeven situatie van de coronacrisis en anderzijds de concurrentie van platformen zoals Uber, en dit sinds de “deregulering in het Vlaamse Gewest sinds 1 januari 2020” en wordt nergens verwezen naar de afschaffing van de vijftienminutenregel sinds 1 november 2020. Bovendien wordt in dat jaarverslag ook gewezen op de gezonde financiële situatie van de vennootschap, ondanks de crisis.

Dat uit het rapport aan de ondernemingsraad blijkt dat er omwille van bovenvermelde redenen sprake is van een moeilijke economische en financiële situatie, een groot omzet- en productiviteitsverlies en een daling van de rentabiliteit in vergelijking met de vorige jaren, toont op zich niet aan dat de

afschaffing van de vijftienminutenregeling bij het bestreden besluit voor de eerste verzoekende partij een dergelijke financiële impact heeft dat een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

Dit geldt eens te meer nu zowel uit haar statuten als uit dit rapport aan de ondernemingsraad blijkt dat de eerste verzoekende partij ook heel wat andere activiteiten uitoefent en haar taxidiensten bovendien niet beperkt zijn tot het Vlaamse Gewest. De eerste verzoekende partij brengt ook in dat licht onvoldoende gegevens aan waaruit zou kunnen blijken dat zij in een zodanig moeilijke financiële positie dreigt terecht te komen door het afschaffen van een maatregel die betrekking heeft op één activiteit binnen het Vlaamse Gewest, dat zij dit nadeel niet langer kan verdragen. Noch uit haar uiteenzetting, noch uit de daaraan toegevoegde stukken blijkt welk deel deze activiteit vertegenwoordigt in haar zakencijfers.

11.4.5. Wat de tweede verzoekende partij betreft, wordt de ernst van het financieel nadeel op geen enkele wijze met stukken onderbouwd.

11.4.6. Wat ten slotte de derde verzoekende partij betreft, wordt enkel een verkorte resultatenrekening voorgelegd van één pagina die eveneens grotendeels betrekking heeft op een periode waarin de vijftienminutenregel wel van toepassing was. Bovendien wordt nergens in het verzoekschrift toegelicht waarom uit dit document zou blijken dat de afschaffing van de vijftienminutenregeling bij het bestreden besluit voor de derde verzoekende partij een dergelijke financiële impact heeft dat een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

11.4.7. Ongetwijfeld zullen de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij als exploitanten van taxibedrijven gevolgen hebben ondergaan ingevolge de coronacrisis. De door hen neergelegde stukken tonen echter niet aan dat de afschaffing van de vijftienminutenregeling bij het bestreden besluit voor hen de “laatste druppel” is met een dergelijke financiële impact dat een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

11.5. Ten slotte kan nog wat de eerste, de tweede en de derde verzoekende partij betreft, er worden op gewezen dat niets hen verhinderde en verhindert om hun activiteiten te exploiteren als straattaxi (eventueel in combinatie als standplaatstaxi) en dat hiertoe zelfs geen bijkomende machtiging vereist is. Indien zij menen benadeeld te zijn ingevolge de opheffing van de vijftienminutenregeling, staat het hen vrij om – al dan niet tijdelijk – te opereren als straattaxi.

12. Wat de spoedeisendheid betreft, wijst de vijfde verzoekende partij nog op de omstandigheid dat de afschaffing van de vijftienminutenregel duidelijke en niet betwiste verstoringen van de openbare orde en rust, conflicten met de omwonenden en structurele nadelen met zich mee zou brengen en op problemen om illegaal geparkeerde straattaxi's te verbaliseren. Ook wijst zij op een onaanvaardbaar risico in termen van veiligheid op het grondgebied van de gemeente Zaventem, omdat de afschaffing van de vijftienminutenregel zou leiden tot een aanzienlijke toestroom in de directe nabijheid van de luchthaven van straattaxi's die vanuit heel Vlaanderen toekomen en van ondernemingen voor de verhuur van voertuigen met chauffeur uit het Brusselse en het Waalse Gewest, en dit zonder enige controle.

Vooreerst dient te worden vastgesteld dat dit slechts algemene beweringen betreft die op geen enkele manier worden gestaafd.

Daarnaast lijkt de vijfde verzoekende partij eraan voorbij te gaan dat het bestreden besluit weliswaar de afschaffing van de vijftienminutenregeling inhoudt, doch dat het vereiste van de bestelde rit en de perimeter behouden blijven. Wat de problematiek rond de luchthaven betreft, valt overigens op te merken dat artikel 37 van het besluit van de Vlaamse regering van 8 november 2019, wat de perimeter betreft, niet enkel bepaalt dat straattaxi's hun voertuig niet mogen parkeren, stationeren of heen en weer rijden op minder dan tweehonderd meter loopafstand van een standplaats voorbehouden voor standplaatstaxi's, tenzij de rit is besteld en evenmin hun voertuig zich mag bevinden op minder dan tweehonderd

meter loopafstand van het grondgebied van Luchthaven Brussel-Nationaal, tenzij de rit is besteld.

Waar de verwerende partij verwijst naar onaanvaardbare risico's in termen van veiligheid lijkt het aangevoerde nadeel niet zozeer voort te vloeien uit de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit, maar veeleer uit het decreet van 29 maart 2019 en het aldaar gemaakte onderscheid tussen standplaatstaxi's en straattaxi's, evenals tussen de "vergunning" en de "machtiging".

Bovendien dient een straattaxi weliswaar niet te beschikken over een bijkomende machtiging van de gemeente, maar wel over een vergunning voor het exploiteren van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer bedoeld in artikel 6, § 1, van het voormelde decreet. Volgens artikel 17 van het decreet van 29 maart 2019 dient ook elke bestuurder die diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbiedt in het bezit te zijn van een bestuurderspas. Op grond van artikel 39, 5°, van het besluit van de Vlaamse regering van 8 november 2019 is het bestuurders van straattaxi's ook verboden om overlastsituaties te creëren.

13. 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.

14. 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 zeven oktober tweeduizend eenentwintig, 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