

In haar advies geeft de Raad van State aan dat de intrekking van de afwijkende emissienormen voor voertuigen met een lengte vanaf 5.1 meter in overeenstemming is met de vaste rechtspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot de intrekking van administratieve rechtshandelingen die rechten doen ontstaan.

Verder geeft de Raad van State aan dat de overgangsmaatregel, vermeld in artikel 2 van het voorliggend besluit, aanvaardbaar is in het kader van de rechtszekerheid voor reeds vergunde voertuigen. Echter stelt de Raad wel dat de argumentatie voor deze overgangsmaatregel verschillend is afhankelijk van de inschrijving van het voertuig als taxivoertuig.

Voor voertuigen die na 1 januari 2025 voor de eerste keer zijn ingeschreven als taxivoertuig bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit wordt de overgangsmaatregel aanvaard voor zover deze verantwoord is door de minimale afschrijfperiode van vier jaar voor het voertuig.

Voor voertuigen die voor 1 januari 2025 voor de eerste keer zijn ingeschreven als taxivoertuig bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit wordt de overgangsmaatregel aanvaard, gelet dat de datum waarop de overgangsmaatregel afloopt, 1 januari 2030, overeenstemt met de datum waarop overeenkomstig het bestaande artikel 29, derde lid, 3°, a), 4), van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 voor voertuigen tot vijf zitplaatsen met een lengte vanaf 5,1 meter die vóór die datum voor de eerste keer als taxivoertuig zijn ingeschreven bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en zijn opgenomen in de exploitatievergunning, een minimale ecoscore van 61 WLTP wordt bepaald. Bijgevolg zouden voertuigen tot vijf zitplaatsen met een lengte vanaf 5,1 meter die vóór 1 januari 2025 voor de eerste keer als taxivoertuigen waren ingeschreven bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, en die overeenkomstig artikel 29, derde lid, 2°, a), 3), ii), van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 moeten voldoen aan een lagere ecoscore van 54 WLTP of 56 NEDC of NEDC2.0, sowieso op de datum van 1 januari 2030 moeten worden vervangen.

Met deze argumentatie kan worden ingestemd en wordt bij deze toegevoegd aan de artikelsgewijze bespreking van de overgangsmaatregel.

Verder heeft de Raad van State geen opmerkingen op dit voorliggend ontwerp van besluit.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit heeft als doel om de soepelere eisen op het vlak van ecoscore voor de categorie van voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter die worden ingezet in het kader van het individueel bezoldigd personenvervoer in te trekken zodat deze retroactief uit de rechtsorde worden gehaald. Met deze intrekking wordt ingegaan op het auditoraatsverslag A/A 239.915 / IX- 10313 van 26 juni 2025. Het auditoraatsverslag adviseert daarbij om het vierde middel gegrond te bevinden omdat het in artikel 29, derde lid van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 gemaakte onderscheid inzake de ecoscores tussen bestuurders van taxi's tot vijf zitplaatsen, al naargelang hun taxi's korter of langer zijn dan 5,1 meter, niet redelijk verantwoord is in het licht van het gelijkheidsbeginsel. Het auditoraatsverslag (pg. 71-73) is daarbij van oordeel dat er niet ingegaan kan worden op het in ondergeschikte orde, voor zover het vierde middel gegrond bevonden wordt,

////////////////////////////////////

verzoek van het Vlaamse Gewest tot partiële vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 die beperkt is tot telkens de zinsnede “voor voertuigen tot vijf zitplaatsen, langer dan 5,1 meter” die de afwijkende ecoscores invoert voor voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter en dat de integrale vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 zich opdringt indien het vierde middel inzake de afwijkende ecoscore gegrond wordt bevonden..

Indien de Raad van State het auditoraatsverslag zou volgen en het gehele besluit van 9 juni 2023 zou vernietigen, zou dit tot gevolg hebben dat ook de regels uit het besluit van 9 juni 2023 ten aanzien waarvan geen onwettigheid vastgesteld wordt, retroactief uit de rechtsorde verwijderd worden ingevolge de vernietiging. Dit zou tot rechtsonzekerheid leiden voor zowel het verleden als voor de toekomst. Dit zou zowel voor het verleden als de toekomst een rechtsvacuüm doen ontstaan in de toepasselijke regelgeving, wat maakt dat de betrokken dienstverleners werken buiten enig reglementair kader om en de verschillende in het besluit van 9 juni 2023 nagestreefde doelstellingen inzake de kwaliteitsbewaking voor de burger, inzake de eerlijke concurrentie en de bescherming van het leefmilieu die veruitwendigd worden in de verschillende artikelen in het besluit van 9 juni 2023 (vergunningsplicht, bestuurderspas, exploitatievoorwaarden etc.) niet langer van toepassing zijn. De vernietiging van het gehele besluit van 9 juni 2023 zou dus zowel vanuit het oogpunt van de beleidsmatig nagestreefde doelstellingen, als voor de sector en kwaliteitsbewaking voor de burger en de sector, bijzonder nefast zijn. De gevolgen van een gehele vernietiging zouden ook niet in verhouding staan tot de in het verzoekschrift aangevoerde onwettigheden die telkens een beperkt en specifiek voorwerp hebben (taaleisen en ecoscores) en staat bijgevolg ook niet in verhouding tot de gebeurlijke onwettigheid die de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, op grond daarvan zou vaststellen. De nadelen van een gehele vernietiging zouden dus disproportioneel zwaar zijn, in vergelijking met de vastgesteld onwettigheid.

Hoewel het Vlaamse Gewest zowel de beoordeling van de gegrondheid van het middel, als het feit dat de eventuele gegrond verklaring van het middel de vernietiging van het gehele besluit met zich meebrengt, betwist in de lopende procedure, wenst de Vlaamse Regering dit risico te vermijden door de afwijkende ecoscores voor voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter in te trekken en aldus retroactief uit de rechtsorde te halen. Hierdoor verdwijnt dus de afwijkende ecoscore voor deze voertuigen in artikel 29, derde lid van het besluit van 9 juni 2023 retroactief uit de rechtsorde en is er zodoende -bij gebrek aan voorwerp- geen reden meer voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om uitspraak te doen over het vierde middel dat betrekking heeft op de afwijkende ecoscores voor voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter en is er evenmin reden om het gehele besluit van 9 juni 2023 te vernietigen.

Het thans voorliggende besluit wil het risico van een gehele vernietiging van het besluit vermijden en beoogt op die manier dus de rechtszekerheid te vrijwaren voor zowel de sector als de burger. Volgens de klassieke intrekkingsleer is het mogelijk om rechtshandelingen die rechten verlenen in te trekken tot aan de sluiting van de debatten in de procedure voor de Raad van State. Mede gelet op de opmerkingen het auditoraatsverslag weerhouden schending, is het op grond van de intrekkingsleer mogelijk om de afwijkende regeling retroactief uit de rechtsorde te halen hangende de procedure voor de Raad van State.

Om zekerheid te bieden aan de exploitanten die voertuigen inzetten die vallen onder de categorie voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter, zodat het vertrouwensbeginsel niet wordt geschonden, wordt in een overgangsmaatregel voorzien voor deze voertuigen.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1.

////////////////////////////////////

Ingevolge de intrekking verdwijnen de afwijkende ecoscores voor lange voertuigen tot vijf zitplaatsen dus uit artikel 29, derde lid van het besluit van 9 juni 2023 en dit met inbegrip van de wijziging die inzake deze lange voertuigen aangebracht werd in artikel 29, derde lid van het besluit van 9 juni 2023 door artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 september 2023 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, wat betreft de emissienormen.

Artikel 2.

Het retroactief uit de rechtsorde halen van de afwijkende reglementaire regels inzake de ecoscores werkt niet door op de individuele gevolghandelingen en doet dus geen afbreuk aan de wettigheid van de al verleende vergunningen. Het rechtszekerheidsbeginsel brengt met zich mee dat individuele administratieve rechtshandelingen die rechten verlenen en die niet in rechte aangevochten worden voor de Raad van State binnen de beroepstermijn van zestig dagen, na afloop van die beroepstermijn definitief geworden zijn. Zo stelde de Raad van State in het arrest nr. 256.171 van 30 maart 2023 waarbij het BVR van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer werd vernietigd dat de vernietiging van het BVR geen impact heeft op de ondertussen op grond van het vernietigde besluit uitgereikte vergunningen:

Artikel 2 van het ontwerpbesluit strekt er in eerste instantie toe om het principe dat de vergunningen die uitgereikt werden voor voertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter voorafgaand aan de inwerkingtreding van het besluit (dus met toepassing van de door in artikel 1 ingetrokken afwijkende ecoscores) definitief geworden zijn, te bevestigen. Op die manier wordt de rechtszekerheid voor de exploitanten die houder zijn van een dergelijke vergunning verankerd. Zij mogen er redelijkerwijze immers vanuit gaan dat zij hun exploitatie mogen verder zetten op grond van de vergunning waarover zij beschikken, ook al is artikel 1 ingetrokken.

Voertuigen die een eerste maal op een exploitatievergunning staan voor de inwerkingtreding van het ontwerp besluit, blijven genieten van de overgangsmaatregel, zowel bij het uitreiken of hernieuwen van een vergunning dan wel bij een fusie of overname van de exploitant of verkoop van het voertuig door de exploitant.

Het is voor exploitanten dus niet meer mogelijk om na de inwerkingtreding van het besluit een vergunning te bekomen voor een voertuig met een lengte vanaf 5,1 meter dat nog niet vermeld is op een vergunning op basis van de oude ingetrokken ecoscores. De wettigheid van deze afwijkende ecoscores worden door het auditoraatsverslag A/A 239.915 immers in vraag gesteld, reden waarom ze (zie hoger) ingetrokken worden en retroactief uit de rechtsorde worden gehaald.

Vanaf 1 januari 2030 loopt de overgangsmaatregel af, en kunnen de taxivoertuigen met een lengte vanaf 5,1 meter die reeds vermeld werden op een vergunning voor de inwerkingtreding van dit besluit, zich dus niet meer beroepen op het feit dat voor dit voertuig een vergunning werd bekomen voor inwerkingtreding van het besluit.

Deze overgangsperiode is verantwoordbaar voor zowel voertuigen die vóór als na 1 januari 2025 voor de eerste keer zijn ingeschreven als taxivoertuig bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit.

Voor voertuigen die voor 1 januari 2025 voor de eerste keer zijn ingeschreven als taxivoertuig bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, is deze termijn verantwoordbaar gelet dat deze overeenstemt met de datum waarop overeenkomstig het bestaande artikel 29, derde lid, 3°, a), 4), van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 voor voertuigen tot vijf zitplaatsen met een lengte vanaf 5,1 meter die vóór die datum voor de eerste keer als taxivoertuig zijn ingeschreven bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en zijn opgenomen in de exploitatievergunning, een minimale ecoscore van 61 WLTP wordt bepaald.

Bijgevolg zouden voertuigen tot vijf zitplaatsen met een lengte vanaf 5,1 meter die vóór 1 januari 2025 voor de eerste keer als taxivoertuigen waren ingeschreven bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, en die overeenkomstig artikel 29, derde lid, 2°, a), 3), ii), van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 moeten voldoen aan een lagere ecoscore van 54 WLTP of 56 NEDC of NEDC2.0, sowieso op de datum van 1 januari 2030 moeten worden vervangen.

Voor voertuigen die na 1 januari 2025 voor de eerste keer zijn ingeschreven als taxivoertuig bij de Dienst Immatriculatie van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, is deze termijn verantwoordbaar gelet dat de afschrijffperiode van deze voertuigen minimaal vier jaar zal zijn en de verwachte evolutie in de autosector gedurende deze periode, zal de impact van het aflopen van de overgangsmaatregel voor exploitanten minimaal zijn.

Artikel 3.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de inwerkingtreding en het toepassingsgebied in de tijd van het besluit. Met de inwerkingtreding wordt aangegeven op welk tijdstip de rechtsgevolgen van de tekst zich kunnen voordoen. Met het toepassingsgebied in de tijd, daarentegen, wordt het tijdstip aangegeven waarop de rechtsfeiten waarop de tekst betrekking heeft zich moeten voordoen, opdat de rechtsgevolgen erop van toepassing zouden zijn (Handleiding Wetgevingstechniek Raad van State, pg. 91).

Het artikel regelt de inwerkingtreding van dit besluit, met name op de datum van publicatie in het Belgisch Staatsblad. Gelet op het feit dat het bestreden besluit erop gericht is om de afwijkende ecoscoreregeling in te trekken in het kader van het hangende vernietigingsberoep voor de Raad van

State G/A.239.915/IX (zie hoger) wordt afgeweken van de gebruikelijke termijn van inwerkingtreding van tien dagen na publicatie.

Wat het toepassingsgebied in de tijd betreft van het besluit, blijkt uit artikel 1 reeds dat de afwijkende ecoscores voor voertuigen “ingetrokken” worden, wat maakt dat deze retroactief uit de rechtsorde gehaald worden en geacht worden nooit te hebben staan. Deze ecoscores werden ingevoerd met ingang van 1 juli 2020 (zie artikel 65 besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer). Ingevolge de intrekking verdwijnen de afwijkende ecoscores voor lange voertuigen tot vijf zitplaatsen dus uit artikel 29, derde lid van het besluit van 9 juni 2023 en dit met inbegrip van de wijziging die inzake deze lange voertuigen aangebracht werd in artikel 29, derde lid van het besluit van 9 juni 2023 door artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 september 2023 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, wat betreft de emissienormen.

Artikel 4.

Dit artikel spreekt voor zich.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Geen budgettaire impact.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Geen impact.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Geen impact.

4. VERDER TRAJECT

Na definitieve goedkeuring wordt dit ontwerp van besluit gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1^o haar definitieve goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2023 betreffende de

[illegible]

exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer met het oog op de intrekking van de afwijkende emissienormen voor voertuigen met een lengte vanaf 5,1m;

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

////////////////////////////////////