

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 252.839 van 1 februari 2022
in de zaak A. 228.432/X-17.532**

In zake :

1. Tony HERBERT
2. de VZW BELGIAN HISTORIC VEHICLE ASSOCIATION,
voorheen de VZW BELGISCHE FEDERATIE VOOR OUDE
VOERTUIGEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Gregory Verhelst
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Bouwmeestersstraat 11
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de STAD GENT
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Thomas Eyskens en Sebastiaan De Meue
kantoor houdend te 1000 Brussel
Bischoffsheimlaan 33
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jürgen Vanpraet en Bram Van den Berghe
kantoor houdend te 8820 Torhout
Oostendestraat 306
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 21 juni 2019, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de gemeenteraad van de stad Gent van 23 april 2019 tot goedkeuring van het ‘Reglement voor een lage-emissiezone (LEZ) in Gent’.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

Het Vlaamse Gewest heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 3 september 2019. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Auditeur Benny De Sutter heeft een verslag opgesteld.

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

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 21 januari 2022.

Staatsraad Stephan De Taeye heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Gregory Verhelst, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Sebastiaan De Meue, die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Bram Vanden Berghe, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Pierrot T'Kindt heeft een met dit arrest andersluidend 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 regelgeving

3.1. Op 1 maart 2016 treden het decreet van 27 november 2015 ‘betreffende lage-emissiezones’ (LEZ-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 26 februari 2016 ‘betreffende lage-emissiezones’ (LEZ-besluit) in werking.

Een LEZ wordt in artikel 3, § 1, van het LEZ-decreet omschreven als “een zone waarin voor de leefbaarheid, in het bijzonder ter beperking van milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder”.

Artikel 4 van het LEZ-decreet bepaalt:

“§ 1. De Vlaamse Regering bepaalt de motorvoertuigen waarvoor de toegang tot een LEZ zonder meer toegelaten is, met in voorkomend geval een registratie bij een gemeente die een LEZ op haar grondgebied invoert.

De Vlaamse Regering bepaalt de gevallen waarin de registratie, vermeld in het eerste lid, verplicht is.

§ 2. Voor de motorvoertuigen die niet onder toepassing van paragraaf 1 vallen, onderwerpt de gemeente die op haar grondgebied een LEZ invoert, de toegang tot de LEZ aan een verbod of aan voorwaarden die van dien aard zijn dat zij het gebruik van de LEZ door voertuigen die milieuhinder veroorzaken, afremmen.

De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen met betrekking tot de voorwaarden en het verbod, vermeld in het eerste lid.”

In artikel 2 van het LEZ-besluit worden de categorieën van voertuigen aangewezen die steeds toegang krijgen tot een LEZ. Daarnaast is voorzien in een geleidelijke verstrenging van de toegangsvoorwaarden, waarbij de motorvoertuigen voor opeenvolgende tijdsperiodes aan steeds strengere emissienormen moeten voldoen om automatisch toegang te blijven krijgen tot de LEZ.

Artikel 3, eerste lid, van het LEZ-besluit luidt:

“Art. 3. Bij het onderwerpen aan voorwaarden voor toegang tot een LEZ ter uitvoering van artikel 4, § 2, van het decreet van 27 november 2015 gelden de volgende bepalingen:

1° de toegangsvoorwaarden worden gedifferentieerd in functie van de emissie van de voertuigen, waarbij voertuigen met hogere emissies aan strengere voorwaarden worden onderworpen. Hierop kan een uitzondering voorzien worden voor voertuigen ouder dan 40 jaar, voor voertuigen die blijkens hun bouw, uitrusting of andere permanente kenmerken speciaal zijn uitgerust voor toezicht, controle, onderhoud van infrastructuur en installaties van algemeen belang en voor voertuigen die, door of in opdracht van het leger, de politiediensten, de wegbeheerder, de civiele bescherming of de brandweer, gebruikt worden voor noodsituaties of voor reddingsoperaties;

2° een individuele toelating voor een voertuig wordt altijd in de tijd beperkt tot maximaal één jaar en is hernieuwbaar;

3° bij de toekenning van een individuele toelating voor het voertuig waarvan de titularis van de nummerplaat gedomicilieerd is in de LEZ, houdt de gemeente rekening met een mogelijk beperkte financiële draagkracht van de titularis van de nummerplaat. Er is sprake van een beperkte financiële draagkracht als de titularis recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming.”

3.2. Met het bestreden besluit van 23 april 2019 keurt de gemeenteraad van de stad Gent het ‘reglement voor een lage-emissiezone (LEZ) in Gent’, van toepassing op een deel van het grondgebied van de stad Gent, goed (hierna: het bestreden LEZ-reglement). De goedkeuring van het bestreden LEZ-reglement wordt als volgt gemotiveerd:

“Een lage-emissiezone is een zone waarin een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder (LEZ-decreet, art. 3, § 1). Ook al evolueert de luchtkwaliteit in Gent gunstig, toch zit er nog te veel roet en fijn stof in de lucht. Dat zorgt voor gezondheidsproblemen. Een lage-emissiezone is een van de meest effectieve verkeersmaatregelen voor een betere luchtkwaliteit en zal dus een positieve invloed hebben op de gezondheid van de Gentenaars.

De invoering van een lage-emissiezone gebeurt overeenkomstig de bepalingen in de wegcode (verkeersbord LEZ), het LEZ-decreet en het LEZ-besluit. Dat LEZ-decreet bepaalt dat een Stad een lage-emissiezone kan invoeren met een gemeentelijk reglement (LEZ-decreet art. 3, § 2). Het LEZ-besluit bepaalt welke voertuigen automatisch toegelaten zijn tot de lage-emissiezone of die toegang hebben na registratie van het voertuig,

uiterlijk 24 uur na het betreden van de lage-emissiezone (LEZ-besluit, art. 2 en art. 4).

De Vlaamse toelatingscriteria zijn gebaseerd op de brandstof, de voertuigcategorie (afhankelijk van het aantal zitplaatsen en tonnage) en de euronorm van het voertuig (of de datum van eerste inschrijving indien de euronorm niet bekend is). De combinatie van deze elementen is bepalend voor de vervuilingsgraad van een voertuig. Voor een aantal voertuigen voorziet het LEZ-besluit in een vrijstelling (LEZ-besluit, art. 2). Dit geldt bijvoorbeeld voor voertuigen van of voor vervoer van personen met een handicap indien zij voldoen aan een aantal voorwaarden en prioritaire voertuigen. Alle voertuigen die niet toegelaten zijn overeenkomstig het LEZ-besluit zijn in principe niet toegelaten tot de lage-emissiezone.

Wel is in het LEZ-decreet (art. 4, § 2) en in het LEZ-besluit (art. 3) de mogelijkheid voorzien dat de Stad onder bepaalde voorwaarden aan deze voertuigen toch een tijdelijke toegang kan verlenen. Hierbij moet de Stad rekening houden met de volgende bepalingen (LEZ-besluit, art. 3):

1. De toegangsvoorwaarden worden gedifferentieerd in functie van de emissie van de voertuigen, waarbij voertuigen met hogere emissies aan strengere voorwaarden worden onderworpen. Hierop kan een uitzondering voorzien worden voor voertuigen ouder dan 40 jaar, voor voertuigen die blijkens hun bouw, uitrusting of andere permanente kenmerken speciaal zijn uitgerust voor toezicht, controle, onderhoud van infrastructuur en installaties van algemeen belang en voor voertuigen die, door of in opdracht van het leger, de politiediensten, de wegbeheerder, de civiele bescherming of de brandweer, gebruikt worden voor noodsituaties of voor reddingsoperaties;

[...]

Het is binnen dit geschetste regelgevend kader dat het voorliggende gemeentelijk reglement voor de invoering van een lage-emissiezone – ‘Reglement voor een lage-emissiezone (LEZ) in Gent’ - is uitgewerkt. [...].”

Artikel 4 van het bestreden LEZ-reglement bepaalt onder meer:

“Artikel 4. Regels

§ 1. Toegelaten motorvoertuigen zonder bijkomende formaliteiten

[...]

§ 2. Toegelaten motorvoertuigen mits LEZ-registratie.

[...]

§ 3. Toegelaten motorvoertuigen mits LEZ-toelating

a. Motorvoertuigen die in aanmerking komen voor een LEZ-toelating

[...]

2) Volgende motorvoertuigen komen tot en met 31 december 2024 in aanmerking voor een LEZ-toelating:

[...]

(b) de motorvoertuigen die vallen onder categorie M, N of T en die op de ingangsdatum van de LEZ-toelating ouder zijn dan 40 jaar blijkens de datum van eerste inschrijving;

[...]

§ 4. Toegelaten motorvoertuigen mits LEZ-dagpas

a. Motorvoertuigen die in aanmerking komen voor een LEZ-dagpas

1) Motorvoertuigen voor foren komen in aanmerking voor 12 LEZ-dagpassen per kalenderjaar voor de betrokken nummerplaat.

2) Alle overige motorvoertuigen komen in aanmerking voor 8 LEZ-dagpassen per kalenderjaar voor de betrokken nummerplaat, zonder bijkomende voorwaarden.

[...]

§ 5. Niet-toegelaten motorvoertuigen

De motorvoertuigen die niet onder het toepassingsgebied van artikel 4, §1, 2, 3 en 4 vallen, zijn niet toegelaten tot de lage-emissiezone. Ingeval van overtreding zijn deze motorvoertuigen onderworpen aan de sancties zoals bepaald in artikel 6 van dit reglement. [...]"

De motorvoertuigen die vallen onder de categorieën M, N en T betreffen, blijkens artikel 1, 8°, 9° en 10°, van het LEZ-besluit, respectievelijk, de voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met tenminste vier wielen zoals vermeld in artikel 1, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 'houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen' (categorie M), de voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten minste vier wielen zoals vermeld in voormeld artikel 1, § 1, (categorie N) en land- of bosbouwtrekkers op wielen zoals vermeld in voormeld artikel 1, § 1, (categorie T).

3.3. De contour van de LEZ in de stad Gent wordt bepaald door de volgende wegen die buiten de LEZ vallen:

- R40 stadsring;
- N430: Nieuwewandeling, Contributiestraat, Begijnhoflaan, Opgeëistenlaan, Blaisantvest, Neuseplein, Muidelaan;
- B401 op- en afrit E17;
- N422, meer specifiek tot en vanaf de in- en uitvalswegen parking Gent-Zuid;
- Toegangsweg parking AZ Sint-Lucas: Terhagen.

Grafisch kan de LEZ (lichtblauwe kleur), met aanduiding van de woning van eerste verzoeker, als volgt worden weergegeven:



IV. Ontvankelijkheid

De aangevoerde excepties

4.1. De tussenkomenende partij werpt in haar memorie tot tussenkomst vooreerst tegen dat het beroep tegen het bestreden besluit het statutair doel van de tweede verzoekende partij te buiten gaat.

4.2. Verder wordt niet het bewijs voorgelegd dat het statutair bevoegde orgaan van de tweede verzoekende partij heeft beslist om in rechte te treden tegen het bestreden besluit. Nochtans zijn er indicaties die doen twijfelen aan het bestaan van een dergelijke beslissing. Zo heeft de tweede verzoekende partij geen beroep ingesteld tegen het LEZ-decreet, het LEZ-besluit en het

X-17.532-7/25

LEZ-reglement van de stad Antwerpen. De tussenkomenende partij vraagt dat de tweede verzoekende partij het bewijs bijbrengt dat het bevoegde orgaan tijdig heeft beslist om in rechte te treden.

4.3. Ten slotte werpt de tussenkomenende partij in haar memorie tot tussenkomenst op dat de tweede verzoekende partij niet aantoonst op datum van het inleiden van het beroep alle jaarrekeningen te hebben neergelegd met het oog op de opname ervan in het verenigingsdossier. Indien deze stukken niet voorgelegd worden, verzoekt de tussenkomenende partij dat het beroep zou opgeschort worden voor een door de Raad van State te bepalen termijn waarbinnen de tweede verzoekende partij haar jaarrekeningen dient neer te leggen.

4.4. In haar laatste memorie stelt de tussenkomenende partij dat zij zich, wat haar ontvankelijkheidsexcepties betreft, naar de wijsheid van de Raad van State gedraagt.

Beoordeling

5.1. Het maatschappelijk doel van de tweede verzoekende partij bestaat erin de belangen te verdedigen van de clubs voor oude voertuigen en deze van hun leden, van de eigenaars en gebruikers van oude voertuigen. Het verleent de verzoekende partij het vereiste specifieke belang om op te komen tegen het bestreden LEZ-reglement, dat motorvoertuigen ouder dan 30 jaar maar jonger dan 40 jaar niet toelaat tot de LEZ, behoudens de mogelijkheid tot het verkrijgen van acht LEZ-dagpassen per kalenderjaar.

5.2. Artikel 19, zesde lid, RvS-wet, bepaalt dat “de advocaat [wordt] verondersteld gemandateerd te zijn door de handelingsbekwame persoon die hij beweert te vertegenwoordigen” en dit “[b]ehoudens bewijs van het tegendeel”.

Het vermoeden, neergeschreven in artikel 19, zesde lid, RvS-wet, neemt niet weg dat de beslissing om een beroep in te stellen door het wettelijk bevoegde orgaan binnen de voorgeschreven termijn moet zijn genomen, zij het dat rechtspersonen die een beroep doen op de bijstand van een raadsman het

X-17.532-8/25

weerlegbaar vermoeden genieten dat die dubbele voorwaarde vervuld is. De weerlegbaarheid ziet dan ook op de beide voorwaarden.

Het staat aan de tussenkommende partij, die de regelmatigheid van de beslissing om te handelen betwist, om dit te bewijzen. Het gegeven dat de tweede verzoekende partij geen beroep heeft ingesteld tegen het LEZ-decreet, het LEZ-besluit en het LEZ-reglement van de stad Antwerpen, volstaat daartoe niet. De vraag van de tussenkommende partij dat de tweede verzoekende partij het bewijs zou bijbrengen dat het daartoe bevoegde orgaan tijdig tot het instellen van huidig beroep heeft beslist, houdt in wezen een omkering in van de bewijslast zoals geregeld in artikel 19, zesde lid, RvS-wet.

5.3. Noch de RvS-wet noch enige andere rechtsregel, schrijft voor dat bij het indienen van het verzoekschrift, op straffe van onontvankelijkheid ervan, alle jaarrekeningen van een vzw moeten zijn neergelegd op de griffie van de ondernemingsrechtbank met het oog op opname ervan in het vzw-dossier, of dat hiervan het bewijs aan het verzoekschrift moet worden toegevoegd.

5.4. De excepties zijn ongegrond.

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

6.1. De verzoekende partijen voeren in een eerste middel de schending aan van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel, “zoals onder meer gewaarborgd door de artikelen 10 en 11 van de Grondwet”, van de artikelen 3 en 4 van het LEZ-decreet, en van het motiverings-, redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel. Ook voeren zij “de ontstentenis van de juridisch en feitelijk vereiste grondslag” aan.

Zij betogen dat het LEZ-besluit en het bestreden LEZ-reglement zijn aangetast door een manifeste schending van het gelijkheidsbeginsel, in zoverre erdoor een “draconisch” verschil in behandeling wordt ingesteld tussen oldtimers die ouder dan wel jonger zijn dan 40 jaar. De beleidskeuze om, inzake de LEZ, een “arbitrair onderscheid” te maken tussen ‘oude’ en ‘jonge’ oldtimers staat haaks op het beleid dat in de (meeste) andere lidstaten en zelfs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt gevoerd. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2017 aanbevelingen gepubliceerd waarin gepleit wordt voor een vrijstelling voor historische voertuigen in het kader van stedelijke toegangsregelingen, zoals de LEZ. De Europese definitie verwijst naar voertuigen ouder dan 30 jaar. In de, weliswaar niet-bindende, richtlijnen van de Europese Commissie wordt overigens bevestigd dat een regeling voor oldtimers noodzakelijk is om te vermijden dat de eigenaars van deze voertuigen disproportioneel zouden worden getroffen door de invoering van een LEZ. De verzoekende partijen verwijzen verder nog naar de definitie van “voertuigen van historisch belang” in artikel 3, eerste lid, 7°, van de Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’ (hierna: Richtlijn 2014/45/EU), dat handelt over voertuigen die “ten minste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven [zijn]”, alsook naar het gegeven dat de Vlaamse regering bij de regelgeving betreffende de periodieke keuring de leeftijdsgrens van 30 jaar als uitgangspunt heeft genomen. Dit maakt het des te onbegrijpelijker dat het LEZ-besluit een totaal andere leeftijdsgrens hanteert. Ook inzake de Vlaamse verkeersbelasting werd de leeftijdsgrens voor een fiscaal vriendelijke behandeling naar 30 jaar verlegd. In het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 25 januari 2018 ‘betreffende het instellen van een lage-emissiezone’ wordt eveneens een leeftijdsgrens van 30 jaar gehanteerd.

De Vlaamse regering en de stad Gent leggen een bijzonder zware last op eigenaars van oldtimers jonger dan 40 jaar, zeker in zoverre zij in de LEZ woonachtig zijn. Noch het Vlaamse LEZ-besluit, noch het bestreden LEZ-reglement bieden een onderbouwde verantwoording voor de toelating van oldtimers ouder dan 40 jaar tot de LEZ, waardoor dus de toegang voor oldtimers vanaf 30 jaar wordt uitgesloten. Daar komt nog bij dat de Vlaamse minister

X-17.532-10/25

bevoegd voor leefmilieu in 2012, in het kader van een schriftelijke vraag in het Vlaams Parlement, heeft verklaard dat voertuigen ouder dan 25 jaar, al dan niet met een O-nummerplaat, slechts een minieme bijdrage leveren aan de totale uitstoot van het wagenpark en dat er om die reden geen specifieke maatregelen werden voorzien om schadelijke emissies, veroorzaakt door wagens ouder dan 25 jaar, te beperken. Gelet op al het voorgaande, kon worden aangenomen dat de Vlaamse en Gentse LEZ-regelgeving een soortgelijke drempel zou hanteren.

Het ingestelde onderscheid berust niet op een objectief en pertinent criterium aangezien nergens wordt verantwoord waarom de beleidsdoelstelling, namelijk het terugdringen van emissies, zou vereisen dat oldtimers ouder of jonger dan 40 jaar anders worden behandeld. De verantwoording, als reactie op een ingebrekestelling door de tweede verzoekende partij, dat dit onderscheid is gemaakt in functie van “de bescherming van het leefmilieu, waarbij steeds een afweging gemaakt wordt tussen leefmilieubelangen en andere belangen”, overtuigt niet. De leefmilieubelangen verantwoorden hoogstens de inrichting van een LEZ waaraan bepaalde toegangsvoorwaarden in functie van de emissies van deze voertuigen worden gekoppeld, maar niet dat daarbij een verschillende behandeling wordt ingesteld tussen de eigenaar van een oldtimer die in het verkeer werd gebracht sedert 40 jaar en de eigenaar van een oldtimer die in het verkeer werd gebracht sedert 30 jaar. Minstens moet worden vastgesteld dat het ingestelde onderscheid strijdt met het evenredigheidsbeginsel. Ook de “jonge” oldtimers hebben een historische waarde, die slechts in stand kan gehouden worden wanneer deze voertuigen meer dan sporadisch gebruikt mogen worden. Een gebruik beperkt tot acht maal per jaar volstaat daartoe niet. Bovendien staan tegenover de erkenning als oldtimer gebruiksbepalingen. Volgens de verzoekende partijen moet er ook rekening mee worden gehouden dat de *ratio legis* van een LEZ, namelijk de stimulatie van een verjonging van het wagenpark, niet opgaat voor eigenaars van historische voertuigen. Ten aanzien van de eigenaar van een oldtimer maakt een LEZ dan ook een “zuivere pesterij” uit, aangezien de erfgoedwaarde van het voertuig maakt dat hij zijn gedrag niet kan sturen om de LEZ te vermijden. In Nederlandse rechtspraak werd, omtrent de LEZ in Rotterdam, eveneens geoordeeld dat een kleine groep autobezitters, de eigenaars

van oldtimers, disproportioneel wordt geraakt door de LEZ, terwijl de milieuwinst, gezien het verwaarloosbare aandeel in het totale wagenpark, te verwaarlozen is.

Het LEZ-reglement van de stad Gent voert, in strijd met de definitie van artikel 3, § 1, van het LEZ-decreet, geen selectief toelatingsbeleid in dat in relatie staat tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder. Zowel artikel 3 van het LEZ-besluit als artikel 4, § 3, van het bestreden LEZ-reglement zijn manifest strijdig met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Artikel 3 van het LEZ-besluit moet, in toepassing van artikel 159 van de Grondwet, buiten toepassing worden gelaten. Die onwettige bepaling kan dan ook niet als grondslag dienen voor de vaststelling van het bestreden besluit.

6.2. De verwerende partij betoogt in haar memorie van antwoord dat zij als lokaal bestuur de gewestelijke regelgeving heeft toegepast. Er valt niet in te zien hoe haar daarbij enig onredelijk of onzorgvuldig handelen kan worden verweten. De verwerende partij meent dat het middel daarom deels onontvankelijk is.

Ten gronde dringt zich de vaststelling op dat de kritiek van de verzoekende partijen steunt op de onjuiste premisse dat de O-nummerplaat een pertinent gegeven is voor de toepassing van de LEZ-regelgeving. De gevolgen van dit specifieke regime zijn beperkt tot de technische voorschriften inzake voertuigen en de verkeersbelasting. De omstandigheid dat de leeftijdsgrens verschilt van deze in de regelgeving inzake de O-kentekenplaat, valt toe te schrijven aan de eigen finaliteit van de LEZ-regelgeving. Het onderscheidscriterium is objectief, pertinent en redelijk. De verwijzing van de verzoekende partijen naar de Europese aanbevelingen doet geen afbreuk aan die conclusie. Het betreft immers geen rechtsregel, maar een standpunt ingenomen door een studie bureau. Het gegeven dat het standpunt van de stad Gent daarvan afwijkt, maakt nog niet dat het bestreden reglement kennelijk onredelijk zou zijn. Bovendien genieten historische voertuigen wel een vrijstelling in de LEZ-regelgeving, zij het dat een andere definitie wordt gehanteerd dan in Richtlijn 2014/45/EU, die immers geen enkel verband vertoont met de LEZ-regelgeving.

Reeds in een schrijven van 15 december 2017 heeft de Vlaamse minister van Leefmilieu aan de verzoekende partijen verklaard dat het LEZ-besluit werd ingesteld ter bescherming van het leefmilieu, waarbij gezocht is naar een evenwicht tussen de belangen inzake leefmilieu en andere belangen, waaronder deze van de liefhebbers van oude voertuigen met een bepaalde erfgoedwaarde. De keuze om niet het federale uitzonderingsregime inzake de O-nummerplaten te volgen, is verantwoord in het licht van het feit dat dit regime facultatief is en een relatief lage leeftijdsgrens beoogt, terwijl er geen enkele inhoudelijke beoordeling van de erfgoedwaarde is vereist.

Verzoekers' betoog dat de gewesten bij de uitoefening van hun bevoegdheden in het kader van leefmilieu gebonden zijn door het beleid dat de federale overheid voert in een andere materie, botst met het principe van de deelstatelijke autonomie. Om diezelfde reden kan niet dienstig worden verwezen naar de Brusselse LEZ-regelgeving. Het gegeven dat een voertuig jonger dan 40 jaar niet in aanmerking komt voor een toelating tot de LEZ, is een noodzakelijk gevolg van de keuze voor een rechtszeker criterium. Verder menen de verzoekende partijen ten onrechte dat de doelstelling van een LEZ is gelegen in een verjonging van het wagenpark. De doelstelling ervan is daarentegen om de luchtkwaliteit te verbeteren door gaandeweg strengere emissienormen te hanteren. De verwijzing naar de Nederlandse rechtspraak over de LEZ in Rotterdam is niet dienstig.

Voertuigen die minder dan veertig jaar oud zijn en niet voldoen aan de toegangsvoorwaarden van de LEZ, kunnen tot acht maal per twaalf maanden een toegang tot de LEZ verkrijgen. Voor het grondgebied buiten de LEZ legt het bestreden besluit geen enkele beperking op. De verwerende partij besluit daaruit dat de opgelegde beperking geenszins onevenredig is in verhouding tot het beoogde doel.

6.3. De tussenkomende partij betwist in haar memorie tot tussenkomst het belang van de verzoekende partijen. Indien de Raad van State zou oordelen dat het criterium van onderscheid het gevolg is van het LEZ-besluit en een discriminatie inhoudt, kan dit enkel voor gevolg hebben dat de mogelijkheid die artikel 3 van het LEZ-besluit aan de gemeenten geeft om een

X-17.532-13/25

uitzonderingsregime vast te stellen voor voertuigen ouder dan 40 jaar, niet langer kan worden toegepast. Het middel kan de verzoekende partijen dan ook alleen maar meer nadeel berokkenen.

Ten gronde argumenteert de tussenkomenende partij dat de Vlaamse regelgeving het gelijkheidsbeginsel niet schendt. In zijn arrest nr. 37/2019 van 28 februari 2019 heeft het Grondwettelijk Hof ten aanzien van de ordonnantie tot invoering van lage-emissiezones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevestigd dat het gelet op de doelstelling van de LEZ mogelijk is om het gedifferentieerd toegangsbeleid tot de LEZ op dezelfde wijze van toepassing te verklaren op alle voertuigen. Wel kan er een uitzondering worden voorzien voor voertuigen ouder dan 40 jaar. Dit is evenwel slechts een mogelijkheid, geen verplichting. Waar de verzoekende partijen ervan uitgaan dat het LEZ-besluit het gelijkheidsbeginsel zou schenden omdat het een verschil in behandeling instelt tussen voertuigen onder het regime van de O-nummerplaat die ouder dan wel jonger zijn dan 40 jaar, berust het middel op een verkeerde lezing van het LEZ-besluit en mist het juridische grondslag. Het verschil in behandeling is niet inherent aan het LEZ-besluit. De Vlaamse regering wenst het uitzonderingsregime te beperken tot een beperkt aantal voertuigen waarvan aangenomen kan worden dat hun historische patrimoniumwaarde het hoogst is, gelet op hun leeftijd. Het betreft bovendien voertuigen waarvan redelijkerwijze mag worden aangenomen dat ze, gelet op hun leeftijd, beperkt gebruikt worden, zo ook binnen een LEZ. Er wordt derhalve vermeden dat de algemene doelstelling van de invoering van een LEZ, die erin bestaat het leefmilieu en de gezondheid te waarborgen tegen luchtverontreiniging, in een te verregaande mate ondergraven zou worden. De leeftijdsgrens van 40 jaar valt aldus te verantwoorden door redenen die specifiek verband houden met de invoering van een LEZ.

De verzoekende partijen kunnen niet dienstig verwijzen naar Richtlijn 2014/45/EU, die uitsluitend betrekking heeft op de technische keuring van voertuigen. Overigens komt het op grond van de bepalingen van deze richtlijn aan de lidstaten toe om de voertuigen aan te wijzen die als historisch worden beschouwd en kan daarbij een langere periode dan dertig jaar worden gehanteerd. Het uitbreiden van de mogelijkheid om een uitzonderingsregime uit te werken tot

X-17.532-14/25

alle oldtimervoertuigen ouder dan 25 jaar, zou tot gevolg hebben dat een niet onaanzienlijke categorie van voertuigen onder de vrijstelling gebracht wordt, wat de finaliteit van de invoering van een LEZ meer zou ondergraven. In het licht van de doelstellingen van een LEZ, is de keuze voor het leeftijds criterium redelijk verantwoord en evenredig. Verder wijst de tussenkommende partij op de ruime beleidsvrijheid van de overheid bij het bepalen van de leeftijd van de voertuigen die in aanmerking kunnen komen voor een uitzonderingsregime om reden van hun historische waarde. Daarbij moet voor ogen worden gehouden dat het eigen is aan elke leeftijdsgrens dat voertuigen die net boven en net onder die grens vallen, verschillend worden behandeld. De keuze voor een duidelijk en objectief vast te stellen criterium, namelijk een leeftijdsgrens, maakt nog niet dat het gelijkheidsbeginsel zou zijn geschonden.

In uiterst ondergeschikte orde betoogt de tussenkommende partij dat indien het leeftijds criterium strijdig zou zijn met het gelijkheidsbeginsel, dit enkel tot gevolg heeft dat het uitzonderingsregime niet kan worden toegepast. Het middel kan de verzoekende partijen dan ook geen enkel voordeel opleveren, zodat zij geen belang hebben bij het invoeren ervan.

6.4. De verzoekende partijen betogen in hun memorie van wederantwoord dat uit het middel duidelijk blijkt dat zij zich beroepen op de onwettigheid van zowel het LEZ-besluit als van het bestreden LEZ-reglement, in zoverre deze in een uitzonderingsregeling voorzien voor voertuigen ouder dan 40 jaar, zonder dat rekening wordt gehouden met de vraag of het gaat om oldtimers. De leeftijdsdrempel van 40 jaar werd met de natte vinger bepaald. Zij wijzen er onder meer op dat uit de gegevens van de Dienst voor Inschrijvingen Voertuigen (DIV) blijkt dat meer dan 50% van de oude voertuigen (ouder dan 25 jaar) binnen de categorie ouder dan 40 jaar valt. Er werd een uitzondering gecreëerd zonder na te gaan wat de impact ervan is. Nochtans zou men redelijkerwijze mogen verwachten dat de oudste oldtimers het meest vervuילend zijn, maar net die voertuigen worden zonder enige beperking toegelaten in de LEZ. Tezelfdertijd maakt men de beleidskeuze om andere eigenaars te verbannen uit de LEZ, terwijl ook de gevolgen van die keuze nooit bestudeerd zijn. Het specifiek aandeel in de emissies van voertuigen tussen 30 en 40 jaar, al dan niet ingeschreven met een

X-17.532-15/25

O-nummerplaat, werd bijvoorbeeld niet onderzocht. De verzoekende partijen menen dat de leeftijdsdrempel van 40 jaar veel minder relevant is dan de inschrijving met een O-nummerplaat om de historische waarde van een voertuig te bepalen. Tot de voertuigen ouder dan 40 jaar behoren ook voertuigen voor professioneel gebruik die geen historische waarde hebben.

6.5. In hun laatste memorie doen de verzoekende partijen nog gelden dat het geenszins evident is dat een oldtimer van meer dan 40 jaar oud meer patrimoniumwaarde zou hebben dan een recentere oldtimer en dat geen bewijs wordt geleverd voor de stelling dat “oudere” oldtimers minder gebruikt zouden worden dan “jongere” oldtimers. In hun verzoekschrift werd bij herhaling ingeroepen dat de leeftijdsdrempel zonder verantwoording tot stand gekomen is. Verzoekers beogen geenszins de afschaffing van de LEZ, wel een verfijning voor de situatie van eigenaars van historische voertuigen met een belangrijke patrimoniale en historische waarde.

6.6. De verwerende partij stelt in haar laatste memorie dat het niet aan haar staat om de keuze voor het leeftijds criterium vastgesteld door de Vlaamse regering nader te verantwoorden. Zij zet uiteen dat een verlaagd leeftijds criterium voor de uitzonderingsregeling voor oude voertuigen de doelstellingen van de LEZ ernstig zou ondergraven. Wanneer de Vlaamse regering er binnen de context van de LEZ-toegangsregels voor kiest een onderscheid in het leven te roepen tussen ‘oudere’ en ‘jongere’ voertuigen, “dient [z]ij de verscheidenheid van toestanden noodzakelijkerwijze op te vangen in categorieën die met de werkelijkheid slechts overeenstemmen op benaderende wijze. Het beroep op een dergelijk procedé is op zich niet onbestaanbaar met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.” Het is in dat opzicht niet onredelijk, disproportioneel of onverantwoord dat in het Vlaamse Gewest 40 jaar als leeftijds criterium voor de uitzonderingsregeling voor oudere voertuigen wordt gehanteerd. De verwerende partij meent dat de kritiek van verzoekende partijen in belangrijke mate betrekking heeft op de opportuniteit van de door de Vlaamse regering gemaakte afweging tussen de belangen inzake leefmilieu en gezondheid, enerzijds, en deze omtrent de toegankelijkheid voor ‘oldtimers’, anderzijds.

6.7. De tussenkomen de partij stelt in haar laatste memorie dat de ruime beleidsvrijheid waarover zij beschikt tot gevolg heeft dat de Raad van State enkel tot een vernietiging kan overgaan wanneer de verzoekende partijen concreet aannemelijk maken dat zij haar beoordelingsbevoegdheid op een kennelijk onredelijk wijze heeft uitgeoefend. Het is niet aan de overheid om aan te tonen waarom een leeftijds criterium wordt gebruikt van 40 jaar, en niet een van 25 of 30 jaar. Door de uitzonderingsmogelijkheid te beperken tot de categorie van voertuigen ouder dan 40 jaar, wordt vermeden dat de algemene doelstelling van de invoering van een LEZ, die erin bestaat het leefmilieu en de gezondheid te waarborgen tegen luchtverontreiniging, in een te verregaande mate ondergraven zou worden. De grens van 40 jaar valt aldus te verantwoorden door redenen die specifiek verband houden met de invoering van de LEZ. Verder is het eigen aan elke leeftijdsgrens dat voertuigen die net boven en net onder de grens vallen anders behandeld worden.

Beoordeling

7.1. Artikel 4, § 2, van het LEZ-decreet biedt de gemeenten de mogelijkheid om op hun grondgebied een LEZ in te voeren. Voor voertuigen die niet zonder meer tot de LEZ toegelaten zijn, kan de gemeente de toegang tot de LEZ onderwerpen aan een verbod “of aan voorwaarden die van dien aard zijn dat zij het gebruik van de LEZ door voertuigen die milieuhinder veroorzaken, afremmen”. Daarnaast omvat deze bepaling een machtiging aan de Vlaamse regering om “nadere regels” te bepalen met betrekking tot die voorwaarden en verboden.

De Vlaamse regering heeft in artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit bepaald dat “de toegangsvoorwaarden worden gedifferentieerd in functie van de emissie van de voertuigen, waarbij voertuigen met hogere emissies aan strengere voorwaarden worden onderworpen” en dat hierop onder meer “een uitzondering [kan] voorzien worden voor voertuigen ouder dan 40 jaar”.

Artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement maakt toepassing van de laatst vermelde mogelijkheid, en voorziet effectief in een

X-17.532-17/25

uitzondering voor welbepaalde motorvoertuigen die op de ingangsdatum van de LEZ-toelating ouder zijn dan 40 jaar “blijkens de datum van eerste inschrijving”. Deze voertuigen komen “tot en met 31 december 2024 in aanmerking voor een LEZ-toelating”.

7.2. De verzoekende partijen hekelen onder meer het door artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit en artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement gemaakte onderscheid tussen motorvoertuigen ouder of jonger dan 40 jaar. Zij menen dat geen redelijke verantwoording wordt gegeven voor de ongelijke behandeling die bezitters van oldtimers tussen 30 en 40 jaar ten aanzien van bezitters van oldtimers ouder dan 40 jaar te beurt valt. Zij voeren in dit verband onder meer een schending van het gelijkheidsbeginsel aan.

7.3. De tussenkomen partij meent dat indien de Raad van State de onwettigheid van het leeftijds criterium zou aannemen, dit enkel tot gevolg kan hebben dat het uitzonderingsregime voorzien in artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit niet kan worden toegepast. Het middel zou de verzoekende partijen aldus geen voordeel kunnen opleveren, nu zij er beiden belang bij hebben dat het uitzonderingsregime voor voertuigen ouder dan 40 jaar behouden blijft.

Dit standpunt kan alvast wat eerste verzoeker betreft geen bijval vinden, gelet op de leeftijd van zijn wagen, daterend van 1986, en de tijdsvoorwaarde van artikel 4, § 3, a, 2), van het bestreden LEZ-reglement. Artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit en artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement hanteren hetzelfde, geviseerde leeftijds criterium (ouder of jonger dan 40 jaar). Het onwettig bevinden van artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit, en het buiten toepassing laten daarvan op grond van artikel 159 van de Grondwet, leidt tot de onwettigheid en vernietiging van artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement, dat op deze bepaling is gestoeld. Dit biedt een kans op een gunstiger regeling in verband met de toelating van oldtimers jonger dan 40 jaar tot de LEZ. Meer bepaald is in voorkomend geval de vaststelling in het kader van dit geding dat het LEZ-besluit onwettig is, niet zonder gezag van gewijsde ten aanzien van de tussenkomen partij. Het zal haar ertoe aanzetten de onwettigheid te verhelpen, wat dan weer niet zonder invloed zou zijn op, of gevolg

X-17.532-18/25

voor, de mogelijkheden van de verwerende partij. Hoe dan ook heeft de eerste verzoeker belang bij het middel.

De exceptie is ongegrond.

7.4. De grondwettelijke regels met betrekking tot de gelijkheid en de niet-discriminatie sluiten een onderscheiden behandeling van bepaalde categorieën van personen niet uit, voor zover voor dat onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat. Die verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

7.5. De tussenkommende partij argumenteert met betrekking tot de in het LEZ-besluit voorziene mogelijkheid om motorvoertuigen ouder dan 40 jaar in een LEZ toe te laten, dat dit een “beperkt aantal voertuigen” betreft, die, gelet op hun leeftijd, de hoogste “historische patrimoniumwaarde” hebben en die, opnieuw gelet op hun leeftijd, “beperkt gebruikt worden”.

7.6. Uit niets blijkt evenwel dat motorvoertuigen ouder dan 40 jaar een hogere historische patrimoniumwaarde zouden hebben dan motorvoertuigen tussen 30 tot 40 jaar oud. Verzoekers’ opmerking dat artikel 3, eerste lid, 7°, van Richtlijn 2014/45/EU vereist dat een ‘voertuig van historisch belang’ aan de voorwaarde moet voldoen dat het “ten minste dertig jaar geleden” vervaardigd of voor het eerst ingeschreven is, is in dit licht niet zonder relevantie. Hun betoog dat “‘jonge’ oldtimers evengoed behoren tot het historisch (rollend) erfgoed, zonder dat zij noodzakelijk minder waardevol zouden zijn dan ‘oude’ oldtimers”, wordt door de tussenkommende partij noch de verwerende partij weerlegd.

Het argument dat motorvoertuigen ouder dan 40 jaar minder gebruikt zouden worden dan motorvoertuigen tussen 30 tot 40 jaar oud, mag evenmin uit enig stuk blijken. De verzoekende partijen bedenken daar niet ten onrechte bij dat “men [redelijkerwijze] zou [...] mogen verwachten dat de oudste

X-17.532-19/25

oldtimers het meest vervuilend zijn”. Ook deze argumentatie wordt door de tussenkomende en verwerende partij niet weerlegd.

Wat het motief van het “beperkt aantal” motorvoertuigen ouder dan 40 jaar betreft, werpen de verzoekende partijen tegen dat uit gegevens van de DIV blijkt dat meer dan 50% van de oude voertuigen (ouder dan 25 jaar) binnen de categorie ouder dan 40 jaar valt. Deze argumentatie wordt door de tussenkomende en verwerende partij evenmin weerlegd.

7.7. Zodoende steunt de onderscheiden behandeling tussen, enerzijds, motorvoertuigen ouder dan 40 jaar, die onbeperkt tot een LEZ kunnen toegelaten worden, en, anderzijds, motorvoertuigen tussen 30 tot 40 jaar oud, waarvoor deze mogelijkheid niet geldt, niet op een objectieve, pertinente en redelijke verantwoording. Dat met het geïmplementeerde leeftijdscriterium volgens de tussenkomende partij wordt vermeden dat de algemene doelstelling van de invoering van een LEZ – het leefmilieu en de gezondheid te waarborgen tegen luchtverontreiniging – al te zeer wordt ondergraven, vermag op zich aan deze vaststelling geen afbreuk te doen.

7.8. Gelet op wat voorafgaat, schendt artikel 3, eerste lid, 1°, van het LEZ-besluit, bepaling die het geïmplementeerde leeftijdscriterium mogelijk maakt, het gelijkheidsbeginsel, zodat deze bepaling op grond van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing moet gelaten worden. Zoals gezien, leidt dit tevens tot de onwettigheid van het daarop gestoelde artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement.

7.9. Het middel is in de aangegeven mate ontvankelijk en gegrond. Het verantwoordt de vernietiging van artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

8. De verzoekende partijen voeren in een tweede middel de schending aan van de artikelen 2 en 3 van Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 van het Europees Parlement en de Raad ‘betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma’s’ (hierna: plan-MER-richtlijn), van de artikelen 4.2.1 en 4.2.3 van het decreet van 5 april 1995 ‘houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid’, en van het motiverings-, redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel. Ook voeren zij “de ontstentenis van de juridisch en feitelijk vereiste grondslag” aan.

De verzoekende partijen betogen dat voorafgaand aan de bestreden beslissing een planmilieueffectrapport (plan-MER) had moeten worden opgesteld. Zij menen dat de LEZ aanzienlijke milieueffecten kan hebben en aanleiding kan geven tot een verschuiving van verkeersbewegingen naar de rand, gepaard gaande met een verkeerscongestie en een toename van uitstoot in de gebieden rondom de LEZ. In geen geval werden de milieueffecten op voorhand grondig beoordeeld of geëvalueerd. Wanneer op grond van objectieve gegevens aannemelijk is dat de LEZ significante gevolgen kan hebben voor de kwaliteit van een Europeesrechtelijke speciale beschermingszone inzake natuurbehoud, is een passende beoordeling vereist.

Beoordeling

9.1. De eerste verzoeker klaagt zich er in zijn verzoekschrift over dat zijn vrijheid om binnen de LEZ vrij met zijn oldtimer – een BMW die dateert van 1986 – te rijden, drastisch wordt beperkt. De tweede verzoekende partij, een belangenvereniging voor clubs en eigenaars van oldtimers, voert eenzelfde belang aan: de LEZ houdt een enorm zware beperking binnen deze zone in “van de bewegingsvrijheid van de eigenaars en gebruikers” van oldtimers in de categorie 30 tot 40 jaar.

Verzoekers wensen aldus een ruimere toegang voor oude wagens – met bijhorende uitstoot – tot de LEZ, een zone “waarin voor de leefbaarheid, in het bijzonder ter beperking van milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder” (artikel 3, § 1, LEZ-decreet).

9.2. De wezenlijke doelstelling van milieueffectrapportage, waarvan verzoekers de afwezigheid in hun middel hekelen, bestaat erin het milieubelang een centrale plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De tussenkomende partij kan bijval vinden, waar zij tegenwerpt dat verzoekers’ kritiek op de afwezigheid van een plan-MER voor het bestreden LEZ-reglement “volledig vreemd is” aan hun belang.

De desbetreffende ontvankelijkheidsexceptie van de tussenkomende partij is gegrond.

9.3. Het middel is onontvankelijk.

C. Derde middel

Uiteenzetting van het middel

10. De verzoekende partijen voeren in een derde middel de schending aan van artikel 1 van het Eerste Aanvullende Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EAP), van het eigendomsrecht, zoals gewaarborgd door artikel 16 van de Grondwet en artikel 1 EAP, en van het motiverings-, redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel. Tevens voeren zij “de ontstentenis van de juridisch en feitelijk vereiste grondslag” aan.

Betoogd wordt dat eerste verzoeker *de facto* onteigend wordt, aangezien het bestreden besluit hem niet toelaat om de afstand van zijn woning tot

X-17.532-22/25

aan de grens van de LEZ, zo'n 500 meter, te overbruggen, behoudens in geval van de aankoop van een dagpas, wat maximaal acht keer per jaar mogelijk is. Het ontbreken van een bijzondere regeling voor eigenaars van voertuigen met O-nummerplaat, woonachtig in de LEZ, vormt een inbreuk op het eigendomsrecht. Het voertuig van eerste verzoeker verliest elke economische waarde. Voertuigen ouder dan 40 jaar mogen wel vrijelijk rondrijden in de LEZ. Uit niets blijkt dat het uitsluiten van oldtimers jonger dan 40 jaar enig merkbaar effect zou hebben op het leefmilieu.

Beoordeling

11. Met de tussenkomenende partij moet worden vastgesteld dat het middel gericht is tegen de uitzonderingsbepaling van artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het bestreden LEZ-reglement, waar dit enkel voorziet in een LEZ-toelating voor motorvoertuigen ouder dan 40 jaar, en niet voor oldtimers tussen 30 en 40 jaar.

Deze bepaling werd reeds met het eerste middel onwettig bevonden. Huidig middel kan niet leiden tot een ruimere vernietiging dan het gegrond bevonden eerste middel, en behoeft dan ook geen onderzoek.

VI. Kosten

13. Bij arrest nr. 22/2020 van 13 februari 2020 heeft het Grondwettelijk Hof de woorden “per verzoekende partij” vernietigd in artikel 4, § 4, eerste en derde lid, van de wet van 19 maart 2017 ‘tot oprichting van een Begrotingsfonds voor de juridische tweedelijnsbijstand’, zoals het is ingevoegd bij de wet van 26 april 2017. Dit betekent dat de bijdrage, bedoeld in voormeld artikel slechts éénmaal is verschuldigd per verzoekschrift, ongeacht het aantal partijen. Bijgevolg is er aanleiding om de terugbetaling te bevelen van de onterecht betaalde bijdrage.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt artikel 4, § 3, a, 2), (b), van het besluit van de gemeenteraad van de stad Gent van 23 april 2019 tot goedkeuring van het ‘Reglement voor een lage-emissiezone (LEZ) in Gent’.

De Raad van State verwerpt het beroep voor het overige.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het gedeeltelijk vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 400 euro, een bijdrage van 20 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verzoekende partijen gezamenlijk.

De onterecht betaalde bijdrage ten bedrage van 20 euro dient te worden terugbetaald aan de verzoekende partijen.

De tussenkommende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van een februari tweeduizend tweeëntwintig, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Johan Lust,	kamervoorzitter,
Jan Clement,	staatsraad,
Stephan De Taeye,	staatsraad,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

Frank Bontinck
(Signature)

Digitaal ondertekend door Frank Bontinck (Signature)

Frank Bontinck

De voorzitter

Johan Lust
(Signature)

Digitaal ondertekend door Johan Lust (Signature)

Johan Lust