



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 54.521/4
du 11 décembre 2013

advies 54.521/4
van 11 december 2013

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale
du 29 mars 2007 relatif aux
services de taxis et aux
services de location de voitures
avec chauffeur et concernant
les taximètres digitaux'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'tot wijziging van het
besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering van
29 maart 2007 betreffende de
taxidiensten en de diensten
voor het verhuren van
voertuigen met chauffeur en
betreffende de digitale
taxameters'

Le 19 novembre 2013, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux Publics et des Transports, de l'Informatique régionale et communale et du Port de Bruxelles, à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et concernant les taximètres digitaux'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 décembre 2013. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 décembre 2013.

*

Op 19 november 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijke informatica en de Haven van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en betreffende de digitale taximeters'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 december 2013. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE en Bernard BLERO, staatsraden, Christian BEHRENDT en Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 december 2013.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

FORMALITÉS PRÉALABLES

Les dispositions du projet définissent de nombreuses caractéristiques techniques ou fonctionnelles auxquelles doivent satisfaire les taximètres digitaux ainsi qu'il résulte de la note au Gouvernement :

« Comparé aux exigences énumérées à la directive européenne 2004/22/CE et à l'annexe MI-007, le projet d'arrêté diffère fondamentalement en ce qui concerne l'enregistrement des opérations et leur aspect numérique. Il est mis fin aux feuilles de route manuscrites : les données des courses de la journée sont enregistrées dans le taximètre et doivent pouvoir être imprimées ou envoyées par voie électronique lors d'un éventuel contrôle »¹.

Ces exigences nouvelles constituent, à tout le moins pour certaines d'entre elles, des spécifications techniques au sens de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'.

Dès lors, l'arrêté en projet doit être notifié à la Commission européenne avant son adoption, et le préambule du projet complété sur ce point².

FONDEMENT JURIDIQUE

L'article 28 de l'ordonnance du 27 avril 1995 'relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur', mentionné à l'alinéa 1^{er}, au titre de fondement juridique du projet, dispose :

« Art. 28. Le Gouvernement arrête le règlement général relatif à l'exploitation des services de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur.

¹ Note au Gouvernement, point I, 4, alinéa 2, p. 3.

² Une observation similaire avait été formulée dans l'avis 33.874/4 donné le 18 novembre 2002 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002 'relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur', et reprise dans l'avis 41.852/4 donné le 29 janvier 2007 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 'relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur'.

Ce règlement comprend notamment des dispositions relatives aux obligations et à la surveillance des chauffeurs.

Le Gouvernement arrête également les dispositions relatives aux véhicules exploités comme taxis ou comme voitures de location avec chauffeur en consacrant au moins l'application des principes suivants :

1° les véhicules exploités comme taxis ne peuvent avoir une ancienneté de plus de sept ans à compter de la première mise en circulation telle qu'elle est indiquée sur le certificat d'immatriculation ;

2° les véhicules affectés par un exploitant à un service de taxis doivent avoir la couleur imposée par arrêté du Gouvernement ou revêtir la livrée dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du Gouvernement pour permettre une reconnaissance aisée et rapide dans la circulation des véhicules exploités comme taxis ;

3° les véhicules affectés pour la première fois par un exploitant à un service de taxis doivent être équipés de moteurs dont les émissions respectent les normes de droit européen directement applicables, ainsi que les normes arrêtées par l'autorité fédérale compétente en la matière ».

L'article 28 de l'ordonnance du 27 avril 1995 sera abrogé au 1^{er} février 2014³.

À cette date, l'arrêté en projet sera dépourvu de fondement juridique et c'est sous réserve de cette observation que le projet a été examiné.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. L'avis du comité consultatif régional créé par l'article 34 de l'ordonnance du 27 avril 1995 ne constitue pas une formalité obligatoire mais facultative, de sorte que le visa auquel est consacré l'alinéa 5 sera omis et remplacé par un considérant précédant la mention du ministre proposant⁴.

2. Les mots « Vu l'utilité publique du service » seront omis.

³ Voir l'article 7 de l'ordonnance du 21 novembre 2013 'modifiant l'ordonnance du 27 avril 1997 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur', publiée au *Moniteur belge* du 3 décembre 2013, 2^e édition, et dont l'article 9 dispose qu'elle entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

⁴ Voir l'avis 49.228/4 donné le 28 février 2011 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 mars 2011 'relatif à la reconnaissance de la formation professionnelle individuelle en entreprise en vue de l'obtention d'un certificat de capacité de chauffeur de taxi dans la Région de Bruxelles-Capitale'.

DISPOSITIFArticle 11

Telle qu'elle est rédigée, la disposition aboutirait qu'à la suite des modifications apportées par le projet à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007, les exploitants des services de taxis ne seraient plus soumis pendant ce délai de deux ans, aux dispositions que le projet entend remplacer.

La disposition transitoire sera revue pour pallier cette situation.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKINGEN

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

In de bepalingen van het ontwerp worden talrijke technische of functionele eigenschappen gedefinieerd waaraan de digitale taximeters moeten voldoen, zoals blijkt uit de nota aan de Regering:

“In vergelijking met de vereisten opgesomd in de Europese richtlijn 2004/22/EG en in bijlage MI-007, verschilt het ontwerpbesluit fundamenteel op het vlak van het registreren van de verrichtingen en het digitaal aspect ervan. Er wordt een einde gemaakt aan de handgeschreven rittenbladen: de gegevens van de ritten van de dag worden opgeslagen in de taximeter en moeten kunnen afgedrukt worden of elektronisch bezorgd worden in geval van controle.”¹

Die nieuwe vereisten, of op zijn minst een aantal ervan, houden technische specificaties in in de zin van richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 “betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij”.

Het ontwerpbesluit moet derhalve ter kennis worden gebracht van de Europese Commissie voordat het wordt goedgekeurd en de aanhef van het ontwerp moet wat dat betreft worden aangevuld.²

¹ Nota aan de Regering, punt I, 4, tweede alinea, blz. 3.

² Een soortgelijke opmerking is geformuleerd in advies 33.874/4 dat op 18 november 2002 gegeven is met betrekking tot een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 december 2002 ‘betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur’, en die overgenomen is in advies 41.852/4 dat gegeven is op 29 januari 2007 over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 ‘betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur’.

RECHTSGROND

Artikel 28 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, dat in het eerste lid vermeld wordt als rechtsgrond van het ontwerp, luidt als volgt:

“Art. 28. De Regering stelt het algemeen reglement vast inzake exploitatie van taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Dit reglement omvat onder andere bepalingen betreffende de verplichtingen van en het toezicht op de chauffeurs.

De Regering legt ook de bepalingen vast betreffende de voertuigen die als taxi's of als huurwagens met chauffeur worden geëxploiteerd, door minstens de toepassing van de volgende principes te bevestigen:

1° de voertuigen die als taxi worden geëxploiteerd mogen niet ouder dan zeven jaar zijn. Hierbij wordt geteld vanaf de eerste ingebruikname zoals op het inschrijvingsbewijs vermeld wordt;

2° de voertuigen die door een exploitant worden aangewend voor een taxidienst moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kleur hebben of moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kenmerken hebben opdat de als taxi's geëxploiteerde voertuigen makkelijk en vlug in het verkeer herkenbaar zouden zijn;

3° de voertuigen die door een exploitant voor de eerste keer aan een taxidienst worden toegewezen moeten uitgerust zijn met motoren waarvan de uitstoot de Europese normen respecteert die dadelijk van toepassing zijn, evenals de normen goedgekeurd door de federale overheid die bevoegd is voor deze materie”.

Artikel 28 van de ordonnantie van 27 april 1995 wordt evenwel opgeheven per 1 februari 2014.³

Op die datum zal het ontworpen besluit rechtsgrond missen en het is onder voorbehoud van die opmerking dat het ontwerp onderzocht is.

³ Zie artikel 7 van de ordonnantie van 21 november 2013 tot wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2013, tweede editie en waarvan artikel 9 bepaalt dat ze in werking treedt de eerste dag van de tweede maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. Het advies van het regionaal comité van advies dat opgericht is bij artikel 34 van de ordonnantie van 27 april 1995 vormt geen verplicht, maar een facultatief vormvereiste zodat de aanhefverwijzing die in het vijfde lid vervat is, dient te vervallen en ze moet worden vervangen door een overweging die voorafgaat aan de vermelding van de voordragende minister.⁴
2. De woorden “Gelet op het openbaar nut van de dienst” dienen te vervallen.

DISPOSITIEF

Artikel 11

Zoals deze bepaling is geredigeerd, komt ze erop neer dat, ten gevolge van de wijzigingen die bij het ontwerp aangebracht worden in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007, de exploitanten van taxidiensten gedurende die termijn van twee jaar niet meer onderworpen zouden zijn aan de bepalingen waarvan de vervanging beoogd wordt door het ontwerp.

De overgangsbepaling moet worden herzien om deze situatie te verhelpen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Pierre LIÉNARDY

⁴ Zie advies 49.228/4 gegeven op 28 februari 2011 over een ontwerp dat aanleiding gegeven heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24 maart 2011 ‘betreffende de erkenning van de individuele beroepsopleiding van taxichauffeurs in de onderneming met als doel het bekomen van een bekwaamheidscertificaat voor taxichauffeur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’.