# CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 70.602/4
du 8 décembre 2021

sur

une proposition d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale 'insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur'

# RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 70.602/4
van 8 december 2021

over

een voorstel van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 'tot invoeging van een afwijkende overgangs-regeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur'

‡ LW-BFMVIBIEA-HAGACVT‡

Le 2 décembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale à communiquer un avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur une proposition d'ordonnance 'insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur', déposée par M. Marc LOEWENSTEIN, Mme Carla DEJONGHE, M. Arnaud VERSTRAETE et Mme Els ROCHETTE (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-2022, n° A-472/1).

La proposition a été examinée par la quatrième chambre le 8 décembre 2021. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, 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 Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 décembre 2021.

*

Op 2 december 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over een voorstel van ordonnantie 'tot invoeging van een afwijkende overgangs-regeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur', ingediend door de heer Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE, de heer Arnaud VERSTRAETE en mevrouw Els ROCHETTE (*Parl.St.*, Br.Parl., 2021-2022, nr. A-472/1).

Het voorstel is door de vierde kamer onderzocht op 8 december 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, 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 Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 december 2021.

*

‡ LW-BFMVIBIEA-HAGACVT‡

Suivant l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 3°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

« L'urgence est motivée par l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du mercredi 24 novembre 2021, qui a eu pour effet de mettre fin aux services proposés par la plateforme Uber à partir du vendredi 26 novembre 2021 à 18h, privant de revenus les chauffeurs titulaires d'une licence octroyée par la Région de Bruxelles-Capitale travaillant auparavant pour cette plateforme.

La proposition d'ordonnance vise à instaurer un régime dérogatoire et transitoire en insérant un nouveau chapitre IV*bis* dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, afin de permettre à la plateforme Uber de proposer à nouveau ses services, et d'autoriser ainsi les exploitants concernés à reprendre leur travail, en attendant l'adoption d'une nouvelle législation régissant le secteur des taxis ».

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 3°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de la proposition ‡, 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, la proposition appelle les observations suivantes.

## PORTÉE DE LA PROPOSITION

1.1. Dans deux arrêts prononcés le 23 novembre 2021, respectivement sous les numéros de rôle 2017/AR/501 et 2019/AR/1593, la Cour d'appel de Bruxelles a considéré que les services de transport rémunéré de personnes offerts en utilisant les applications informatiques de la société UBER, doivent être qualifiés de services de taxis au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 'relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur'.

La Cour y a notamment considéré :

« Na onderzoek van alle elementen van de zaak, rekening houdende met de overwegingen van dit hof uiteengezet in het arrest van 16 januari 2021, met de argumentatie van partijen en de door hen bijgebrachte stukken, oordeelt het hof dat de door de Uber-applicatie aangeboden vervoerdiensten wel degelijk inhouden dat een voertuig ter beschikking wordt gesteld van het publiek in de zin van artikel 2.1°b) van de Ordonnantie 1995 » [1].

‡ S'agissant d'une proposition d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

[1] En page 20 du premier arrêt cité et en page 16 du second.

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

1.2. Elle y a également rappelé que dans un précédent arrêt du 15 janvier 2021, elle avait déjà considéré :

> « De vereiste van terbeschikkingstelling van het publiek in geval beroep wordt gedaan op een taxidienst een wezenlijk onderscheid uitmaakt ten opzichte van een vervoerdienst via verhuring van een voertuig met bestuurder nu de klant die een taxidienst wenst een taxi ter beschikking gesteld krijgt zoals bepaald in artikel 2.1°b) van de Ordonnantie 1995 terwijl de klant die een beroep doet op een dienst van VVB voorafgaand een huurovereenkomst dient te sluiten waarbij de zetel van de VVB-onderneming van waaruit het voertuig vertrekt het ankerpunt uitmaakt van 'de VVB voertuigen' […] » [2].

1.3. Comme le précisent les développements de la proposition d'ordonnance :

> « À la suite du prononcé de cet arrêt, la société Uber a décidé de rendre sa plateforme UberX inaccessible, à dater de ce 26 novembre, aux titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC délivrée par la Région bruxelloise ».

2.1. Afin de permettre aux titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur de continuer à utiliser provisoirement la plateforme UberX, la proposition d'ordonnance examinée organise ce qu'elle qualifie de « régime dérogatoire transitoire » [3]. Ce régime précise que la réservation préalable d'un véhicule par voie téléphonique ou électronique ne constitue pas une « mise à disposition du public » au sens de l'article 2, 1°, b), de l'ordonnance du 27 avril 1995, et exempte ses bénéficiaires du respect des exigences suivantes :

– la conclusion d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement, dont un exemplaire se trouve au siège de l'exploitation et une copie à bord du véhicule lorsque la signature du contrat précède la prise en charge des passagers ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas ; le contrat écrit mentionnant en tout cas que le véhicule est mis au service de la personne pour une durée de trois heures au moins (article 17, § 1er, 4°, de l'ordonnance du 27 avril 1995) ;

– l'interdiction de stationner ou de circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public, si le véhicule n'a pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise (article 17, § 1er, 5°, de l'ordonnance du 27 avril 1995) ;

– l'interdiction d'être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication (article 17, § 1er, 9°, de l'ordonnance du 27 avril 1995) ;

– l'obligation de ne faire occuper par les véhicules qui ne sont pas en service que des points de stationnement non situés sur la voie publique qui se trouvent à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un garage destiné à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes dont l'exploitant du service est propriétaire ou en a la jouissance et qui constitue le siège de l'exploitation de l'entreprise (article 27 de l'ordonnance du 27 avril 1995), cette obligation étant remplacée par une interdiction de faire occuper par les véhicules concernés les points de stationnement réservés aux taxis situés sur la voie publique.

[2] En page 19 du premier arrêt cité et en page 15 du second.

[3] Voir l'intitulé du chapitre IV*bis* proposé, de l'ordonnance du 27 avril 1995.

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

2.2. La proposition prévoit aussi que, dans le cadre de ce régime dérogatoire transitoire que

> « le véhicule de l'exploitant visé à l'article 34*bis* ne peut prendre en charge un ou des passager(s) déterminé(s) qu'après avoir fait l'objet d'une réservation préalable par voie téléphonique ou électronique à cette fin. Il ne peut pas être hélé sur la voie publique » [4].

3. Ce régime dérogatoire transitoire serait applicable jusqu'au 22 juillet 2022 (article 34*sexies* proposé).

## OBSERVATION GÉNÉRALE

Les développements de la proposition d'ordonnance énoncent les circonstances qui conduisent ses auteurs à proposer la mise en place d'un régime dérogatoire transitoire. Par contre, ils n'exposent pas les éléments de nature à établir que la différence de traitement qui découle du régime dérogatoire envisagé repose sur une justification objective et raisonnable qui rend celle-ci conforme au principe d'égalité et de non-discrimination consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution.

Les auteurs de la proposition veilleront, lors des travaux préparatoires, à apporter cette démonstration.

C'est sous cette réserve que les observations particulières suivantes sont formulées.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### DISPOSITIF

### Article 2

Article 34*bis*, proposé

1. L'article 34*bis*, proposé, limite le bénéfice du régime dérogatoire transitoire en projet, aux seuls titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée au plus tard le 15 janvier 2021.

Le commentaire de l'article 2 de la proposition justifie le choix de cette date – et donc de la différence de traitement qui serait ainsi créée au détriment des titulaires d'une autorisation d'exploiter délivrée ultérieurement – dans les termes suivants :

> « Ce régime transitoire ne bénéficiera, par ailleurs, qu'aux exploitants de services de LVC ayant obtenu leur autorisation d'exploiter au plus tard le 15 janvier 2021, date à laquelle un autre arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles a jugé que le montage juridique sur lequel repose la plateforme UberX est constitutif d'une fraude à la loi. L'objectif de cette limitation étant de ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui ont démarré leur activité professionnelle sans avoir

[4] Article 34*quater*, b), proposé.

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ».

Prise isolément, la date du prononcé de cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, à savoir le 15 janvier 2021, ne permet toutefois pas d'établir que seuls les exploitants qui ont démarré leur activité jusqu'à cette date doivent être considérés comme ayant « démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », ni que ceux ayant démarré leur activité professionnelle après cette date ne peuvent, au contraire des premiers, être considérés comme étant des exploitants de bonne foi [5].

La problématique du statut juridique des services de transport rémunéré de personnes utilisant des applications ou des plateformes informatiques a, en effet, fait l'objet d'une jurisprudence que les auteurs de la proposition qualifient eux-mêmes, dans ses développements, de « saga judiciaire opposant depuis de nombreuses années les secteurs du taxi et de la location de voitures avec chauffeur ».

À cet égard, le choix de la date de l'interruption de l'accès des titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voiture avec chauffeur à la plateforme UberX, ou, à tout le moins, de la date de prononcé des récents arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, constituerait une solution plus aisément justifiable en termes de respect du principe d'égalité et de non-discrimination consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution.

2. Indépendamment du choix de la date retenue pour limiter le bénéfice de l'accès au régime dérogatoire transitoire proposé, il convient de noter que cette dernière doit se baser sur la date d'introduction de la demande de l'autorisation d'exploiter plutôt que sur celle de son octroi.

En effet, une différence de traitement entre des exploitants ayant introduit régulièrement leur demande avant cette date, selon qu'ils aient obtenu leur autorisation d'exploiter pour ou après celle-ci, serait difficilement justifiable [6].

[5] Le choix de cette date du 15 janvier 2021 est également de nature à fragiliser la justification du caractère urgent de l'intervention du législateur ordonnanciel, s'il se base sur le présupposé que la situation juridique des exploitants de services de location de voitures avec chauffeur utilisant la plateforme UberX était établie d'une manière suffisamment claire à cette date.

[6] Voir notamment l'article 94 de 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', lequel dispose :
« L'Administration accuse réception de la demande dans un délai de quinze jours ouvrables et peut, le cas échéant, réclamer les documents manquants et faire compléter les mentions insuffisantes de la demande ou de ses annexes.
L'accusé de réception précise la date de réception de la demande, le délai de décision et les voies de recours.
La décision est rendue au plus tard trois mois à compter de la date d'émission de l'accusé de réception ou à partir de la date de remise des documents requis si le dossier est incomplet.
Le délai peut être prolongé une seule fois pour une durée limitée. La décision de prolongation est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial.
En l'absence de décision dans les délais prévus, l'autorisation n'est pas considérée comme octroyée ».

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

Article 34*quater*, proposé

Outre l'exemption du respect des obligations énumérées à l'article 17, § 1er, 4°, 5°, et 9°, de l'ordonnance du 27 avril 1995, l'article 34*quater*, b), proposé, impose aux exploitants de services de location de voitures avec chauffeur, une nouvelle obligation rédigée comme suit :

> « b) le véhicule de l'exploitant visé à l'article 34*bis* ne peut prendre en charge un ou des passager(s) déterminé(s) qu'après avoir fait l'objet d'une réservation préalable par voie téléphonique ou électronique à cette fin. Il ne peut pas être hélé sur la voie publique ».

Telle qu'elle est rédigée, cette disposition ne permet plus aux exploitants bénéficiant du régime dérogatoire transitoire proposé d'encore mettre leurs véhicules « au service d'une personne physique ou morale déterminée en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement », au sens de l'article 17, § 1er, 4°, de l'ordonnance du 27 avril 1995.

Les développements de la proposition ne permettent toutefois pas d'affirmer que telle est bien l'intention de ses auteurs. La proposition ne prévoit, en outre, aucune faculté, pour les exploitants répondant aux conditions prévues à l'article 34*bis* proposé, de choisir de bénéficier ou non de ce régime dérogatoire transitoire.

*

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt:

> "De hoogdringendheid wordt gemotiveerd door het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van woensdag 24 november 2021, dat ertoe leidde dat de door het platform Uber aangeboden diensten vanaf vrijdag 26 november 2021 om 18 uur werden stopgezet, waardoor de chauffeurs die houder zijn van een door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegekende vergunning en die voordien voor dit platform werkten, geen inkomsten meer hebben.
>
> Het voorstel van ordonnantie strekt tot het invoeren van een afwijkende overgangsregeling, door de invoeging van een nieuw hoofdstuk IV*bis* in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, zodat het Uber-platform zijn diensten weer kan aanbieden en de betrokken exploitanten hun werk kunnen hervatten, in afwachting van de goedkeuring van een nieuwe wetgeving voor de taxisector".

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorstel,‡ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorstel aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## STREKKING VAN HET VOORSTEL

1.1. In twee arresten van 23 november 2021, respectievelijk ingeschreven onder de rolnummers 2017/AR/501 en 2019/AR/1593, heeft het Hof van Beroep te Brussel geoordeeld dat diensten van bezoldigd vervoer van personen waarbij gebruikgemaakt wordt van de informaticatoepassingen van UBER, beschouwd moeten worden als taxidiensten als bedoeld in artikel 2, 1°, van de ordonnantie van 27 april 1995 'betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur'.

‡ Aangezien het om een voorstel van ordonnantie gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Het Hof heeft in die arresten inzonderheid het volgende geoordeeld:

"Na onderzoek van alle elementen van de zaak, rekening houdende met de overwegingen van dit hof uiteengezet in het arrest van 16 januari 2021, met de argumentatie van partijen en de door hen bijgebrachte stukken, oordeelt het hof dat de door de Uber-applicatie aangeboden vervoerdiensten wel degelijk inhouden dat een voertuig ter beschikking wordt gesteld van het publiek in de zin van artikel 2.1°b) van de Ordonnantie 1995."[1]

1.2. Het Hof heeft er eveneens aan herinnerd dat het in een vorig arrest van 15 januari 2021 reeds geoordeeld heeft dat:

"De vereiste van terbeschikkingstelling van het publiek in geval beroep wordt gedaan op een taxidienst een wezenlijk onderscheid uitmaakt ten opzichte van een vervoerdienst via verhuring van een voertuig met bestuurder nu de klant die een taxidienst wenst een taxi ter beschikking gesteld krijgt zoals bepaald in artikel 2.1°b) van de Ordonnantie 1995 terwijl de klant die een beroep doet op een dienst van VVB voorafgaand een huurovereenkomst dient te sluiten waarbij de zetel van de VVB-onderneming van waaruit het voertuig vertrekt het ankerpunt uitmaakt van 'de VVB voertuigen' (…)."[2]

1.3. In de toelichting van het voorstel van ordonnantie staat het volgende:

"Naar aanleiding van de uitspraak heeft Uber beslist om zijn UberX-platform vanaf 26 november ontoegankelijk te maken voor houders van een door het Brussels Gewest afgegeven vergunning om een VVC-dienst te exploiteren."

2.1. Teneinde ervoor te zorgen dat houders van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur voorlopig nog gebruik kunnen blijven maken van het UberX-platform, voert het voorliggende voorstel van ordonnantie een zogenaamde "afwijkende overgangsregeling" in.[3] Die regeling stelt dat de voorafgaandelijke telefonische of elektronische reservatie van een voertuig niet inhoudt dat een voertuig "ter beschikking gesteld [wordt] van het publiek" zoals bedoeld in artikel 2, 1°, b), van de ordonnantie van 27 april 1995, en ze stelt de begunstigden van die regeling vrij van de naleving van de volgende vereisten:

– het sluiten van een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de regering, waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt in de andere gevallen. De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking wordt gesteld van de persoon voor een duur van ten minste drie uur (artikel 17, § 1er, 4°, van de ordonnantie van 27 april 1995);

[1] Bladzijde 20 van het eerste en bladzijde 16 van het tweede aangehaalde arrest.

[2] Bladzijde 19 van het eerste en bladzijde 15 van het tweede aangehaalde arrest.

[3] Zie het opschrift van het voorgestelde hoofdstuk IV*bis* van de ordonnantie van 27 april 1995.

– het verbod om te stationeren of te rijden op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg, indien het voertuig niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt (artikel 17, § 1, 5°, van de ordonnantie van 27 april 1995);

– het voertuig mag niet uitgerust zijn met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding (artikel 17, § 1, 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995);

– voertuigen die niet in dienst zijn, mogen slechts stationeren op plaatsen die niet op de openbare weg gelegen zijn en die zich bevinden binnen een gebouw of garage bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of er het wettelijk genot over heeft en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming (artikel 27 van de ordonnantie van 27 april 1995); die verplichting wordt vervangen door een verbod voor de betrokken voertuigen om de voor taxi's gereserveerde standplaatsen op de weg in te nemen.

2.2. Het voorstel bepaalt in het kader van die afwijkende overgangsregeling ook

> "dat het voertuig van de in artikel 34*bis* bedoelde exploitant slechts een welbepaalde passagier of welbepaalde passagiers [mag] ophalen na een voorafgaande telefonische of elektronische reservering daartoe. Het mag niet worden aangeroepen op de openbare weg."[4]

3. Die afwijkende overgangsregeling zou gelden tot 22 juli 2022 (voorgesteld artikel 34*sexies*).

## ALGEMENE OPMERKING

In de toelichting bij het voorstel van ordonnantie worden de omstandigheden vermeld die de stellers ertoe hebben gebracht een afwijkende overgangsregeling in te voeren. De toelichting bevat echter geen elementen die kunnen aantonen dat het verschil in behandeling dat uit de in het vooruitzicht gestelde afwijkende regeling voortvloeit, zou steunen op een objectieve en redelijke verantwoording, zodat dat verschil in behandeling in overeenstemming zou zijn met het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie dat gehuldigd wordt in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

De stellers van het voorstel dienen er tijdens de parlementaire voorbereiding op toe te zien dat dit alsnog wordt aangetoond.

Onder dat voorbehoud worden de hiernavolgende bijzondere opmerkingen geformuleerd.

[4] Voorgesteld artikel 34*quater*, b).

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### DISPOSITIEF

### Artikel 2

Voorgesteld artikel *34bis*

1. Volgens het voorgestelde artikel 34*bis* komen enkel de houders van een uiterlijk op 15 januari 2021 afgegeven vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur in aanmerking voor de ontworpen afwijkende overgangsregeling.

In de commentaar op artikel 2 van het voorstel wordt die datum – en dus ook het verschil in behandeling dat aldus zou ontstaan ten nadele van de houders van een exploitatievergunning die op een latere datum is afgegeven – verantwoord in de volgende bewoordingen:

> "Deze overgangsregeling geldt overigens alleen voor exploitanten van VVC-diensten die hun exploitatie-vergunning uiterlijk op 15 januari 2021 hebben verkregen, de datum waarop in een ander arrest van het Hof van Beroep te Brussel is geoordeeld dat de juridische constructie waarop het UberX-platform is gebaseerd, wetsontduiking vormt. Het doel van deze beperking is alleen exploitanten die te goeder trouw zijn in aanmerking te laten komen voor de afwijkende overgangsregeling, d.w.z. exploitanten die hun beroepsactiviteit hebben aangevangen zonder zich noodzakelijkerwijs bewust te zijn van het probleem van de niet-naleving van de bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur."

Op basis van enkel maar de datum waarop dat arrest van het Hof van Beroep te Brussel is uitgesproken, namelijk 15 januari 2021, valt echter niet af te leiden dat alleen de exploitanten die tot en met die datum hun activiteit hebben aangevangen, beschouwd moeten worden als exploitanten die "hun beroepsactiviteit hebben aangevangen zonder zich noodzakelijkerwijs bewust te zijn van het probleem van de niet-naleving van de bepalingen van de ordonnantie betreffende taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur", noch dat diegenen die hun beroepsactiviteit hebben aangevangen na die datum, in tegenstelling tot die eerste groep niet beschouwd kunnen worden als exploitanten die te goeder trouw zijn.[5]

De problematiek van de juridische situatie van diensten voor betalend vervoer van personen waarbij gebruikgemaakt wordt van informaticatoepassingen of -platformen, heeft namelijk het voorwerp uitgemaakt van rechtspraak die de stellers van het voorstel zelf in de toelichting omschrijven als een "juridische saga die al vele jaren aan de gang is tussen de taxisector en de sector van de verhuur van voertuigen met chauffeur".

[5] Door 15 januari 2021 als datum te kiezen, komt ook de verantwoording van het spoedeisende karakter van het optreden van de ordonnantiegever op de helling te staan, indien deze uitgaat van de vooronderstelling dat de juridische situatie van de exploitanten van diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur die gebruikmaken van het UberX-platform, op die datum duidelijk genoeg vaststond.

In dat verband vormt de keuze van de datum waarop de toegang tot het UberX-platform voor houders van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur onderbroken wordt, of op zijn minst de keuze van de datum waarop het Hof van Beroep te Brussel zijn recente arresten gewezen heeft, namelijk 23 november 2021, een oplossing die makkelijker te verantwoorden valt als het gaat om de inachtneming van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie dat vervat ligt in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

2. Los van de keuze van de datum op basis waarvan het voordeel van de voorgestelde afwijkende overgangsregeling wordt beperkt, dient te worden opgemerkt dat die datum moet worden bepaald in functie van de datum waarop een exploitatievergunning is aangevraagd, en niet in functie van de datum waarop die vergunning is verleend.

Dat exploitanten die hun aanvraag vóór die datum op regelmatige wijze hebben ingediend, verschillend zouden worden behandeld naargelang zij hun exploitatievergunning op die datum dan wel erna verkregen hebben, zou moeilijk te rechtvaardigen zijn.[6]

Voorgesteld artikel 34*quater*

Naast de vrijstelling van de naleving van de verplichtingen die opgesomd worden in artikel 17, § 1, 4°, 5° en 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995, legt het voorgestelde artikel 34*quater*, b), aan de exploitanten van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur een nieuwe verplichting op die als volgt luidt:

> "b) (...) het voertuig van de in artikel 34*bis* bedoelde exploitant [mag] slechts een welbepaalde passagier of welbepaalde passagiers ophalen na een voorafgaande telefonische of elektronische reservering daartoe. Het mag niet worden aangeroepen op de openbare weg."

Zoals die bepaling gesteld is, is het voor de exploitanten die in aanmerking komen voor de voorgestelde afwijkende overgangsregeling niet meer mogelijk om hun voertuigen nog "ter beschikking [te stellen] van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Regering", zoals bedoeld in artikel 17, § 1, 4°, van de ordonnantie van 27 april 1995.

[6] Zie inzonderheid artikel 94 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', dat luidt als volgt:
"De Administratie bevestigt de ontvangst van de aanvraag binnen een termijn van vijftien werkdagen en kan, in voorkomend geval, de ontbrekende documenten opeisen en de onvolledige vermeldingen op de aanvraag of de bijlagen ervan laten aanvullen. Op de bevestiging van ontvangst staan de datum van ontvangst van de aanvraag, de beslissingstermijn en de rechtsmiddelen. De beslissing wordt gegeven ten laatste drie maanden na het overmaken van de bevestiging van ontvangst of vanaf de datum van mededeling van de nodige stukken als het dossier incompleet is. De termijn kan één keer worden verlengd voor een beperkte duur. De beslissing tot verlenging wordt bekendgemaakt aan de aanvrager voor de afloop van de oorspronkelijke termijn. Bij ontstentenis van een beslissing binnen de bedoelde termijnen, is de vergunning niet beschouwd als toegekend."

‡ LW-BFMVIBEA-HAGACVT‡

Uit de toelichting bij het voorstel kan evenwel niet worden afgeleid dat dat effectief de bedoeling is van de stellers. Het voorstel laat aan de exploitanten die voldoen aan de voorwaarden bedoeld in het voorgestelde artikel 34*bis*, bovendien geen enkele keuze om al dan niet gebruik te maken van die afwijkende overgangsregeling.

| LE GREFFIER – DE GRIFFIER | LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER |
|---|---|
| Anne-Catherine VAN GEERSDAELE | Martine BAGUET |