

OFFICIELE BERICHTEN — AVIS OFFICIELS

COUR CONSTITUTIONNELLE

[2022/204389]

Extrait de l'arrêt n° 98/2022 du 14 juillet 2022

Numéro du rôle : 7742

En cause : le recours en annulation de l'article 34bis de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021 « 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 », introduit par Taoufik Azouz et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents P. Nihoul et L. Lavrysen, et des juges J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, D. Pieters, S. de Bethune, E. Bribosia et W. Verrijdt, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président P. Nihoul,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 26 janvier 2022 et parvenue au greffe le 27 janvier 2022, un recours en annulation de l'article 34bis de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021 « 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 » (publiée au *Moniteur belge* du 24 décembre 2021), a été introduit par Taoufik Azouz, la SRL « El Mahi Cars », la SRL « S BROTHERS COMPANY », Mohamed Jerdioui, la SRL « AHNIFI & CO », Tomasz Klimczyk, Fraterne Kabiligi, la SRL « YASTRADE TRANSPORT », Nourddine Sayer, la SRL « ILY GROUP », la SPRL « QAÓUD GROUP », la SRL « AIT & B », Jean Dzuko, la SRL « TNH SERVICES », Adam El Hammouchi, la SC « N.S.B SERVICES », Samir Boukamza, la SRL « SAMSERVICE », Kodjo Atsrika, la SRL « SB LIMO », la SPRL « NBB-CONSULTING », la SRL « RMA PROJECT », la SPRL « HMD TRANSPORT », la SCS « TRANSPORT FALCON », la SRL « BOUN'S & CO », la SPRL « NMS TRANSPORT », la SPRL « K2 POINT », la SRL « MEDIA CONNECT SERVICES », la SPRL « LYNATRANSPORT », la SPRL « LUXOR LIMO », la SRL « DRIVMIIZ », Abdel-Karim Daimoussi, la SPRL « Amir Company », la SRL « MY FACILE CLEAN », la SRL « AMIRA TRANSPORT », la SPRL « KARIZ », la SPRL « MOBAK » et la SRL « CJI TRANS », assistés et représentés par Me C. Dony, avocat au barreau du Brabant wallon.

Par la même requête, les parties requérantes demandaient également la suspension de la même disposition ordonnancière. Par l'arrêt n° 60/2022 du 21 avril 2022, publié au *Moniteur belge* du 25 avril 2022, la Cour a suspendu cette disposition ordonnancière.

(...)

II. *En droit*

(...)

Quant à la disposition attaquée et à son contexte

B.1.1. Le recours en annulation porte sur l'article 34bis de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (ci-après : l'ordonnance du 27 avril 1995), tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 décembre 2021 « 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 » (ci-après : l'ordonnance du 10 décembre 2021).

B.1.2. L'ordonnance du 27 avril 1995 établit, en ce qui concerne le transport de personnes à Bruxelles, une distinction entre, d'une part, les services de taxis et, d'autre part, les services de location de voitures avec chauffeur (ci-après : services LVC), qui sont soumis à un régime juridique distinct. La disposition attaquée porte uniquement sur les services LVC, qui sont définis à l'article 2, 2°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 comme « tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance ».

B.1.3. L'ordonnance du 10 décembre 2021 fait suite à la cessation, par « Uber BV », société à responsabilité limitée de droit néerlandais, de la plateforme électronique UberX, qui permettait aux titulaires d'une autorisation LVC d'entrer en contact avec des passagers. Cette cessation résultait d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, par lequel la Cour d'appel, siégeant en degré d'appel comme juge des saisies, a constaté qu'« Uber BV » et « Uber International BV » avaient enfreint l'ordre de cessation imposé par jugement du président du Tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles du 23 septembre 2015 en confiant des trajets de taxis rémunérés, via la plateforme UberX, à des chauffeurs ne disposant que d'une autorisation LVC et non d'une autorisation au sens de l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995. Par arrêt du 23 novembre 2021, la Cour d'appel a fixé les astreintes encourues sur la base de l'infraction à l'ordre de cessation précité.

B.1.4. En ce qui concerne l'objectif de l'ordonnance du 10 décembre 2021, les travaux préparatoires mentionnent :

« Le Gouvernement bruxellois a trouvé, ce 25 novembre 2021, un accord sur la réforme du secteur des services de transport rémunéré de personnes, qui s'inscrit dans l'accord de gouvernement entendant développer des solutions de mobilité pour tous.

Hasard du calendrier, la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, ce 23 novembre 2021, un arrêt qui s'inscrit dans le cadre de la saga judiciaire opposant depuis de nombreuses années les secteurs du taxi et de la location de voitures avec chauffeur (ci-après : ' LVC ').

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.

Cette décision unilatérale d'Uber met en grande difficulté les exploitants qui dépendent de cette plateforme pour gagner leur vie. Ceux-ci expriment, depuis l'annonce d'Uber, leur mécontentement en bloquant quotidiennement d'importants axes de circulation sur le territoire régional.

Dès lors que la réforme sur laquelle le Gouvernement s'est accordé ce 25 novembre ne pourra entrer en vigueur que dans quelques mois au plus tôt, il est indispensable et urgent d'aménager une situation provisoire permettant à Uber de revenir sur sa décision et d'ainsi permettre à nouveau aux exploitants concernés de travailler. C'est l'objet de la présente proposition d'ordonnance modificative » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/1, pp. 1 et 2).

B.1.5. L'article 34*bis*, attaqué, de l'ordonnance du 27 avril 1995 dispose :

« Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre est mis en place exclusivement pour les chauffeurs qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur;

2° travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1° ».

B.1.6. Ce régime transitoire permet exceptionnellement aux chauffeurs qui sont titulaires d'une autorisation pour l'exploitation d'un service LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 ou qui travaillent en qualité de chauffeur pour le titulaire d'une telle autorisation, de fournir des services de taxis après réservation au moyen d'une plateforme électronique, sans devoir satisfaire à certaines conditions s'appliquant à l'exploitation d'un service de taxis et sans pouvoir être qualifiés de services de taxis. Ils ne peuvent pas utiliser la dénomination « taxi » ni occuper les emplacements réservés aux taxis (article 34*quater* de l'ordonnance du 10 décembre 2021). Ce régime transitoire est applicable jusqu'au 22 juillet 2022, à moins que le Gouvernement, au plus tard à cette date, décide de prolonger l'application de ce régime d'au maximum trois mois. Cette décision de prolongation ne peut être prise qu'une seule fois (article 34*ter* de l'ordonnance du 10 décembre 2021).

B.1.7. En ordre principal, les parties requérantes demandent uniquement l'annulation de la référence, contenue dans l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, à la date du 15 janvier 2021. En ordre subsidiaire, elles demandent l'annulation de l'article dans son intégralité, mais avec maintien des effets jusqu'à ce que le législateur ordonnancier adopte de nouvelles règles.

B.1.8. En ce qui concerne la formulation de la disposition attaquée, il convient d'observer que le texte néerlandais n'est pas univoque. S'il apparaît clairement du texte français que l'autorisation LVC doit être demandée au plus tard le 15 janvier 2021, le texte néerlandais ne permet pas de savoir avec certitude si l'autorisation doit avoir été demandée ou si elle doit avoir été délivrée à cette date. De la lecture conjointe des deux versions linguistiques et compte tenu de ce qui est mentionné dans les travaux préparatoires (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/ 3, pp. 4 et 30), il apparaît que le texte néerlandais, conformément au texte français, doit être interprété en ce sens que la demande d'autorisation devait être adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021.

Quant à l'intérêt des parties requérantes

B.2.1. Le recours en annulation a été introduit par 38 parties requérantes, qui sont tant des personnes physiques que des personnes morales.

Le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale font valoir que le recours en annulation est irrecevable à défaut d'intérêt des parties requérantes.

B.2.2. Par son arrêt n° 60/2022 du 21 avril 2022, la Cour a jugé :

« B.2.5. L'article 34*bis*, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 mentionne, en tant que condition pour pouvoir bénéficier du régime dérogatoire transitoire, le fait que le chauffeur doit ' être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante '. Bien que la notion de ' chauffeur ' porte sur une personne physique, les parties requérantes personnes morales ont aussi un intérêt suffisant à la suspension et à l'annulation de la date charnière du 15 janvier 2021, dès lors que la disposition attaquée a pour effet qu'elles ne peuvent confier des services de taxis à l'aide d'une plateforme électronique à des chauffeurs auxquels elles font appel dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante si elles n'ont pas demandé une autorisation LVC au plus tard le 15 janvier 2021. Par conséquent, l'intérêt des parties requérantes personnes physiques ne doit pas être examiné.

Il apparaît ensuite des pièces introduites à la Cour que plusieurs parties requérantes personnes morales ont introduit une demande d'autorisation LVC après le 15 janvier 2021. Contrairement à ce que soutiennent le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, il ne saurait être reproché aux parties requérantes de ne pas encore être titulaires d'une autorisation LVC au moment de l'introduction de leur recours, étant donné qu'elles n'ont aucune influence sur l'avancement de l'examen de leur demande. Elles ne devaient en outre pas attendre la réponse à leur demande avant d'introduire un recours auprès de la Cour constitutionnelle. Vu que leur demande a été introduite après le 15 janvier 2021, elles seraient par ailleurs également exclues du régime transitoire attaqué après l'octroi d'une autorisation, de sorte que leur intérêt est établi ».

B.2.3. L'examen limité de la recevabilité du recours en annulation auquel la Cour a pu procéder dans le cadre de la demande de suspension n'a pas fait apparaître que le recours en annulation et donc la demande de suspension doivent être considérés comme étant irrecevables.

B.2.4. Contrairement à ce que soutiennent le Parlement et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, aucun motif spécifique à la procédure en annulation ne justifie, en l'espèce, d'en décider autrement.

B.2.5. Les exceptions sont rejetées.

Quant au moyen unique

B.3.1. Les parties requérantes prennent un moyen unique de la violation, par l'article 34bis, 1^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995, des articles 10 et 11 de la Constitution et de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie, avec la libre prestation des services, avec la liberté d'entreprendre, avec les articles II.3, II.4 et III.13 du Code de droit économique et avec l'article 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

B.3.2. Les parties requérantes font valoir que l'article 34bis de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il est inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, fait naître une différence de traitement non raisonnablement justifiée entre les exploitants d'un service LVC qui ont demandé une autorisation au plus tard le 15 janvier 2021 et les exploitants d'un service LVC qui ont introduit la même demande après cette date, en ce que ces derniers ne peuvent pas bénéficier du régime dérogatoire établi par l'ordonnance du 10 décembre 2021.

B.4. L'ordonnance du 10 décembre 2021 permet temporairement aux titulaires d'une autorisation LVC d'offrir des services de taxis via une plateforme électronique comme UberX. La Cour doit examiner si la différence de traitement qui découle de la disposition attaquée, en ce que seuls les titulaires d'une autorisation LVC qui a été demandée au plus tard le 15 janvier 2021 entrent en considération pour ce régime temporaire, est raisonnablement justifiée.

B.5.1. Le choix de la date du 15 janvier 2021 coïncide avec l'arrêt rendu à cette date par la Cour d'appel de Bruxelles.

B.5.2. Par cet arrêt, la Cour d'appel a constaté, mais à titre provisoire, que l'utilisation de contrats conclus entre les entreprises LVC et la « Platform Rider Association (PRA) » créée par Uber, dans le cadre desquels les titulaires d'une autorisation LVC pouvaient offrir des services de transport via la plateforme électronique UberX, constituait une fraude à la loi. La Cour d'appel a également constaté que les titulaires d'une autorisation LVC qui faisaient usage de la plateforme UberX exerçaient leurs activités sans respecter les conditions contenues dans l'ordonnance du 27 avril 1995.

B.5.3. Avant de se prononcer quant au fond, la Cour d'appel a toutefois posé deux questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle. La Cour y a répondu par son arrêt n^o 77/2022 du 9 juin 2022. Cet arrêt n'a pas d'incidence sur l'affaire présentement examinée.

B.6.1. Concernant la date du 15 janvier 2021, qui est critiquée par les parties requérantes, les travaux préparatoires mentionnent :

« 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 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 » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n^o A-472/1, p. 2).

B.6.2. Concernant le choix de cette date, la section de législation du Conseil d'État, dans son avis, a observé :

« 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.

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 » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n^o A-472/2, p. 5).

B.6.3. En réponse à l'observation de la section de législation du Conseil d'État concernant le choix de la date du 15 janvier 2021 plutôt que de la date à laquelle l'accès à la plateforme UberX a été interrompu pour les titulaires d'une autorisation d'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur ou de la date de l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, les travaux préparatoires mentionnent :

« L'arrêt du 15 janvier est jugé plus pertinent que ceux du 23 novembre pour servir de ' moment décisif ' dans l'appréciation de la bonne foi des intéressés, parce que c'est à ce moment-là que la Cour a démontré le caractère frauduleux du système mis en place. Les arrêts du 23 novembre, qui ne sont pas des décisions ' sur le fond ' (il s'agissait de procédures relatives au montant des astreintes à payer en exécution d'une précédente décision de 2015), n'a fait, à cet égard, que reprendre les conclusions tirées dès janvier dernier. En outre, la décision du 15 janvier a été largement médiatisée, donnant lieu à de nombreux articles de presse mais aussi à des débats télévisés entre représentants des secteurs du taxi et de la LVC à propos des conséquences de cette décision. Jusqu'alors, plusieurs décisions de première instance avaient été rendues en sens contraire, ce qui invitait à une certaine compréhension quant à la manière dont les demandeurs de nouvelles autorisations LVC appréhendaient ce qui leur était autorisé ou interdit. Depuis l'arrêt de la Cour d'appel du 15 janvier 2021 et la médiatisation dont il a été l'objet, cette compréhension n'est plus permise. Tout demandeur d'une nouvelle autorisation LVC sait - ou, à tout le moins, devrait savoir - qu'il est en infraction à l'ordonnance de 1995 si, sous le couvert de cette autorisation, il entend offrir ses services via une plateforme de réservation électronique. Il n'est pas souhaitable que le régime dérogatoire mis en place par la présente ordonnance bénéficie à des personnes ayant décidé de s'affranchir, en connaissance de cause, du cadre légal en vigueur » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n^o A-472/3, p. 31).

B.6.4. Il convient d'observer que, eu égard à l'avis de la section de législation du Conseil d'État, la disposition attaquée subordonne le régime dérogatoire transitoire à la date à laquelle une autorisation d'exploitation d'un service LVC a été demandée et non, comme c'était le cas dans la proposition d'ordonnance initiale, à la date à laquelle l'autorisation a été délivrée (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/2, p 5, et n° A-472/3, pp. 4 et 30). Cette adaptation n'empêche toutefois pas que la date du 15 janvier 2021 à laquelle l'arrêt précité de la Cour d'appel a été rendu reste déterminante pour l'application de la disposition attaquée.

B.6.5. Bien que la Cour d'appel de Bruxelles ait constaté, par son arrêt du 15 janvier 2021, que le montage juridique sur lequel la plateforme UberX était basée constituait une fraude à la loi et que les titulaires d'une autorisation LVC qui utilisaient cette plateforme violaient les conditions fixées dans l'ordonnance du 27 avril 1995, la Cour d'appel, avant de statuer sur le fond, a posé des questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle. La Cour d'appel n'a pas accédé à la demande des parties appelantes d'ordonner à « Uber BV » et aux titulaires d'une autorisation LVC concernés de cesser l'exploitation de la plateforme UberX. Ce n'est qu'après l'arrêt, mentionné en B.1.3, de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, qui a confirmé, moyennant astreintes, l'ordre de cessation imposé par jugement du 23 septembre 2021 du président du Tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, que la plateforme UberX a été rendue inaccessible. Ce n'est en outre qu'après la cessation effective de la plateforme UberX que le législateur ordonnancier a estimé qu'une intervention législative s'imposait.

B.7. En vertu de l'article 34*bis*, attaqué, de l'ordonnance du 27 avril 1995, seuls les titulaires d'une autorisation LVC qui avait été demandée au plus tard le 15 janvier 2021 entraient en considération pour le régime dérogatoire transitoire. Ainsi qu'il est dit en B.6.1, le législateur ordonnancier entendait donc « ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui avaient démarré leur activité professionnelle sans avoir 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 ». Il ressort des travaux préparatoires de l'ordonnance du 10 décembre 2021 que le législateur entendait, par le choix de la date du 15 janvier 2021, distinguer les demandeurs de bonne foi et les demandeurs de mauvaise foi.

B.8.1. Le régime dérogatoire transitoire établi par l'ordonnance du 10 décembre 2021 permet aux titulaires d'une autorisation LVC de faire usage d'une plateforme électronique comme UberX pour recevoir des demandes de déplacements. La différence de traitement qui naît du fait que ce nouveau règlement s'applique uniquement aux exploitants qui avaient introduit au plus tard le 15 janvier 2021 une demande en vue d'obtenir une autorisation LVC repose sur un critère de distinction qui est, certes, objectif, mais pas pertinent.

B.8.2. En effet, l'on ne saurait admettre l'affirmation selon laquelle les exploitants qui ont introduit une demande d'autorisation LVC après le 15 janvier 2021, contrairement à ceux qui avaient introduit leur demande au plus tard à cette date, n'auraient pas été de bonne foi. L'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 15 janvier 2021 ne permettait en effet pas de déduire qu'il n'était plus possible d'introduire des demandes d'autorisation LVC, de sorte que les demandeurs pouvaient partir du postulat que leur demande pour une telle autorisation serait traitée selon la procédure normale et en vue des mêmes effets. L'on ne pourrait davantage supposer que les exploitants ayant demandé une autorisation après le 15 janvier 2021 l'auraient fait dans un autre but que ceux qui avaient introduit leur demande au plus tard à cette date. Le fait que les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale aient bloqué le traitement des demandes d'autorisation introduites après le 15 janvier 2021 ne saurait en aucun cas justifier que les demandeurs soient exclus du régime dérogatoire transitoire pour cette raison.

B.8.3. Puisque l'ordonnance du 10 décembre 2021 permet actuellement, fût-ce temporairement, aux titulaires d'une autorisation LVC d'offrir des services de taxis via une plateforme comme UberX, à condition de satisfaire aux règles contenues dans l'ordonnance, il est dès lors sans justification raisonnable que les titulaires d'une autorisation LVC délivrée sur la base de l'ordonnance du 27 avril 1995 ne puissent pas tous faire usage de ces règles, mais que seuls ceux qui ont introduit une demande à cet effet au plus tard le 15 janvier 2021 puissent en faire usage.

B.9. Le moyen unique est fondé en ce que l'article 34*bis*, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, limite le régime dérogatoire transitoire que celle-ci met en place aux titulaires d'une autorisation pour l'exploitation d'un service LVC « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ».

B.10. À l'article 34*bis*, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995, les mots « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 » doivent être annulés.

Par ces motifs,

la Cour

annule, dans l'article 34*bis*, 1°, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, les mots « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ».

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 14 juillet 2022.

Le greffier,

P.-Y. Dutilleux

Le président,

P. Nihoul

GRONDWETTELIJK HOF

[2022/204389]

Uittreksel uit arrest nr. 98/2022 van 14 juli 2022

Rolnummer 7742

In zake : het beroep tot vernietiging van artikel 34bis van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021 « tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », ingesteld door Taoufik Azouz en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters P. Nihoul en L. Lavrysen, en de rechters J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, D. Pieters, S. de Bethune, E. Bribosia en W. Verrijdt, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter P. Nihoul,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 26 januari 2022 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 27 januari 2022, is beroep tot vernietiging van artikel 34bis van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021 « tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 24 december 2021), ingesteld door Taoufik Azouz, de bv « El Mahi Cars », de bv « S BROTHERS COMPANY », Mohamed Jerdioui, de bv « AHNIFI & CO », Tomasz Klimczyk, Fraterne Kabiligi, de bv « YASTRADE TRANSPORT », Nourddine Sayer, de bv « ILY GROUP », de bvba « QAUD GROUP », de bv « AIT & B », Jean Dzuko, de bv « TNH SERVICES », Adam El Hammouchi, de comm.v. « N.S.B SERVICES », Samir Boukamza, de bv « SAMSERVICE », Kodjo Atsrika, de bv « SB LIMO », de bvba « NBB-CONSULTING », de bv « RMA PROJECT », de bvba « HMD TRANSPORT », de gcv « TRANSPORT FALCON », de bv « BOUN'S & CO », de bvba « NMS TRANSPORT », de bvba « K2 POINT », de bv « MEDIA CONNECT SERVICES », de bvba « LYNATRANSPORT », de bvba « LUXOR LIMO », de bv « DRIV-MIIZ », Abdel-Karim Daimoussi, de bvba « Amir Company », de bv « MY FACILE CLEAN », de bv « AMIRA TRANSPORT », de bvba « KARIZ », de bvba « MOBAK » en de bv « CJI TRANS », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. C. Dony, advocaat bij de balie van Waals-Brabant.

Bij hetzelfde verzoekschrift vorderden de verzoekende partijen eveneens de schorsing van dezelfde ordonnantie-bepaling. Bij het arrest nr. 60/2022 van 21 april 2022, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 25 april 2022, heeft het Hof die ordonnantie-bepaling geschorst.

(...)

II. In rechte

(...)

Ten aanzien van de bestreden bepaling en de context ervan

B.1.1. Het beroep tot vernietiging heeft betrekking op artikel 34bis van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » (hierna : de ordonnantie van 27 april 1995), zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 10 december 2021 « tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » (hierna : de ordonnantie van 10 december 2021).

B.1.2. De ordonnantie van 27 april 1995 maakt inzake het personenvervoer in Brussel een onderscheid tussen, enerzijds, de taxidiensten, en, anderzijds, de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna : de VVC-diensten), die beide aan een verschillend juridisch regime zijn onderworpen. De bestreden bepaling heeft enkel betrekking op de VVC-diensten, omschreven bij artikel 2, 2^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 als « alle diensten van bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, die geen taxidiensten zijn en die verzekerd zijn door middel van voertuigen van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, met uitzondering van de voertuigen die als ziekenwagens uitgerust zijn ».

B.1.3. De ordonnantie van 10 december 2021 is tot stand gekomen naar aanleiding van de stopzetting door de vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Nederlands recht « Uber BV », van het elektronisch platform UberX, waarbij de houders van een VVC-vergunning in contact werden gebracht met passagiers via het gebruik van dat platform. Die stopzetting was het gevolg van een arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 23 november 2021, waarbij dat Hof, zetelend in graad van beroep als beslagrechter, heeft vastgesteld dat « Uber BV » en « Uber International BV » het stakingsbevel hebben overtreden dat door de voorzitter van de Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank te Brussel was opgelegd bij vonnis van 23 september 2015, door, via het UberX-platform, bezoldigde taxiritten toe te vertrouwen aan chauffeurs die enkel beschikken over een VVC-vergunning en niet over een toelating in de zin van artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995. Bij een arrest van 23 november 2021 heeft het Hof van Beroep de verbeurde dwangsommen bepaald op basis van de overtreding van het voormelde stakingsbevel.

B.1.4. Met betrekking tot het doel van de ordonnantie van 10 december 2021 vermeldt de parlementaire voorbereiding :

« Op 25 november 2021 heeft de Brusselse regering een akkoord bereikt over de hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer, die aansluit bij het regeerakkoord dat beoogt mobiliteitsoplossingen voor iedereen uit te werken.

Het toeval wil dat het Hof van Beroep te Brussel op 23 november 2021 een arrest heeft gewezen dat kadert in de juridische saga die al vele jaren aan de gang is tussen de taxisector en de sector van de verhuur van voertuigen met chauffeur (hierna : ' VVC ').

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.

Deze eenzijdige beslissing van Uber brengt de exploitanten die van dit platform afhankelijk zijn om hun brood te verdienen in grote moeilijkheden. Sinds de aankondiging van Uber hebben zij hun ongenoegen geuit door dagelijks belangrijke verkeerswegen in het Gewest te blokkeren.

Aangezien de hervorming waarover de regering op 25 november een akkoord bereikt heeft pas ten vroegste over enkele maanden in werking zal treden, is het van essentieel belang en dringend dat een tijdelijke situatie wordt gecreëerd die Uber in staat stelt op zijn beslissing terug te komen, zodat de betrokken exploitanten opnieuw kunnen werken. Dat is het doel van dit voorstel van wijzigingsordonnantie » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/1, pp. 1 en 2).

B.1.5. Het bestreden artikel 34*bis* van de ordonnantie van 27 april 1995 bepaalt :

« De in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling wordt uitsluitend ingesteld voor de chauffeurs die voldoen aan alle volgende voorwaarden :

1^o houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven of in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van zo'n vergunning op basis van een arbeids- of zelfstandige samenwerkingsovereenkomst;

2^o als exploitant-chauffeur in hoofdberoep of als chauffeur die geen exploitant is minstens twintig uur per week werken als chauffeur van het voertuig of van een van de voertuigen waarop de onder 1^o bedoelde vergunning betrekking heeft ».

B.1.6. Die overgangsregeling laat de chauffeurs die houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst die uiterlijk op 15 januari 2021 werd aangevraagd of die in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van een dergelijke vergunning, uitzonderlijk toe om taxidiensten te verlenen na een voorafgaande reservatie middels een elektronisch platform, zonder dat zij moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden die gelden voor het exploiteren van een taxidienst en zonder dat zij als taxidiensten kunnen worden gekwalificeerd. Zij mogen de benaming « taxi » niet gebruiken en mogen geen voorbehouden standplaatsen voor taxi's innemen (artikel 34*quater* van de ordonnantie van 10 december 2021). De overgangsregeling is van toepassing tot 22 juli 2022, tenzij de regering, uiterlijk op die datum, beslist om de toepassing ervan met maximaal drie maanden te verlengen. Die beslissing tot verlenging mag slechts één keer worden genomen (artikel 34*ter* van de ordonnantie van 10 december 2021).

B.1.7. In hoofdorde vorderen de verzoekende partijen enkel de vernietiging van de verwijzing, vervat in artikel 34*bis* van de ordonnantie van 27 april 1995, naar de datum van 15 januari 2021. In ondergeschikte orde vorderen zij de vernietiging van het volledige artikel, maar met handhaving van de gevolgen tot de ordonnantiegever een nieuwe regeling heeft aangenomen.

B.1.8. Met betrekking tot de bewoordingen van de bestreden bepaling moet worden opgemerkt dat de Nederlandse tekst niet ondubbelzinnig is geformuleerd. Waar uit de Franse tekst duidelijk blijkt dat de VVC-vergunning uiterlijk op 15 januari 2021 moet zijn aangevraagd, kan uit de Nederlandse tekst niet met zekerheid worden opgemaakt of de vergunning op die datum moet zijn aangevraagd dan wel zijn afgegeven. Uit de gecombineerde lezing van de beide tekstversies en rekening houdend met hetgeen in de parlementaire voorbereiding is vermeld (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/3, pp. 4 en 30), blijkt dat de Nederlandse tekst, in overeenstemming met de Franse tekst, zo moet worden begrepen dat de aanvraag van de vergunning op uiterlijk 15 januari 2021 tot de administratie moest zijn gericht.

Ten aanzien van het belang van de verzoekende partijen

B.2.1. Het beroep tot vernietiging werd ingediend door 38 verzoekende partijen, waaronder zowel rechtspersonen als natuurlijke personen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voeren aan dat het beroep tot vernietiging niet ontvankelijk zou zijn wegens gebrek aan belang van de verzoekende partijen.

B.2.2. Bij zijn arrest nr. 60/2022 van 21 april 2022 heeft het Hof geoordeeld :

« B.2.5. Artikel 34*bis*, 1^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 vermeldt als voorwaarde om de afwijkende overgangsregeling te kunnen genieten, dat de chauffeur ' houder [moet] zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven of in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van zo'n vergunning op basis van een arbeids- of zelfstandige samenwerkingsovereenkomst '. Hoewel het begrip ' chauffeur ' betrekking heeft op een natuurlijke persoon, hebben ook de verzoekende partijen die rechtspersonen zijn een afdoende belang bij de schorsing en de vernietiging van de spildatum van 15 januari 2021, nu de bestreden bepaling tot gevolg heeft dat zij geen taxidiensten met behulp van een elektronisch platform mogen laten verrichten door chauffeurs op wie zij via een arbeidsovereenkomst of een zelfstandige samenwerkingsovereenkomst een beroep doen, indien zij geen VVC-vergunning hebben aangevraagd op uiterlijk 15 januari 2021. Bijgevolg dient het belang van de verzoekende partijen die natuurlijke personen zijn niet te worden onderzocht.

Voorts tonen de bij het Hof ingediende stukken aan dat meerdere verzoekende partijen die rechtspersonen zijn een aanvraag voor een VVC-vergunning hebben ingediend na 15 januari 2021. In tegenstelling tot wat de Brusselse Regering en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aanvoeren, zou het de verzoekende partijen niet kunnen worden verweten dat zij op het ogenblik van de indiening van hun beroep nog geen houder waren van een VVC-vergunning, aangezien zij geen invloed hebben op de voortgang van het onderzoek van hun aanvraag. Zij dienden bovendien het antwoord op hun aanvraag niet af te wachten alvorens hun beroep in te stellen bij het Grondwettelijk Hof. Aangezien zij hun aanvraag tot vergunning hebben ingediend na 15 januari 2021, zouden ze overigens van de bestreden overgangsregeling worden uitgesloten, zelfs indien ze een vergunning verkregen, zodat hun belang vaststaat ».

B.2.3. Uit het beperkte onderzoek van de ontvankelijkheid van het beroep tot vernietiging waartoe het Hof is overgegaan in het kader van de vordering tot schorsing is niet gebleken dat het beroep tot vernietiging en dus de vordering tot schorsing als niet-ontvankelijk moesten worden beschouwd.

B.2.4. In tegenstelling tot wat het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aanvoeren, bestaat te dezen geen enkel motief eigen aan de vernietigingsprocedure om anders te beslissen.

B.2.5. De excepties worden verworpen.

Ten aanzien van het enige middel

B.3.1. De verzoekende partijen leiden een enig middel af uit de schending, door artikel 34bis, 1^o, van de ordonnantie van 27 april 1995, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en van artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in samenhang gelezen met de vrijheid van handel en nijverheid, met het vrij verrichten van diensten, met de vrijheid van ondernemen, met de artikelen II.3, II.4 en III.13 van het Wetboek van economisch recht, en met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

B.3.2. De verzoekende partijen voeren aan dat artikel 34bis van de ordonnantie van 27 april 1995, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021, een niet redelijk verantwoord verschil in behandeling invoert tussen de exploitanten van een VVC-dienst die een vergunning hebben aangevraagd op uiterlijk 15 januari 2021 en de exploitanten van een VVC-dienst die dezelfde aanvraag na die datum hebben ingediend, in zoverre de laatstgenoemden de bij de ordonnantie van 10 december 2021 ingevoerde afwijkende regeling niet kunnen genieten.

B.4. De ordonnantie van 10 december 2021 maakt het de houders van een VVC-vergunning tijdelijk mogelijk om taxidiensten aan te bieden via een elektronisch platform zoals UberX. Het Hof dient te onderzoeken of het verschil in behandeling dat voortvloeit uit artikel 34bis van de ordonnantie van 27 april 1995, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021, redelijk verantwoord is, in zoverre enkel de houders van een VVC-vergunning die werd aangevraagd op uiterlijk 15 januari 2021 die tijdelijke regeling kunnen genieten.

B.5.1. De keuze van de datum van 15 januari 2021 valt samen met die van het door het Hof van Beroep te Brussel gewezen arrest.

B.5.2. Bij dat arrest heeft het Hof van Beroep vastgesteld, zij het ten voorlopige titel, dat het gebruik van contracten afgesloten tussen de VVC-ondernemingen en de door « Uber » opgerichte « Platform Rider Association (PRA) », waarbij de houders van een VVC-vergunning vervoersdiensten konden aanbieden via het elektronisch platform UberX, wetsontduiking vormde. Het Hof van Beroep stelde eveneens vast dat de VVC-vergunninghouders die gebruik maakten van het UberX-platform, hun activiteiten uitoefenden zonder de voorwaarden die waren vervat in de ordonnantie van 27 april 1995 na te leven.

B.5.3. Alvorens uitspraak ten gronde te doen heeft het Hof van Beroep aan het Grondwettelijk Hof evenwel twee prejudiciële vragen gesteld. Het Hof heeft die vragen beantwoord bij zijn arrest nr. 77/2022 van 9 juni 2022. Dat arrest heeft geen invloed op de voorliggende zaak.

B.6.1. Met betrekking tot de door de verzoekende partijen bekritiseerde datum van 15 januari 2021 vermeldt de parlementaire voorbereiding :

« Deze overgangsregeling geldt overigens alleen voor exploitanten van VVC-diensten die hun exploitatievergunningen 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 » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2021-2022, nr. A-472/1, p. 2).

B.6.2. Met betrekking tot de keuze voor die datum heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State opgemerkt :

« 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.

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'.

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 » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/2, p. 5).

B.6.3. In antwoord op de opmerking van de afdeling wetgeving van de Raad van State bij de keuze voor de datum van 15 januari 2021 veeleer dan de datum waarop de toegang tot het UberX-platform voor de houders van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur onderbroken werd of de datum van 23 november 2021 die de datum is van het door het Hof van Beroep te Brussel gewezen arrest, vermeldt de parlementaire voorbereiding :

« Het arrest van 15 januari wordt relevanter geacht dan dat van 23 november als 'beslissend moment' om te beoordelen of de betrokkenen te goeder trouw zijn of niet, omdat het Hof op dat moment gewezen heeft op het wetsontduikend karakter van het geldende systeem. De arresten van 23 november, die geen beslissingen ten gronde zijn (het gaat om procedures met betrekking tot het bedrag van de dwangsommen die betaald moeten worden in uitvoering van een vorige beslissing van 2015), namen in deze enkel de conclusies over die in januari van dit jaar al waren getrokken. Bovendien heeft de beslissing van 15 januari ook veel weerklank gekregen in de media, wat resulteerde in vele persartikels, maar ook in televisiedebatten tussen vertegenwoordigers van de taxi- en van de VVC-sector over de gevolgen van deze beslissing. Tot dan waren in eerste aanleg verscheidene andersluidende uitspraken gedaan, wat noopte tot een zeker begrip van de wijze waarop aanvragers van nieuwe VVC-vergunningen begrepen wat al dan niet was toegestaan. Sinds het arrest van het Hof van Beroep van 15 januari 2021 en de daarmee gepaard gaande media-aandacht is deze interpretatie niet langer toegestaan. Elke aanvrager van een nieuwe VVC-vergunning weet - of zou alleszins moeten weten - dat hij de ordonnantie van 1995 overtreedt indien hij onder dekking van deze vergunning beoogt zijn diensten aan te bieden via een elektronisch reservatieplatform. De

uitzonderingsregeling die met deze ordonnantie wordt ingevoerd, mag immers niet ten goede komen aan personen die welbewust besloten hebben zich te onttrekken aan het geldend wettelijk kader » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/3, p. 31).

B.6.4. Opgemerkt moet worden dat, gelet op het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State, de bestreden bepaling het voordeel van de afwijkende overgangsregeling afhankelijk maakt van de datum waarop een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst werd aangevraagd, en niet, zoals in het oorspronkelijke voorstel van ordonnantie werd bepaald, van de datum waarop die vergunning werd verleend (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/2, p. 5, en nr. A-472/3, pp. 4 en 30). Die aanpassing neemt evenwel niet weg dat de datum van 15 januari 2021, waarop het voormelde arrest van het Hof van Beroep is geweest, bepalend blijft voor de toepassing van de bestreden bepaling.

B.6.5. Hoewel het Hof van Beroep te Brussel bij zijn arrest van 15 januari 2021 had vastgesteld dat de juridische constructie waarop het elektronisch UberX-platform was gebaseerd, wetsontduiking vormde en dat de VVC-vergunninghouders die gebruik maakten van dat platform handelden in strijd met de voorwaarden bepaald in de ordonnantie van 27 april 1995, heeft het, alvorens uitspraak ten gronde te doen, prejudiciële vragen gesteld aan het Grondwettelijk Hof. Het Hof van Beroep is niet ingegaan op het verzoek van de appellanten om « Uber BV » en de betrokken VVC-vergunninghouders te bevelen de exploitatie van het UberX-platform te staken. Het is slechts nadat het Hof van Beroep te Brussel op 23 november 2021 het in B.1.3 vermelde arrest heeft gewezen waarbij, onder oplegging van dwangsommen, het bevel tot staking werd bevestigd dat werd opgelegd bij een vonnis van 23 september 2015 door de voorzitter van de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank te Brussel, dat het UberX-platform ontoegankelijk werd gemaakt. Het is ook pas na de effectieve stopzetting van het UberX-platform dat de ordonnantiegever een wetgevend optreden noodzakelijk heeft geacht.

B.7. Op grond van het bestreden artikel 34bis van de ordonnantie van 27 april 1995 kunnen alleen de houders van een VVC-vergunning die uiterlijk op 15 januari 2021 werd aangevraagd, de afwijkende overgangsregeling genieten. Zoals is vermeld in B.6.1 had de ordonnantiegever aldus de bedoeling om « 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 ». Uit de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 10 december 2021 blijkt dat de ordonnantiegever, door voor de datum van 15 januari 2021 te kiezen, een onderscheid wilde maken naargelang de aanvrager van de vergunning al dan niet te goeder trouw was.

B.8.1. De afwijkende overgangsregeling die werd ingesteld bij de ordonnantie van 10 december 2021 maakt het de houders van een VVC-vergunning voortaan mogelijk om gebruik te maken van een elektronisch platform zoals dat van UberX om ritaanvragen te ontvangen. Het verschil in behandeling dat ontstaat doordat die nieuwe regeling enkel geldt voor de exploitanten die ten laatste op 15 januari 2021 een aanvraag voor een VVC-vergunning hadden ingediend, berust weliswaar op een objectief, maar niet op een pertinent criterium van onderscheid.

B.8.2. Er kan immers niet worden aangenomen dat de exploitanten die een aanvraag voor een VVC-vergunning hebben ingediend na 15 januari 2021, in tegenstelling tot degenen die hun aanvraag uiterlijk op die datum hadden ingediend, niet te goeder trouw zouden zijn. Uit het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 15 januari 2021 kon immers niet worden afgeleid dat geen aanvragen voor een VVC-vergunning meer mochten worden ingediend, zodat de aanvragers er mochten van uitgaan dat hun aanvraag voor een dergelijke vergunning volgens de normale procedure zou worden behandeld en met hetzelfde gevolg. Evenmin kan worden verondersteld dat de exploitanten die een vergunning hebben aangevraagd na 15 januari 2021, zulks zouden hebben gedaan met een ander oogmerk dan degenen die uiterlijk op die datum hun vergunning hadden aangevraagd. Het feit dat de bevoegde diensten van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest de behandeling van de vergunningaanvragen die na 15 januari 2021 werden ingediend, hebben geblokkeerd, zou in geen geval kunnen verantwoord worden dat de aanvragers om die reden van die afwijkende overgangsregeling worden uitgesloten.

B.8.3. Omdat de ordonnantie van 10 december 2021 het thans, zij het tijdelijk, mogelijk maakt voor de houders van een VVC-vergunning om taxidiensten aan te bieden via een platform zoals dat van UberX, mits zij voldoen aan de in de ordonnantie bepaalde voorwaarden, is er derhalve geen redelijke verantwoording voor het feit dat niet alle houders van een VVC-vergunning die werd afgeleverd op grond van de ordonnantie van 27 april 1995 die regeling kunnen genieten en dat enkel degenen die ten laatste op 15 januari 2021 daartoe een aanvraag hebben ingediend, die kunnen genieten.

B.9. Het enige middel is gegrond in zoverre artikel 34bis, 1^o, van de ordonnantie van 27 april 1995, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021, de afwijkende overgangsregeling die hierbij werd ingevoerd, beperkt tot de houders van een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst « die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven ».

B.10. In artikel 34bis, 1^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 dienen de woorden « die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven » te worden vernietigd.

Om die redenen,

het Hof

vernietigt, in artikel 34bis, 1^o, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », zoals het werd ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021, de woorden « die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven ».

Aldus gewezen in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 14 juli 2022.

De griffier,

P.-Y. Dutilleux

De voorzitter,

P. Nihoul

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

[2022/204389]

Auszug aus dem Entscheid Nr. 98/2022 vom 14. Juli 2022

Geschäftsverzeichnisnummer 7742

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 34bis der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer », eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 « zur Einfügung einer abweichenden Übergangsregelung in die Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer », erhoben von Taoufik Azouz und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten P. Nihoul und L. Lavrysen, und den Richtern J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, D. Pieters, S. de Bethune, E. Bribosia und W. Verrijdt, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten P. Nihoul,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 26. Januar 2022 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 27. Januar 2022 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 34bis der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer », eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 « zur Einfügung einer abweichenden Übergangsregelung in die Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 24. Dezember 2021): Taoufik Azouz, die « El Mahi Cars » GmbH, die « S BROTHERS COMPANY » GmbH, Mohamed Jerdioui, die « AHNIFI & CO » GmbH, Tomasz Klimczyk, Fraterne Kabiligi, die « YASTRADE TRANSPORT » GmbH, Nourddine Sayer, die « ILY GROUP » GmbH, die « QAOUOUD GROUP » PGmbH, die « AIT & B » GmbH, Jean Dzuko, die « TNH SERVICES » GmbH, Adam El Hammouchi, die « N.S.B SERVICES » KG, Samir Boukamza, die « SAMSERVICE » GmbH, Kodjo Atsrika, die « SB LIMO » GmbH, die « NBB-CONSULTING » PGmbH, die « RMA PROJECT » GmbH, die « HMD TRANSPORT » PGmbH, die « TRANSPORT FALCON » EKG, die « BOUN'S & CO » GmbH, die « NMS TRANSPORT » PGmbH, die « K2 POINT » PGmbH, die « MEDIA CONNECT SERVICES » GmbH, die « LYNATRANSPORT » PGmbH, die « LUXOR LIMO » PGmbH, die « DRIVMIIZ » GmbH, Abdel-Karim Daimoussi, die « Amir Company » PGmbH, die « MY FACILE CLEAN » GmbH, die « AMIRA TRANSPORT » GmbH, die « KARIZ » PGmbH, die « MOBAK » PGmbH und die « CJI TRANS » GmbH, unterstützt und vertreten durch RA C. Dony, in Wallonisch-Brabant zugelassen.

Mit derselben Klageschrift beantragten die klagenden Parteien ebenfalls die einstweilige Aufhebung derselben Ordonnanzbestimmung. Durch Entscheid Nr. 60/2022 vom 21. April 2022, veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 25. April 2022, hat der Gerichtshof diese Ordonnanzbestimmung einstweilig aufgehoben.

(...)

II. Rechtliche Würdigung

(...)

In Bezug auf die angefochtene Bestimmung und deren Kontext

B.1.1. Die Nichtigkeitsklage bezieht sich auf Artikel 34bis der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 " über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » (nachstehend: Ordonnanz vom 27. April 1995), eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 « zur Einfügung einer abweichenden Übergangsregelung in die Ordonnanz vom 27. April 1995 über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer » (nachstehend: Ordonnanz vom 10. Dezember 2021).

B.1.2. Die Ordonnanz vom 27. April 1995 führt in Bezug auf den Personenverkehr in Brüssel eine Unterscheidung zwischen einerseits Taxidiensten und andererseits Diensten für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer (nachstehend: Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer), die einer gesonderten rechtlichen Regelung unterliegen, ein. Die angefochtene Bestimmung bezieht sich ausschließlich auf die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die in Artikel 2 Nr. 2 der Ordonnanz vom 27. April 1995 als « Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen, die keine Taxidienste sind und die mit Fahrzeugen vom Typ Personenkraftwagen, Kombiwagen oder Kleinbus, mit Ausnahme von zu Krankenwagen umgebauten Fahrzeugen, ausgeführt werden » definiert sind.

B.1.3. Die Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 wurde nach der Einstellung der elektronischen Plattform UberX, die es den Inhabern einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ermöglichte, mit Fahrgästen über diese Plattform in Kontakt zu treten, durch « Uber BV », einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung niederländischen Rechts, erlassen. Diese Einstellung war das Ergebnis eines Entscheids des Appellationshofes Brüssel vom 23. November 2021, mit dem der Appellationshof, der in der Berufungsinstanz als Pfändungsrichter tagte, festgestellt hat, dass « Uber BV » und « Uber International BV » gegen die Einstellungsanordnung verstoßen hatten, die durch Urteil des Präsidenten des niederländischsprachigen Unternehmensgerichts Brüssel vom 23. September 2015 verhängt worden war, indem sie Fahrer, die nur eine Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer und keine in Artikel 3 der Ordonnanz vom 27. April 1995 vorgesehene Genehmigung hatten, mit gewerblichen Taxifahrten über die Plattform UberX betrauten. Mit Entscheid vom 23. November 2021 hat der Appellationshof die Zwangsgelder festgesetzt, die aufgrund des Verstoßes gegen die vorerwähnte Einstellungsanordnung zu zahlen sind.

B.1.4. In Bezug auf das Ziel der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 heißt es in den Vorarbeiten:

« Le Gouvernement bruxellois a trouvé, ce 25 novembre 2021, un accord sur la réforme du secteur des services de transport rémunéré de personnes, qui s'inscrit dans l'accord de gouvernement entendant développer des solutions de mobilité pour tous.

Hasard du calendrier, la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, ce 23 novembre 2021, un arrêt qui s'inscrit dans le cadre de la saga judiciaire opposant depuis de nombreuses années les secteurs du taxi et de la location de voitures avec chauffeur (ci-après : ' LVC ').

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.

Cette décision unilatérale d'Uber met en grande difficulté les exploitants qui dépendent de cette plateforme pour gagner leur vie. Ceux-ci expriment, depuis l'annonce d'Uber, leur mécontentement en bloquant quotidiennement d'importants axes de circulation sur le territoire régional.

Dès lors que la réforme sur laquelle le Gouvernement s'est accordé ce 25 novembre ne pourra entrer en vigueur que dans quelques mois au plus tôt, il est indispensable et urgent d'aménager une situation provisoire permettant à Uber de revenir sur sa décision et d'ainsi permettre à nouveau aux exploitants concernés de travailler. C'est l'objet de la présente proposition d'ordonnance modificative » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/1, SS. 1 und 2).

B.1.5. Der angefochtene Artikel 34bis der Ordonnanz vom 27. April 1995 bestimmt:

« Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre est mis en place exclusivement pour les chauffeurs qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur;

2° travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1° ».

B.1.6. Diese Übergangsregelung ermöglicht es ausnahmsweise Fahrern, die Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer sind, die spätestens am 15. Januar 2021 beantragt wurde, oder die als Fahrer für den Inhaber einer solchen Genehmigung arbeiten, über die Buchung auf einer elektronischen Plattform Taxidienste zu erbringen, ohne bestimmte Bedingungen erfüllen zu müssen, die für den Betrieb eines Taxidienstes gelten, und ohne als Taxidienste eingestuft werden zu können. Sie dürfen die Bezeichnung « Taxi » nicht verwenden und dürfen die Taxis vorbehaltenen Stellplätze nicht benutzen (Artikel 34quater der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021). Diese Übergangsregelung gilt bis zum 22. Juli 2022, es sei denn, die Regierung entscheidet spätestens an diesem Datum, die Anwendung dieser Regelung um maximal drei Monate zu verlängern. Eine solche Verlängerungsentscheidung kann nur einmal getroffen werden (Artikel 34ter der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021).

B.1.7. Die klagenden Parteien beantragen in erster Linie lediglich die Nichtigerklärung des Verweises auf das Datum 15. Januar 2021 in Artikel 34bis der Ordonnanz vom 27. April 1995. Hilfsweise beantragen sie die Nichtigerklärung des vollständigen Artikels, aber unter Aufrechterhaltung der Folgen, bis der Ordonnanzgeber neue Regeln erlassen hat.

B.1.8. In Bezug auf die Formulierung der angefochtenen Bestimmung ist anzumerken, dass der niederländische Text nicht eindeutig ist. Zwar ist aus dem französischen Text klar ersichtlich, dass die Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer spätestens am 15. Januar 2021 beantragt worden sein muss, aber der niederländische Text ermöglicht es nicht, mit Sicherheit zu wissen, ob die Genehmigung an diesem Datum beantragt worden sein muss oder ob sie an diesem Datum ausgestellt worden sein muss. Aus der Verbindung der beiden Sprachfassungen und unter Berücksichtigung des in den Vorarbeiten Erwähnten (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/3, SS. 4 und 30) lässt sich schließen, dass der niederländische Text gemäß dem französischen Text dahin ausgelegt werden muss, dass der Genehmigungsantrag der Verwaltung spätestens am 15. Januar 2021 zugesandt worden sein musste.

In Bezug auf das Interesse der klagenden Parteien

B.2.1. Die Nichtigkeitsklage wurde von 38 klagenden Parteien, sowohl von natürlichen Personen als auch juristischen Personen, eingereicht.

Die Regierung und das Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt machen geltend, dass die Nichtigkeitsklage wegen fehlenden Interesses der klagenden Parteien unzulässig ist.

B.2.2. In seinem Entscheid Nr. 60/2022 vom 21. April 2022 hat der Gerichtshof geurteilt:

« B.2.5. In Artikel 34bis Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 ist als Bedingung, um in den Genuss der abweichenden Übergangsregelung zu kommen, erwähnt, dass der Fahrer ' Inhaber einer Genehmigung zum Betreiben eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die aufgrund eines der Verwaltung spätestens am 15. Januar 2021 zugesandten Antrags ausgestellt wurde, [sein muss] oder für den Inhaber einer solchen Genehmigung im Rahmen eines Arbeitsvertrags oder einer selbständigen Zusammenarbeit [arbeiten muss] '. Auch wenn sich der Begriff ' Fahrer ' auf eine natürliche Person bezieht, haben die klagenden Parteien, die juristische Personen sind, auch ein ausreichendes Interesse an der einstweiligen Aufhebung und der Nichtigerklärung des Stichtags 15. Januar 2021, weil die angefochtene Bestimmung zur Folge hat, dass sie keine Fahrer, auf die sie im Rahmen eines Arbeitsvertrags oder einer selbständigen Zusammenarbeit zurückgreifen, mit Taxidiensten mithilfe einer elektronischen Plattform betrauen können, wenn sie nicht spätestens am 15. Januar 2021 eine Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer beantragt haben. Folglich ist das Interesse der klagenden Parteien, die natürliche Personen sind, nicht zu prüfen.

Sodann geht aus den beim Gerichtshof eingereichten Dokumenten hervor, dass mehrere klagende Parteien, die juristische Personen sind, nach dem 15. Januar 2021 einen Antrag auf Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer gestellt haben. Entgegen den Ausführungen der Regierung und des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt kann den klagenden Parteien nicht vorgeworfen werden, dass sie zum Zeitpunkt ihrer Klage noch nicht Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer waren, da sie keinerlei Einfluss auf den Stand der Prüfung ihres Antrags haben. Sie mussten zudem nicht die Beantwortung ihres Antrages abwarten, bevor sie eine Klage beim Verfassungsgerichtshof erhoben. Da ihr Antrag nach dem 15. Januar 2021 gestellt wurde, wären sie außerdem auch nach der Erteilung einer Genehmigung von der angefochtenen Übergangsregelung ausgeschlossen, sodass ihr Interesse erwiesen ist ».

B.2.3. Aus der beschränkten Prüfung der Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage, die der Gerichtshof im Rahmen der Klage auf einstweilige Aufhebung hat durchführen können, ist nicht hervorgegangen, dass die Nichtigkeitsklage und somit die Klage auf einstweilige Aufhebung als unzulässig zu betrachten sind.

B.2.4. Im Gegensatz zu dem, was das Parlament und die Regierung der Region Brüssel-Hauptstadt behaupten, gibt es im vorliegenden Fall keinen für das Nichtigkeitsverfahren spezifischen Grund, anders darüber zu entscheiden.

B.2.5. Die Einreden werden abgewiesen.

In Bezug auf den einzigen Klagegrund

B.3.1. Die klagenden Parteien leiten einen einzigen Klagegrund ab aus einem Verstoß von Artikel 34*bis* Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung und gegen Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen in Verbindung mit der Handels- und Gewerbebefreiheit, mit der Dienstleistungsfreiheit, mit der Unternehmensfreiheit, mit den Artikeln II.3, II.4 und III.13 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit Artikel 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union.

B.3.2. Die klagenden Parteien machen geltend, dass Artikel 34*bis* der Ordonnanz vom 27. April 1995, eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021, einen nicht vernünftig gerechtfertigten Behandlungsunterschied zwischen den Betreibern eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die spätestens am 15. Januar 2021 eine Genehmigung beantragt haben, und den Betreibern eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die einen derartigen Antrag nach diesem Datum gestellt haben, einführe, insofern Letztere nicht in den Genuss der von der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 festgelegten abweichenden Regelung kommen könnten.

B.4. Die Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 ermöglicht es den Inhabern einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zeitweilig, Taxidienste über eine elektronische Plattform wie UberX anzubieten. Der Gerichtshof muss prüfen, ob der Behandlungsunterschied, der sich aus Artikel 34*bis* der Ordonnanz vom 27. April 1995, eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021, ergibt, insofern nur die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die spätestens am 15. Januar 2021 beantragt wurde, für diese zeitweilige Regelung in Betracht kommen, vernünftig gerechtfertigt ist.

B.5.1. Das gewählte Datum 15. Januar 2021 entspricht dem Datum, an dem der Entscheid des Appellationshofes Brüssel ergangen ist.

B.5.2. Mit diesem Entscheid hat der Appellationshof festgestellt, allerdings vorläufig, dass die Anwendung der zwischen den Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer und der von Uber eingerichteten « Platform Rider Association (PRA) » geschlossenen Verträge, in deren Rahmen die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer Dienste des Personenverkehrs über die elektronische Plattform UberX anbieten konnten, eine Gesetzesumgehung darstellte. Der Appellationshof hat auch festgestellt, dass die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die von der Plattform UberX Gebrauch machten, ihre Tätigkeiten ausübten, ohne die in der Ordonnanz vom 27. April 1995 enthaltenen Bedingungen zu erfüllen.

B.5.3. Vor der Urteilsfällung zur Sache hat der Appellationshof jedoch dem Verfassungsgerichtshof zwei Vorabentscheidungsfragen gestellt. Der Gerichtshof hat sie in seinem Entscheid Nr. 77/2022 vom 9. Juli 2022 beantwortet. Dieser Entscheid wirkt sich nicht auf die vorliegende Rechtssache aus.

B.6.1. In Bezug auf das von den klagenden Parteien bemängelte Datum des 15. Januar 2021 heißt es in den Vorarbeiten:

« 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 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 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/1, S. 2).

B.6.2. Bezüglich der Wahl dieses Datums hat die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates in ihrem Gutachten angemerkt:

« 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.

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 » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/2, S. 5).

B.6.3. Als Antwort auf die Anmerkung der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates bezüglich der Wahl des Datums 15. Januar 2021 anstelle des Datums, an dem der Zugang zu der Plattform UberX für die Inhaber einer Genehmigung zum Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer unterbrochen wurde, oder des Datums des Entscheids des Appellationshofes Brüssel vom 23. November 2021 heißt es in den Vorarbeiten:

« L'arrêt du 15 janvier est jugé plus pertinent que ceux du 23 novembre pour servir de ' moment décisif ' dans l'appréciation de la bonne foi des intéressés, parce que c'est à ce moment-là que la Cour a démontré le caractère frauduleux du système mis en place. Les arrêts du 23 novembre, qui ne sont pas des décisions ' sur le fond ' (il s'agissait de procédures relatives au montant des astreintes à payer en exécution d'une précédente décision de 2015), n'a fait, à cet égard, que reprendre les conclusions tirées dès janvier dernier. En outre, la décision du 15 janvier a été largement médiatisée, donnant lieu à de nombreux articles de presse mais aussi à des débats télévisés entre représentants des secteurs du taxi et de la LVC à propos des conséquences de cette décision. Jusqu'alors, plusieurs décisions de première instance avaient été rendues en sens contraire, ce qui invitait à une certaine compréhension quant à la manière dont les demandeurs de nouvelles autorisations LVC appréhendaient ce qui leur était autorisé ou interdit. Depuis l'arrêt de la Cour d'appel du 15 janvier 2021 et la médiatisation dont il a été l'objet, cette compréhension n'est plus permise. Tout

demandeur d'une nouvelle autorisation LVC sait - ou, à tout le moins, devrait savoir - qu'il est en infraction à l'ordonnance de 1995 si, sous le couvert de cette autorisation, il entend offrir ses services via une plateforme de réservation électronique. Il n'est pas souhaitable que le régime dérogatoire mis en place par la présente ordonnance bénéficie à des personnes ayant décidé de s'affranchir, en connaissance de cause, du cadre légal en vigueur » (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/3, S. 31).

B.6.4. Es ist anzumerken, dass infolge des Gutachtens der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates in der angefochtenen Bestimmung die abweichende Übergangsregelung von dem Datum abhängig gemacht wird, an dem eine Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer beantragt wurde, und nicht wie in dem ursprünglichen Ordonnanzvorschlag von dem Datum, an dem die Genehmigung ausgestellt wurde (*Parl. Dok.*, Parlement der Region Brüssel-Hauptstadt, 2021-2022, Nr. A-472/2, S. 5, und Nr. A-472/3, SS. 4 und 30). Diese Anpassung ändert jedoch nichts daran, dass das Datum 15. Januar 2021, an dem der vorerwähnte Entscheid des Appellationshofes ergangen ist, der bestimmende Faktor für die Anwendung der angefochtenen Bestimmung bleibt.

B.6.5. Obwohl der Appellationshof Brüssel durch seinen Entscheid vom 15. Januar 2021 festgestellt hat, dass die rechtliche Konstruktion, auf der die Plattform UberX beruhte, eine Gesetzesumgehung darstellte und dass die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die diese Plattform nutzten, gegen die in der Ordonnanz vom 27. April 1995 festgelegten Bedingungen verstießen, hat der Appellationshof vor der Urteilsfällung dem Verfassungsgerichtshof Vorabentscheidungsfragen gestellt. Der Appellationshof hat dem Antrag der klagenden Parteien anzuordnen, dass « Uber BV » und die betroffenen Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer den Betrieb der Plattform UberX einstellen müssen, nicht stattgegeben. Erst nach dem in B.1.3 erwähnten Entscheid des Appellationshofes Brüssel vom 23. November 2021, mit dem mittels Zwangsgelder die durch das Urteil vom 23. September 2021 verhängte Einstellungsanordnung des Präsidenten des niederländischsprachigen Unternehmensgerichts Brüssel bestätigt wurde, wurde die Plattform UberX unzugänglich gemacht. Zudem ist der Ordonnanzgeber erst nach der tatsächlichen Einstellung der Plattform UberX zu der Auffassung gelangt, dass ein gesetzgeberisches Auftreten erforderlich ist.

B.7. Gemäß dem angefochtenen Artikel 34bis der Ordonnanz vom 27. April 1995 kamen nur die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die spätestens am 15. Januar 2021 beantragt worden war, für die abweichende Übergangsregelung in Betracht. Wie in B.5.1 erwähnt, beabsichtigte der Ordonnanzgeber also, « die abweichende Übergangsregelung nur den gutgläubigen Betreibern zugutekommen zu lassen, das heißt denjenigen, die ihre Berufstätigkeit aufgenommen haben, ohne dass ihnen notwendigerweise die Problematik der Nichterfüllung der Bestimmungen der Ordonnanz vom 27. April 1995 bezüglich der Taxidienste und der Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer bekannt war ». Aus den Vorarbeiten zur Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 geht hervor, dass der Ordonnanzgeber durch die Wahl des Datums 15. Januar 2021 eine Unterscheidung einführen wollte, je nachdem, ob der Antragsteller der Genehmigung gutgläubig war oder nicht.

B.8.1. Die von der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 festgelegte abweichende Übergangsregelung ermöglicht es nun den Inhabern einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eine elektronische Plattform wie die von UberX zu nutzen, um Anfragen zur Durchführung einer Fahrt entgegenzunehmen. Der Behandlungsunterschied, der sich aus dem Umstand ergibt, dass diese neue Regelung nur für Betreiber gilt, die einen Antrag auf eine Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer spätestens am 15. Januar 2021 eingereicht hatten, beruht auf einem Unterscheidungskriterium, das zwar objektiv, aber nicht sachdienlich ist.

B.8.2. Es kann nämlich nicht davon ausgegangen werden, dass die Betreiber, die nach dem 15. Januar 2021 einen Antrag auf Genehmigung für eine Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingereicht haben, im Gegensatz zu denjenigen, die ihren Antrag spätestens an diesem Datum eingereicht haben, nicht gutgläubig sind. Der Entscheid des Appellationshofes Brüssel vom 15. Januar 2021 ließ nämlich nicht darauf schließen, dass es nicht mehr möglich sein würde, Anträge auf Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer zu stellen, sodass die Antragsteller davon ausgehen konnten, dass ihr Antrag für eine solche Genehmigung nach dem normalen Verfahren und im Hinblick auf die gleichen Folgen bearbeitet werden würde. Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Betreiber, die eine Genehmigung nach dem 15. Januar 2021 beantragt haben, dies mit einem anderen Ziel gemacht hätten als diejenigen, die ihren Antrag spätestens an diesem Datum eingereicht hatten. Der Umstand, dass die zuständigen Dienste der Region Brüssel-Hauptstadt die Bearbeitung von nach dem 15. Januar 2021 eingereichten Genehmigungsanträgen blockiert haben, kann es in keinem Fall rechtfertigen, dass die Antragsteller aus diesem Grund von der abweichenden Übergangsregelung ausgeschlossen werden.

B.8.3. Da es die Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 gegenwärtig den Inhabern einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer ermöglicht, wenn auch nur zeitweilig, Taxidienste über eine Plattform wie die von UberX anzubieten, sofern sie die in der Ordonnanz enthaltenen Regeln erfüllen, existiert keine vernünftige Rechtfertigung dafür, dass die Inhaber einer auf der Grundlage der Ordonnanz vom 27. April 1995 ausgestellten Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer nicht alle Gebrauch von diesen Regeln machen können, sondern nur diejenigen, die spätestens am 15. Januar 2021 einen diesbezüglichen Antrag gestellt haben.

B.9. Der einzige Klagegrund ist begründet, insoweit Artikel 34bis Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995, eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021, die dadurch eingeführte abweichende Übergangsregelung auf die Inhaber einer Genehmigung für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, « die aufgrund eines der Verwaltung spätestens am 15. Januar 2021 zugesandten Antrags ausgestellt wurde », beschränkt.

B.10. In Artikel 34bis Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 muss die Wortfolge « die aufgrund eines der Verwaltung spätestens am 15. Januar 2021 zugesandten Antrags ausgestellt wurde » für nichtig erklärt werden.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erklärt in Artikel 34bis Nr. 1 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 « über die Taxidienste und die Dienste für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer », eingefügt durch Artikel 2 der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021, die Wortfolge « die aufgrund eines der Verwaltung spätestens am 15. Januar 2021 zugesandten Antrags ausgestellt wurde » für nichtig.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 14. Juli 2022.

Der Kanzler,

P.-Y. Dutilleux

Der Präsident,

P. Nihoul