

TITEL 4 — *Inkrafttreten*

Art. 24 - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 25 - Der für Justiz zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 18. März 2020

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Justiz

K. GEENS

COUR CONSTITUTIONNELLE

[2022/202272]

Extrait de l'arrêt n° 60/2022 du 21 avril 2022

Numéro du rôle : 7742

En cause : la demande de suspension 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 », introduite par Taoufik Azouz et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents P. Nihoul et L. Lavrysen, des juges T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, S. de Bethune et E. Bribosia, et, conformément à l'article 60bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, de la juge émérite R. Leysen, assistée du greffier F. Meererschaut, présidée par le président P. Nihoul,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet de la demande et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 26 janvier 2022 et parvenue au greffe le 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 introduite 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 « QAOUUD 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 « MOBÄK » 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 demandent également l'annulation de la même disposition ordonnancière.

(...)

II. *En droit*

(...)

Quant à la disposition attaquée

B.1.1. Le recours en annulation et la demande de suspension portent 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^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995 comme étant « 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 la société à responsabilité limitée de droit néerlandais « Uber BV », de la plateforme électronique UberX, qui permet aux titulaires d'une autorisation LVC d'entrer en contact avec des passagers grâce à cette plateforme. Cette cessation faisait suite à 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 par le président du Tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles du 23 septembre 2015, en confiant des trajets de taxi 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 un 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, imposé par jugement du 23 septembre 2015.

B.1.4. En ce qui concerne l'objectif poursuivi par 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. 1-2).

B.1.5. L'article 34bis, 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 d'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 moyennant réservation au moyen d'une plateforme électronique, sans devoir satisfaire à certaines conditions qui s'appliquent à l'exploitation d'un service de taxi et sans pouvoir être qualifiés de services de taxis. Ils ne peuvent utiliser la dénomination « taxi » et ne peuvent occuper les emplacements réservés aux taxis (article 34quater 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 34ter de l'ordonnance du 10 décembre 2021).

B.1.7. En ordre principal, les parties requérantes demandent uniquement la suspension de la référence, contenue dans l'article 34bis de l'ordonnance du 27 avril 1995, à la date du 15 janvier 2021. Elles demandent en ordre subsidiaire la suspension de tout l'article, 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 clairement 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, 30), il ressort que le texte néerlandais, conforme au texte français, doit être interprété en ce sens que la demande d'autorisation doit 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 et la demande de suspension ont été introduits par 38 parties requérantes, tant personnes physiques que personnes morales.

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

B.2.2. Ils font valoir en premier lieu qu'aucune des parties requérantes personnes morales ne justifie d'un intérêt, dès lors que la disposition attaquée est uniquement applicable aux « chauffeurs », une notion qui fait nécessairement référence aux personnes physiques. En ce qui concerne les requérantes personnes physiques, ils font valoir que ceux-ci n'établissent pas leur qualité de chauffeur. Le Gouvernement et le Parlement affirment ensuite que seules quatre des parties requérantes apportent la preuve d'une demande d'autorisation introduite après le 15 janvier 2021 et qu'aucune ne satisfait à l'exigence, contenue dans l'article 34bis, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995, selon laquelle il faut être titulaire d'une autorisation pour l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur pour pouvoir bénéficier du régime transitoire, de sorte que, pour cette raison, ces parties ne justifieraient pas davantage d'un intérêt.

B.2.3. La demande de suspension étant subordonnée au recours en annulation, la recevabilité de celui-ci, et en particulier l'existence de l'intérêt requis, doit être vérifiée dès l'examen de la demande de suspension.

B.2.4. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle imposent à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée.

B.2.5. L'article 34bis, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 mentionne, comme 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-pivot 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 d'une collaboration indépendante si elles n'ont pas introduit une demande d'autorisation LVC au plus tard le 15 janvier 2021. Par conséquent, l'intérêt des parties requérantes personnes physiques ne doit pas être examiné.

Ensuite, les pièces transmises à la Cour montrent 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, on ne saurait reprocher aux parties requérantes le fait qu'elles n'étaient pas titulaires d'une autorisation LVC au moment où elles ont introduit leur recours, étant donné

qu'elles n'ont aucune influence sur l'avancement de l'examen de leur demande. Par ailleurs, elles ne devaient pas attendre la réponse à leur demande avant d'introduire leur recours auprès de la Cour constitutionnelle. Vu qu'elles ont introduit leur demande d'autorisation après le 15 janvier 2021, elles seraient par ailleurs exclues du régime transitoire attaqué même si elles obtenaient une autorisation, de sorte que leur intérêt est établi.

B.3.1. L'examen limité de la recevabilité du recours en annulation auquel la Cour a pu procéder dans le cadre de la demande de suspension ne fait pas apparaître que le recours en annulation - et donc la demande de suspension - doive être considéré comme irrecevable.

B.3.2. Les exceptions sont rejetées.

Quant aux conditions de la suspension

B.4. Aux termes de l'article 20, 1^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, deux conditions de fond doivent être remplies pour que la suspension puisse être décidée :

- des moyens sérieux doivent être invoqués;
- l'exécution immédiate de la règle attaquée doit risquer de causer un préjudice grave difficilement réparable.

Les deux conditions étant cumulatives, la constatation que l'une de ces deux conditions n'est pas remplie entraîne le rejet de la demande de suspension.

En ce qui concerne le caractère sérieux du moyen unique

B.5. Le moyen sérieux ne se confond pas avec le moyen fondé.

Pour qu'un moyen soit considéré comme sérieux au sens de l'article 20, 1^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, il ne suffit pas qu'il ne soit pas manifestement non fondé au sens de l'article 72, mais il faut aussi qu'il revête une apparence de fondement au terme d'un premier examen des éléments dont la Cour dispose à ce stade de la procédure.

B.6.1. Les parties requérantes prennent un moyen unique de la violation, par l'article 34*bis*, 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.6.2. Les parties requérantes font valoir que l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, établit 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 que l'ordonnance du 10 décembre 2021 met en place.

B.7. L'ordonnance du 10 décembre 2021 permet temporairement aux titulaires d'une autorisation LVC d'offrir des services de taxis via une plateforme électronique telle qu'UberX. La Cour doit examiner si la différence de traitement qui découle de l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, est raisonnablement justifiée, en ce que seuls les titulaires d'une autorisation LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 peuvent bénéficier de ce régime temporaire.

B.8.1. Le choix de la date du 15 janvier 2021 coïncide avec celle de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles.

B.8.2. 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, constitue une fraude à la loi. La Cour d'appel a également constaté que les titulaires d'une autorisation LVC qui font usage de la plateforme UberX exercent leurs activités sans respecter les conditions contenues dans l'ordonnance du 27 avril 1995.

B.8.3. Avant de se prononcer quant au fond, la Cour d'appel a toutefois posé à la Cour constitutionnelle deux questions préjudicielles, dans le cadre de l'affaire inscrite sous le numéro 7509 du rôle. Par la première question préjudicielle, la Cour d'appel souhaite savoir si l'article 17, § 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995 viole les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980, lus en combinaison ou non avec le principe de la liberté d'entreprendre, garanti par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et avec la liberté d'établissement, garantie par l'article 49 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, dans l'interprétation selon laquelle cette disposition empêche les entreprises LVC qui disposent d'une autorisation délivrée en vertu de cette réglementation d'équiper leur véhicule d'un smartphone servant à recevoir et à répondre aux appels pour des services de transport de personnes rémunéré sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, émanant d'utilisateurs, et en ce que cette disposition interdit aux véhicules qui sont utilisés pour l'exploitation d'un service LVC de stationner sur ce territoire ou de s'y rendre sans location préalable. La seconde question porte sur la compatibilité, avec les normes de référence précitées, de l'interdiction, contenue dans l'article 19 du décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », pour le véhicule affecté à l'exploitation d'un service LVC, de stationner et de circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise titulaire de l'autorisation, lue en combinaison avec l'article 16, alinéa 2, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995, interprété en ce sens qu'il empêche les entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation wallonne dont elles ne respectent pas certaines conditions d'exploitation d'effectuer des prestations de services de transport rémunéré de personnes dont le point de départ (pour l'utilisateur) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ces deux dispositions combinées empêchant par voie de conséquence l'offre d'un service tel qu'UberX.

B.9.1. En ce qui concerne 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.9.2. En ce qui concerne 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° A-472/2, p. 5).

B.9.3. 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 en vue de l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur ou de la date du 23 novembre 2021, qui est celle de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles, 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° A-472/3, p. 31).

B.9.4. Il convient d'observer que, eu égard à l'avis de la section de législation du Conseil d'État, la disposition attaquée subordonne le bénéfice du régime dérogatoire transitoire à la date à laquelle une autorisation d'exploitation d'un service LVC a été demandée et non, comme la proposition d'ordonnance initiale le prévoyait, 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, 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.9.5. 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 constitue une fraude à la loi et que les titulaires d'une autorisation LVC qui utilisaient cette plateforme agissaient en violation des 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 que la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, le 23 novembre 2021, l'arrêt, mentionné en B.1.3, qui a confirmé, moyennant astreintes, l'ordre de cessation imposé par jugement du 23 septembre 2021 par le 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.10. En vertu de l'article 34*bis*, attaqué, de l'ordonnance du 27 avril 1995, seuls les titulaires d'une autorisation LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 peuvent bénéficier du régime dérogatoire transitoire. Ainsi qu'il est dit en B.9.1, le législateur ordonnancier entendait donc « ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui 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 ». Dans les mémoires qu'ils ont introduits auprès de la Cour, le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale font également valoir que, du fait que ce soit la date du 15 janvier 2021 qui ait été choisie, il est établi une distinction selon que le demandeur de l'autorisation était de bonne foi ou non.

B.11.1. Le régime dérogatoire transitoire mis en place par l'ordonnance du 10 décembre 2021, permet dorénavant aux titulaires d'une autorisation LVC de faire usage d'une plateforme électronique telle celle d'UberX pour recevoir des demandes de déplacement. La différence de traitement qui naît du fait que ce nouveau règlement s'applique uniquement aux exploitants qui avaient introduit une demande en vue d'une autorisation LVC au plus tard le 15 janvier 2021 repose sur un critère de distinction qui certes est objectif, mais qui n'est pas pertinent.

B.11.2. En effet, il ne peut être admis que 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, ne soient pas 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. Il ne peut pas davantage être supposé que les exploitants ayant demandé une autorisation après le 15 janvier 2021 l'ont fait dans un autre but que ceux qui ont introduit leur demande au plus tard à cette date. Le fait que les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale ont 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.11.3. 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 telle celle de UberX, à condition de satisfaire aux règles contenues dans l'ordonnance, il ne semble donc pas raisonnablement justifié que les titulaires d'une autorisation LVC délivrée sur la base de l'ordonnance du 27 avril 1995 ne puissent pas tous bénéficier de ce régime, et que seuls ceux qui ont introduit une demande à cet effet au plus tard le 15 janvier 2021 en bénéficient.

B.12. Le moyen unique est sérieux 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 d'exploitation d'un service LVC « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ».

En ce qui concerne le risque d'un préjudice grave difficilement réparable

B.13.1. La suspension par la Cour d'une disposition législative doit permettre d'éviter que l'application immédiate des normes attaquées risque de causer aux parties requérantes un préjudice grave, qui ne pourrait être réparé ou qui pourrait difficilement l'être en cas d'annulation de ces normes.

B.13.2. Il ressort de l'article 22 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 que, pour satisfaire à la seconde condition de l'article 20, 1^o, de cette loi, la personne qui forme une demande de suspension doit exposer, dans sa requête, des faits concrets et précis qui prouvent à suffisance que l'application immédiate des dispositions dont elle demande l'annulation risque de lui causer un préjudice grave difficilement réparable.

Cette personne doit notamment faire la démonstration de l'existence du risque de préjudice, de sa gravité et de son lien avec l'application des dispositions attaquées.

B.14.1. Les parties requérantes font valoir qu'il existe un risque de préjudice grave difficilement réparable en ce que l'article attaqué, en les excluant du bénéfice du régime dérogatoire qu'il contient, les prive de travail et de revenus professionnels, au moins jusqu'au 22 juillet 2022, date à laquelle il est prévu que les nouvelles règles bruxelloises en matière de transport rémunéré de personnes soient approuvées.

B.14.2. Le simple risque de subir une perte financière ne constitue pas, en principe, un risque de préjudice grave difficilement réparable.

B.14.3. Toutefois, l'impossibilité de poursuivre immédiatement une activité économique, ou sa restriction très importante, peut entraîner un préjudice financier et économique de nature à compromettre gravement la survie immédiate d'une entreprise, ce qui peut constituer un risque de préjudice grave qui ne pourrait être que difficilement réparé par une annulation ultérieure. Il en va de même pour une disposition qui aurait pour effet de priver une entreprise ou une personne physique de son activité professionnelle.

B.15.1. La disposition attaquée empêche les personnes qui ont introduit après le 15 janvier 2021 une demande d'autorisation d'exploitation d'un service LVC de faire usage du régime dérogatoire transitoire et d'offrir des services via des plateformes telles que celle de UberX, alors qu'elles pouvaient également demander après cette date une autorisation d'exploiter un service LVC en vertu des conditions légales en vigueur et partir du postulat que cette demande serait traitée selon la procédure en vigueur.

B.15.2. Le risque d'un préjudice grave difficilement réparable invoqué par les parties requérantes s'assimile à une limitation de l'accès à la prestation des services de taxis autorisés par l'ordonnance du 10 décembre 2021. Une telle limitation et la perte des revenus qu'elle implique leur causent directement un préjudice qui peut être difficilement réparé en cas d'annulation de la disposition attaquée.

À l'inverse de ce que soutiennent le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, on ne peut, dans ces circonstances, attendre de la part des parties requérantes qu'elles apportent, pour chaque cas individuel, des preuves exactes de leur préjudice financier.

B.16. Il découle de ce qui précède que le risque d'un préjudice grave difficilement réparable est établi et que, dès lors, les conditions d'une suspension partielle de l'article 34bis de l'ordonnance du 27 avril 1995 sont remplies.

B.17. À l'article 34bis, 1^o, 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 suspendus.

Par ces motifs,

la Cour

suspend, dans l'article 34bis, 1^o, 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 21 avril 2022.

Le greffier,

F. Meersschaut

Le président,

P. Nihoul

GRONDWETTELIJK HOF

[2022/202272]

Uittreksel uit arrest nr. 60/2022 van 21 april 2022

Rolnummer 7742

In zake : de vordering tot schorsing 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, de rechters T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, S. de Bethune en E. Bribosia, en, overeenkomstig artikel 60bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, emeritus rechter R. Leysen, bijgestaan door de griffier F. Meersschaut, onder voorzitterschap van voorzitter P. Nihoul,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. *Onderwerp van de vordering 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 een vordering tot schorsing 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 « QAOUD GROUP », de bv « AIT & B », Jean Dzuko, de bv « TNH SERVICES », Adam El Hammouchi, de c.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 « DRIVMIIZ », 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 vorderen de verzoekende partijen eveneens de vernietiging van dezelfde ordonnantie bepaling.

(...)

II. *In rechte*

(...)

Ten aanzien van de bestreden bepaling

B.1.1. Het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing hebben betrekking op artikel 34*bis* 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 minibuss, 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 taxiriten 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, opgelegd bij vonnis van 23 september 2015.

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. 1-2).

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 hoofddorde vorderen de verzoekende partijen enkel de schorsing 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 schorsing 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, blijkt uit de Nederlandse tekst niet duidelijk 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, 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 moet zijn gericht.

Ten aanzien van het belang van de verzoekende partijen

B.2.1. Het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing werden ingediend door 38 verzoekende partijen, waaronder zowel rechtspersonen als natuurlijke personen.

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

B.2.2. Allereerst voeren zij aan dat geen van de verzoekende partijen die rechtspersonen zijn, doen blijken van een belang, nu de bestreden bepaling enkel van toepassing is op « chauffeurs » wat noodzakelijkerwijze naar natuurlijke personen verwijst. Met betrekking tot de verzoekers die natuurlijke personen zijn, voeren zij aan dat deze hun hoedanigheid van chauffeur niet bewijzen. Voorts voeren de Regering en het Parlement aan dat enkel vier verzoekende partijen het bewijs leveren van de indiening van een vergunningsaanvraag na 15 januari 2021 en dat geen van hen voldoet aan het in artikel 34bis, 1°, van de ordonnantie van 27 april 1995 opgenomen vereiste dat men houder moet zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, om de overgangsregeling te kunnen genieten, zodat zij ook om die reden geen belang zouden hebben.

B.2.3. Aangezien de vordering tot schorsing ondergeschikt is aan het beroep tot vernietiging, dient de ontvankelijkheid van dat laatste, en met name wat het bestaan van het vereiste belang betreft, reeds bij het onderzoek van de vordering tot schorsing te worden nagegaan.

B.2.4. De Grondwet en de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof vereisen dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een beroep tot vernietiging instelt, doet blijken van een belang. Van het vereiste belang doen slechts blijken de personen wier situatie door de bestreden norm rechtstreeks en ongunstig zou kunnen worden geraakt.

B.2.5. Artikel 34bis, 1°, 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.3.1. Uit het beperkte onderzoek van de ontvankelijkheid van het beroep tot vernietiging waartoe het Hof in het kader van de vordering tot schorsing is kunnen overgaan, blijkt niet dat het beroep tot vernietiging - en dus de vordering tot schorsing - onontvankelijk moet worden geacht.

B.3.2. De excepties worden verworpen.

Ten aanzien van de voorwaarden van de schorsing

B.4. Naar luid van artikel 20, 1°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 dient aan twee grondvoorwaarden te zijn voldaan opdat tot schorsing kan worden besloten :

- de middelen die worden aangevoerd moeten ernstig zijn;
- de onmiddellijke uitvoering van de bestreden maatregel moet een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kunnen berokkenen.

Daar de twee voorwaarden cumulatief zijn, leidt de vaststelling dat één van die voorwaarden niet is vervuld tot de verwerping van de vordering tot schorsing.

Wat de ernst van het enige middel betreft

B.5. Het ernstig middel mag niet worden verward met het gegrond middel.

Wil een middel als ernstig worden beschouwd in de zin van artikel 20, 1°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989, volstaat het niet dat het kennelijk niet ongegrond is in de zin van artikel 72, maar moet het ook gegrond lijken na een eerste onderzoek van de gegevens waarover het Hof beschikt in dit stadium van de procedure.

B.6.1. De verzoekende partijen leiden een enig middel af uit de schending, door artikel 34bis, 1°, 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.6.2. 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 de bestreden ordonnantie 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.7. 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.8.1. 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.8.2. Bij dat arrest heeft het Hof van Beroep vastgesteld, maar 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 vormt. Het Hof van Beroep stelde eveneens vast dat de VVC-vergunninghouders die gebruik maken van het UberX-platform, hun activiteiten uitoefenen zonder de voorwaarden die waren vervat in de ordonnantie van 27 april 1995 na te leven.

B.8.3. Alvorens uitspraak te doen ten gronde heeft het Hof van Beroep aan het Grondwettelijk Hof evenwel twee prejudiciële vragen gesteld, in het raam van de zaak die is ingeschreven onder het rolnummer 7509. Met de eerste prejudiciële vraag wenst het Hof van Beroep te vernemen of artikel 17, § 1, van de ordonnantie van 27 april 1995 een schending inhoudt 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, al dan niet in samenhang gelezen met het beginsel van de vrijheid van ondernemen, gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrijheid van vestiging, gewaarborgd bij artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, in de interpretatie volgens welke die bepaling het de VVC-ondernemingen die over een vergunning beschikken die is afgegeven krachtens die regelgeving, verhindert om hun voertuig uit te rusten met een smartphone die dient om oproepen voor diensten van bezoldigd personenvervoer op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, uitgaande van gebruikers, te ontvangen en te beantwoorden, en in zoverre het de voertuigen die worden gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst verbiedt op dat grondgebied te stationeren of zich erop te begeven zonder voorafgaandelijk te zijn verhuurd. De tweede vraag betreft de verenigbaarheid, met de voornoemde referentienormen, van het verbod, in artikel 19 van het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur », voor een voertuig dat wordt gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst, om op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg te stationeren of te rijden indien het niet voorafgaandelijk is verhuurd op de zetel van het bedrijf dat houder is van de vergunning in samenhang gelezen met artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995, geïnterpreteerd in die zin dat het de VVC-bedrijven die beschikken over een vergunning die is afgegeven krachtens de Waalse regelgeving waarvan zij bepaalde exploitatievoorwaarden niet in acht nemen verhindert om diensten te leveren van bezoldigd personenvervoer waarvan het vertrekpunt (voor de gebruiker) gelegen is op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waardoor die twee gecombineerde bepalingen het aanbieden van een dienst als UberX beletten.

B.9.1. 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.9.2. 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.9.3. 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.9.4. 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 gewezen bepalend blijft voor de toepassing van de bestreden bepaling.

B.9.5. 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 vormt 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 Hof, alvorens uitspraak te doen ten gronde, 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.10. 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.9.1 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 verhuuren van voertuigen met chauffeur ». In de memories die ze bij het Hof hebben ingediend voeren de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement ook aan dat door het feit dat voor de datum van 15 januari 2021 is gekozen een onderscheid wordt gemaakt naargelang de aanvrager van de vergunning al dan niet te goeder trouw was.

B.11.1. 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.11.2. 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. 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 Brussels Hoofdstedelijk Gewest de behandeling van de vergunningaanvragen die na 15 januari 2021 werden ingediend, hebben geblokkeerd, zou in geen geval kunnen verantwoorden dat de aanvragers om die reden van die afwijkende overgangsregeling worden uitgesloten.

B.11.3. 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, lijkt er derhalve geen redelijke verantwoording te zijn 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.12. Het enige middel is ernstig 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 ».

Wat het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel betreft

B.13.1. De schorsing van een wetbepaling door het Hof moet het mogelijk maken te vermijden dat voor de verzoekende partijen een ernstig nadeel voortvloeit uit de onmiddellijke toepassing van de bestreden normen, nadeel dat niet of moeilijk zou kunnen worden hersteld in geval van een vernietiging van die normen.

B.13.2. Uit artikel 22 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 blijkt dat, om te voldoen aan de tweede voorwaarde van artikel 20, 1^o, van die wet, de persoon die een vordering tot schorsing instelt, in zijn verzoekschrift concrete en precieze feiten moet uiteenzetten waaruit voldoende blijkt dat de onmiddellijke toepassing van de bepalingen waarvan hij de vernietiging vordert, hem een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Die persoon moet met name het bestaan van het risico van een nadeel, de ernst ervan en het verband tussen dat risico en de toepassing van de bestreden bepalingen aantonen.

B.14.1. De verzoekende partijen voeren aan dat een risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel bestaat doordat het bestreden artikel, door hen uit te sluiten van het erin vervatte voordeel van de afwijkende regeling, hen arbeid en beroepsinkomsten ontnemt, minstens tot 22 juli 2022, datum van de geplande goedkeuring van de nieuwe Brusselse regeling inzake het bezoldigd personenvervoer.

B.14.2. Het loutere risico een financieel verlies te lijden, vormt in beginsel geen risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

B.14.3. De onmogelijkheid om een economische activiteit onmiddellijk voort te zetten of de zeer aanzienlijke beperking ervan, kan evenwel leiden tot financiële en economische schade, die van dien aard is dat het onmiddellijke voortbestaan van een onderneming ernstig in het gedrang wordt gebracht, hetgeen een risico van een ernstig nadeel kan uitmaken dat moeilijk te herstellen is in geval van vernietiging. Hetzelfde geldt voor een bepaling die tot gevolg zou hebben dat aan een onderneming of een natuurlijke persoon haar/zijn beroepsactiviteit wordt ontzegd.

B.15.1. De bestreden bepaling verhindert de personen die na 15 januari 2021 een aanvraag hebben ingediend voor een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst om gebruik te maken van de afwijkende overgangsregeling en om diensten aan te bieden via platformen zoals dat van UberX, hoewel zij ook na die datum op grond van de geldende wettelijke voorwaarden een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst konden aanvragen en ervan mochten uitgaan dat die aanvraag volgens de geldende procedure zou worden behandeld.

B.15.2. Het door de verzoekende partijen aangevoerde risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel komt erop neer dat hen de toegang tot het verlenen van de door de ordonnantie van 10 december 2021 toegelaten taxidiensten wordt ontzegd. Een dergelijke beperking, en het derven van de inkomsten die ermee verbonden zijn, berokkenen hun rechtstreeks een nadeel dat moeilijk kan worden hersteld bij een vernietiging van de bestreden bepaling.

Anders dan de Brusselse Regering en het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voorhouden, kan in die omstandigheden van de verzoekende partijen niet worden verwacht dat zij voor elk individueel geval exacte bewijzen van hun financieel nadeel aanbrengen.

B.16. Uit het voorgaande vloeit voort dat het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel vaststaat en dat bijgevolg de voorwaarden zijn vervuld voor de gedeeltelijke schorsing van artikel 34bis van de ordonnantie van 27 april 1995.

B.17. In artikel 34bis, 1°, 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 geschorst.

Om die redenen,

Het Hof

schorst, in artikel 34bis, 1°, 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 21 april 2022.

De griffier,
F. Meersschant

De voorzitter,
P. Nihoul

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

[2022/202272]

Auszug aus dem Entscheid Nr. 60/2022 vom 21. April 2022

Geschäftsverzeichnisnummer 7742

In Sachen: Klage auf einstweilige Aufhebung 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, den Richtern T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, S. de Bethune und E. Bribosia, und der emeritierten Richterin R. Leysen gemäß Artikel 60bis des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschant, 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 einstweilige Aufhebung 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 « QAOUUD 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 beantragen die klagenden Parteien ebenfalls die Nichtigerklärung derselben Ordonnanzbestimmung.

(...)

II. Rechtliche Würdigung

(...)

In Bezug auf die angefochtene Bestimmung

B.1.1. Die Nichtigkeitsklage und die Klage auf einstweilige Aufhebung beziehen 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 ermöglicht, 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 durch das Urteil vom 23. September 2015 verhängte 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. 1-2).

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 Taxistellplätze 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 einstweilige Aufhebung des Verweises auf das Datum 15. Januar 2021 in Artikel 34bis der Ordonnanz vom 27. April 1995. Hilfsweise beantragen sie die einstweilige Aufhebung 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 aus dem niederländischen Text geht nicht eindeutig hervor, 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, 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 muss.

In Bezug auf das Interesse der klagenden Parteien

B.2.1. Die Nichtigkeitsklage und die Klage auf einstweilige Aufhebung wurden 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 und die Klage auf einstweilige Aufhebung wegen fehlenden Interesses der klagenden Parteien unzulässig sind.

B.2.2. Sie machen in erster Linie geltend, dass keine der klagenden Parteien, die juristische Personen sind, ein Interesse nachweist, da die angefochtene Bestimmung nur auf « Fahrer » anwendbar sei und sich dieser Begriff notwendigerweise auf natürliche Personen beziehe. In Bezug auf die klagenden Parteien, die natürliche Personen sind, machen sie geltend, dass diese ihre Eigenschaft als Fahrer nicht nachweisen. Die Regierung und das Parlament führen sodann an, dass nur vier klagende Parteien den Nachweis über die Einreichung eines Genehmigungsantrags nach dem 15. Januar 2021 erbrachten und dass keine das in Artikel 34bis Nr. 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 enthaltene Erfordernis erfülle, dass man Inhaber einer Genehmigung für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer sein müsse, um für die Übergangsregelung in Frage zu kommen, sodass diese Parteien aus diesem Grund ebenfalls kein Interesse nachweisen würden.

B.2.3. Da die Klage auf einstweilige Aufhebung der Nichtigkeitsklage untergeordnet ist, muss die Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage - und insbesondere das Vorhandensein des erforderlichen Interesses - bereits in die Prüfung der Klage auf einstweilige Aufhebung einbezogen werden.

B.2.4. Die Verfassung und das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erfordern, dass jede natürliche oder juristische Person, die eine Nichtigkeitsklage erhebt, ein Interesse nachweist. Das erforderliche Interesse liegt nur bei jenen Personen vor, deren Situation durch die angefochtene Rechtsnorm unmittelbar und ungünstig beeinflusst werden könnte.

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 Nichtigkeitsklärung 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.3.1. Aus der beschränkten Prüfung der Zulässigkeit der Nichtigkeitsklage, die der Gerichtshof im Rahmen der Klage auf einstweilige Aufhebung hat durchführen können, geht nicht hervor, dass die Nichtigkeitsklage - und somit die Klage auf einstweilige Aufhebung - als unzulässig zu betrachten ist.

B.3.2. Die Einreden werden abgewiesen.

In Bezug auf die Voraussetzungen für die einstweilige Aufhebung

B.4. Laut Artikel 20 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof sind zwei Grundbedingungen zu erfüllen, damit auf einstweilige Aufhebung erkannt werden kann:

- Die vorgebrachten Klagegründe müssen ernsthaft sein.

- Die unmittelbare Durchführung der angefochtenen Maßnahme muss die Gefahr eines schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteils in sich bergen.

Da die beiden Bedingungen kumulativ sind, führt die Feststellung der Nichterfüllung einer dieser Bedingungen zur Zurückweisung der Klage auf einstweilige Aufhebung.

Was die Ernsthaftigkeit des einzigen Klagegrunds betrifft

B.5. Der ernsthafte Klagegrund ist nicht mit dem begründeten Klagegrund zu verwechseln.

Damit ein Klagegrund als ernsthaft im Sinne von Artikel 20 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 betrachtet werden kann, genügt es nicht, wenn er offensichtlich nicht unbegründet im Sinne von Artikel 72 ist; vielmehr muss er auch nach einer ersten Prüfung der Angaben, über die der Gerichtshof in diesem Stand des Verfahrens verfügt, begründet erscheinen.

B.6.1. 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 Gewerbefreiheit, 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.6.2. 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.7. 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.8.1. Das gewählte Datum 15. Januar 2021 entspricht dem Datum, an dem der Entscheid des Appellationshofes Brüssel ergangen ist.

B.8.2. 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 darstellt. Der Appellationshof hat auch festgestellt, dass die Inhaber einer Genehmigung für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die von der Plattform UberX Gebrauch machen, ihre Tätigkeiten ausüben, ohne die in der Ordonnanz vom 27. April 1995 enthaltenen Bedingungen zu erfüllen.

B.8.3. Vor der Urteilsfällung in der Sache hat der Appellationshof jedoch dem Verfassungsgerichtshof zwei Vorabentscheidungsfragen gestellt, im Rahmen der Rechtssache mit Geschäftsverzeichnungsnummer 7509. Mit der ersten Vorabentscheidungsfrage möchte der Appellationshof wissen, ob Artikel 17 § 1 der Ordonnanz vom 27. April 1995 gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung und Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980, an sich oder in Verbindung mit dem Grundsatz der Unternehmensfreiheit im Sinne der Artikel II.3 und II.4 des Wirtschaftsgesetzbuches und mit der Niederlassungsfreiheit im Sinne von Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, verstößt, wenn diese Bestimmung dahin ausgelegt wird, dass sie die Unternehmen für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine kraft dieser Regelung ausgestellte Genehmigung verfügen, daran hindert, ihre Fahrzeuge mit einem Smartphone auszurüsten, um Anrufe von Benutzern von Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu empfangen und anzunehmen, und insofern diese Bestimmung es den Fahrzeugen, die für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt werden, verbietet, dort zu parken oder zu fahren, ohne dass sie im Voraus gemietet wurden. Die zweite Frage bezieht sich auf die Vereinbarkeit des in Artikel 19 des Dekrets der Wallonischen Region vom 18. Oktober 2007 « über die Taxidienste und die im Bereich der Vermietung von Fahrzeugen mit Fahrer tätigen Dienste » enthaltenen Verbots für ein Fahrzeug, das für den Betrieb des Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingesetzt wird, auf öffentlicher Straße oder auf einem für die Öffentlichkeit zugänglichen Privatweg zu parken oder zu fahren, wenn es nicht im Voraus am Sitz des Unternehmens, das Inhaber der Genehmigung ist, gemietet wurde, in Verbindung mit Artikel 16 Absatz 2 der Ordonnanz der Region Brüssel-Hauptstadt vom 27. April 1995 dahin ausgelegt, dass er die Unternehmen für die Vermietung von

Personenkraftwagen mit Fahrer, die über eine Genehmigung verfügen, die kraft der wallonischen Regelung ausgestellt wurde, wobei sie einige Betriebsbedingungen nicht erfüllen, daran hindert, Dienstleistungen des gewerblichen Personenverkehrs mit Startpunkt (für den Benutzer) auf dem Gebiet der Region Brüssel-Hauptstadt zu erbringen, wobei diese beiden Bestimmungen in Verbindung miteinander das Anbieten eines Dienstes wie UberX verhindern würden, mit den vorerwähnten Referenznormen.

B.9.1. 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.9.2. 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.9.3. 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.9.4. 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, 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.9.5. 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 darstellt 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 stattzugeben. 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.10. 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.9.1 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 ». In den beim Gerichtshof eingereichten Schriftsätzen machen die Regierung und das Parlament der Region Brüssel-Hauptstadt auch geltend, dass durch die Wahl des Datums 15. Januar 2021 eine Unterscheidung eingeführt wird, je nachdem, ob der Antragsteller der Genehmigung gutgläubig war oder nicht.

B.11.1. 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.11.2. 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 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.11.3. 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, scheint keine vernünftige Rechtfertigung dafür zu existieren, 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.12. Der einzige Klagegrund ist ernsthaft, 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.

Was die Gefahr eines schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteils betrifft

B.13.1. Durch die einstweilige Aufhebung einer Gesetzesbestimmung durch den Gerichtshof soll es vermieden werden können, dass den klagenden Parteien ein ernsthafter Nachteil aus der unmittelbaren Anwendung der angefochtenen Normen entsteht, der im Fall einer Nichtigerklärung dieser Normen nicht oder nur schwer wiedergutzumachen wäre.

B.13.2. Aus Artikel 22 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 geht hervor, dass zur Erfüllung der zweiten Bedingung von Artikel 20 Nr. 1 dieses Gesetzes die Person, die Klage auf einstweilige Aufhebung erhebt, in ihrer Klageschrift konkrete und präzise Fakten darlegen muss, die hinlänglich beweisen, dass die unmittelbare Anwendung der Bestimmungen, deren Nichtigerklärung sie beantragt, ihr einen schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteil zu verursachen droht.

Diese Person muss insbesondere den Nachweis des Bestehens des Risikos eines Nachteils, seiner Schwere und des Zusammenhangs dieses Risikos mit der Anwendung der angefochtenen Bestimmungen erbringen.

B.14.1. Die klagenden Parteien machen geltend, dass die Gefahr eines schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteils besteht, insofern der angefochtene Artikel dadurch, dass er sie vom Vorteil der darin enthaltenen abweichenden Regelung ausschließt, ihnen mindestens bis zum 22. Juli 2022, dem Datum der geplanten Annahme von neuen Brüsseler Regeln für den gewerblichen Personenverkehr, Arbeit und Berufseinkünfte entzieht.

B.14.2. Die bloße Gefahr eines finanziellen Verlustes stellt grundsätzlich keinen schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteil dar.

B.14.3. Die Unmöglichkeit, eine wirtschaftliche Tätigkeit unmittelbar fortzuführen, beziehungsweise ihre sehr erhebliche Einschränkung kann jedoch zu finanziellen und wirtschaftlichen Schäden führen, die solcherart sind, dass sie den unmittelbaren Fortbestand eines Unternehmens ernsthaft gefährden, was als Gefahr eines ernsthaften Nachteils einzustufen ist, der im Falle der späteren Nichtigerklärung schwer wiedergutzumachen wäre. Das Gleiche gilt für eine Bestimmung, die für ein Unternehmen oder eine natürliche Person zur Folge hätte, dass ihnen ihre Berufstätigkeit entzogen würde.

B.15.1. Die angefochtene Bestimmung hindert die Personen, die nach dem 15. Januar 2021 einen Antrag auf eine Betriebsgenehmigung für einen Dienst für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer eingereicht haben, von der abweichenden Übergangsregelung Gebrauch zu machen und Dienste über Plattformen wie die von UberX anzubieten, während sie nach diesem Datum auch eine Genehmigung für den Betrieb eines Dienstes für die Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer aufgrund der geltenden gesetzlichen Bedingungen beantragen konnten und davon ausgehen konnten, dass dieser Antrag nach dem geltenden Verfahren bearbeitet würde.

B.15.2. Das von den klagenden Parteien angeführte Risiko eines schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteils kommt einer Einschränkung des Zugangs zur Erbringung der von der Ordonnanz vom 10. Dezember 2021 erlaubten Taxidienste gleich. Eine solche Einschränkung und der Verlust der Einkünfte, die sie mit sich bringt, verursachen unmittelbar einen Nachteil, der im Fall einer Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung schwer wiedergutzumachen ist.

Entgegen den Ausführungen der Regierung und des Parlaments der Region Brüssel-Hauptstadt kann unter diesen Umständen von den klagenden Parteien nicht erwartet werden, dass sie für jeden Einzelfall genaue Nachweise ihres finanziellen Schadens erbringen.

B.16. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Gefahr eines schwer wiedergutzumachenden ernsthaften Nachteils feststeht und dass folglich die Voraussetzungen für eine teilweise einstweilige Aufhebung von Artikel 34bis des Ordonnanz vom 27. April 1995 erfüllt sind.

B.17. 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 » einstweilig aufgehoben werden.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

hebt 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 » einstweilig auf.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 21. April 2022.

Der Kanzler,
F. Meersschaut

Der Präsident,
P. Nihoul

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2022/31188]

4 FEBRUARI 2022. — Besluit van de Vlaamse Regering over de regels voor de erkenning en subsidiëring van een partnerorganisatie als Vlaams Instituut voor de Eerste Lijn

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 26 april 2019 betreffende de organisatie van de eerstelijnszorg, de regionale zorgplatformen en de ondersteuning van de eerstelijnszorgaanbieders, artikel 19, § 1, tweede en derde lid en artikel 28, eerste lid.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, heeft zijn akkoord gegeven op 11 november 2021.
- De Raad van State heeft advies 70.552/3 gegeven op 28 december 2021, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad Van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Hoofdstuk 1. — *Definities*

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° administrateur-generaal: de leidend ambtenaar van het agentschap;
- 2° agentschap: het agentschap Zorg en Gezondheid, opgericht bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap “Zorg en Gezondheid”;
- 3° aanvrager: een rechtspersoon die een aanvraag tot erkenning als VIVEL indient;
- 4° decreet van 26 april 2019: het decreet van 26 april 2019 betreffende de organisatie van de eerstelijnszorg, de regionale zorgplatformen en de ondersteuning van de eerstelijnszorgaanbieders;
- 5° minister: de Vlaamse minister, bevoegd voor Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding;
- 6° Vlaams Instituut voor de Eerste Lijn, afgekort VIVEL: een partnerorganisatie als vermeld in artikel 19 van het decreet van 26 april 2019;
- 7° zorgraad: een rechtspersoon als vermeld in hoofdstuk 5 van het decreet van 26 april 2019.

Hoofdstuk 2. — *Oprachten*

Art. 2. Het VIVEL voert de volgende opdrachten uit:

- 1° informatie en data ontsluiten en samenbrengen en die op een actieve manier ter beschikking stellen aan alle zorgaanbieders;
- 2° empirisch onderbouwde strategieën, methodieken en implementatietools ontwikkelen:
 - a) om de organisatie van de eerstelijnszorg te ondersteunen;
 - b) met betrekking tot preventie in de eerste lijn;
 - c) met betrekking tot mantelzorg;
- 3° de zorgaanbieders adviseren, coachen, vormen en sensibiliseren;
- 4° de zorggraden begeleiden bij hun personeelsadministratie, hun personeelsmanagement, hun boekhoudkundige verplichtingen en hun verenigingsrechtelijke verplichtingen, als aangewezen partnerorganisatie conform artikel 14, eerste lid, 10°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 tot erkenning en subsidiëring van de zorggraden en houdende inwerkingtreding van het decreet van 26 april 2019 betreffende de organisatie van de eerstelijnszorg, de regionale zorgplatformen en de ondersteuning van de eerstelijnszorgaanbieders;
- 5° een opleidingsaanbod voor alle zorgaanbieders ontwikkelen en uitvoeren om interprofessionele samenwerking te bevorderen;
- 6° de kennis en de ondersteuning van de eerste lijn over de volgende materies uitbouwen:
 - a) mantelzorg;
 - b) preventie;