



Grondwettelijk Hof

Arrest nr. 154/2024
van 19 december 2024
Rolnummers : 7905, 7910, 7911 en 7914

In zake : de beroepen tot gedeeltelijke vernietiging van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 9 juni 2022 « betreffende taxidiensten », ingesteld door de vzw « Union des Chauffeurs Limousine Belge » en anderen, door de nv « Taxis Autolux », door de beroepsvereniging « Belgische Federatie van Taxis » en anderen en door de nv « Taxi Radio Bruxellois ».

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters Pierre Nihoul en Luc Lavrysen, en de rechters Thierry Giet, Joséphine Moerman, Michel Pâques, Yasmine Kherbache, Danny Pieters, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt, Kattrin Jadin en Magali Plovie, bijgestaan door griffier Frank Meersschaut, onder voorzitterschap van voorzitter Pierre Nihoul,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van de beroepen en rechtspleging

a. Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 30 december 2022 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 2 januari 2023, is beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 3, 5°, 4, § 5, 5, §§ 2 en 3, 6, § 4, 2°, 10, §§ 2 tot 5, 26, § 1, 47, §§ 1 en 3, en 48 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 9 juni 2022 « betreffende taxidiensten » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 7 juli 2022) door de vzw « Union des Chauffeurs Limousine Belge », Taoufik Azouz, de bv « Ber-Drive », de bv « C.J.I Trans », Abdel-Karim Daimoussi, Ahmed Addou, de bv « HMD Transport », Fraterne Kabiligi, de bv « Nisoufred », de bv « Autoluxe », de bv « DS Limo », de bv « E.B.S. Clean », de bv « Euro taxi luxe », de bv « H&L Consulting », de bv « Armtrans », de bv « Belka Services », de bv « J.T.I. Drive », de gcv « MZR », de bv « Brussels EU Empire Limousine », de bv « HI-Drivers Services », de bv « Lynatransport », de bvba « MLK Transport », de bv « Road Movie », de bvba « I.A. Trading », de bvba « Aya Services », de gcv « Haya Transport », de bvba « V.T.A. », de bv « CK Limousine », de gcv « Elikha » en de bv « Drivmiiz » (thans « Group Kourouka »), bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Cyrille Dony, advocaat bij de balie van Waals-Brabant.

b. Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 6 januari 2023 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 9 januari 2023, heeft de nv « Taxis Autolux », bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. France Vlassembrouck en mr. Yassine Laghmiche, advocaten bij de balie te Brussel, beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 3, 1°, b), 36 en 37 van dezelfde ordonnantie.

c. Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 6 januari 2023 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 9 januari 2023, is beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 2, eerste lid, 8°, 5, §§ 1, 2 en 3, 6, § 3, 7, 10, 26, § 2, 27, eerste lid, 3°, 30, eerste lid, 4°, en 42 tot 45 van dezelfde ordonnantie door de beroepsvereniging « Belgische Federatie van Taxis », de bv « Fylra », de bv « Cabriol », de gcv « Hami » en Elachkar Anis, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Sébastien Kaisergruber, advocaat bij de balie te Brussel.

d. Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 9 januari 2023 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 11 januari 2023, heeft de nv « Taxi Radio Bruxellois », bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Anne Feyt en mr. Nathan Mouraux, advocaten bij de balie te Brussel, beroep tot vernietiging ingesteld van de artikelen 30, 42, 43, 44 en 45 van dezelfde ordonnantie.

Die zaken, ingeschreven onder de nummers 7905, 7910, 7911 en 7914 van de rol van het Hof, werden samengevoegd.

Memories en memories van wederantwoord zijn ingediend door :

- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Frédéric De Muynck, advocaat bij de balie te Brussel;

- de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, bijgestaan en vertegenwoordigd door mr. Jean Bourtembourg, mr. Matthieu de Mûelenaere en mr. Ahmed Tiouririne, advocaten bij de balie te Brussel.

De verzoekende partijen hebben memories van antwoord ingediend.

Bij beschikking van 26 juni 2024 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers Magali Plovie en Willem Verrijdt te hebben gehoord, beslist dat de zaken in staat van wijzen waren, dat geen terechtzitting zou worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek om te worden gehoord, zou hebben ingediend, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten na die termijn zouden worden gesloten en de zaken in beraad zouden worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, zijn de zaken in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. In rechte

- A -

Ten aanzien van de zaak nr. 7905

A.1.1. Er zijn drie soorten verzoekende partijen. Het betreft eerst de vzw « Union des Chauffeurs Limousine Belge », vervolgens vier natuurlijke personen, en ten slotte 25 ondernemingen. Zowel de natuurlijke personen als de verzoekende ondernemingen beschikten vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 9 juni 2022 « betreffende taxidiensten » (hierna : de ordonnantie van 9 juni 2022) over een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna : een VVC-dienst). Zij worden voortaan geacht een activiteit van « straattaxi's » in de zin van de voormelde ordonnantie te kunnen uitoefenen. De verzoekende vzw heeft tot doel de bestuurders van limousines te verdedigen en te vertegenwoordigen. Door de ordonnantie van 9 juni 2022 worden alle verzoekende partijen ongunstig geraakt, aangezien zij verschillen in behandeling creëert tussen verschillende categorieën van voertuigen en omdat zij een achteruitgang van hun verworven rechten inhoudt. De verzoekende partijen menen dus te beschikken over een belang bij het beroep.

A.1.1.1. De verzoekende partijen leiden een enig middel af uit de schending, door de artikelen 3, 5°, 4, § 5, 5, §§ 2 en 3, 6, § 4, 2°, 10, §§ 2 tot 5, 26, § 1, 47, §§ 1 en 3, en 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet en van artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna : de bijzondere wet van 8 augustus 1980), in samenhang gelezen met de vrijheid van handel en nijverheid, met het beginsel van 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, met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met het rechtszekerheidsbeginsel, met het beginsel van gewettigd vertrouwen en met de *standstill*-verplichting.

A.1.1.1.1. In een eerste onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat de ordonnantie van 9 juni 2022 de voorrechten die zijn verbonden aan « taxi's » in de zin van het Verkeersreglement, exclusief voorbehoudt aan de standplaatstaxi's, met uitsluiting van de straattaxi's, en zulks terwijl het doel van de ordonnantie van 9 juni 2022 bestond in de eenmaking van de taxisector op het grondgebied van het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad. In die voorrechten wordt voorzien in het Verkeersreglement, en zij bieden met name taxi's de mogelijkheid om gebruik te maken van « bijzondere overrijdbare beddingen ». In het Verkeersreglement wordt evenwel niet gedefinieerd wat daarin onder « taxi » wordt begrepen, maar wordt verwezen naar de van toepassing zijnde wetgeving. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » (hierna : de ordonnantie van 27 april 1995) werden taxi's onderscheiden van verhuurde voertuigen met chauffeur (VVC's). Voortaan bestaan er drie soorten taxi's, namelijk standplaatstaxi's, straattaxi's en ceremoniële taxi's. Artikel 4, § 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt evenwel dat « enkel de standplaatstaxi's [...] taxi's in de zin van het Verkeersreglement [zijn] », hetgeen aan de twee andere categorieën de voorrechten met betrekking tot die kwalificatie ontzegt. De ordonnantiegever heeft dat verschil in behandeling verantwoord door te wijzen op het feit dat straattaxi's en ceremoniële taxi's niet noodzakelijkerwijs visueel herkenbaar waren en dat het onderscheid dus moest worden gemaakt, rekening houdend met de aard van de rechten die specifiek aan standplaatstaxi's worden toegekend en wegens de noodzaak om doeltreffende controles te kunnen uitvoeren.

De verzoekende partijen voeren aan dat de houders van een vergunning voor de exploitatie van een standplaatstaxi en de houders van een vergunning voor de exploitatie van een straattaxi vergelijkbare categorieën uitmaken, aangezien beide categorieën vergunninghouders zijn voor de exploitatie van een taxidienst op het grondgebied van het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad.

Zij doen vervolgens gelden dat het criterium dat wordt gebruikt om de verschillende soorten van taxi's van elkaar te onderscheiden, waarvan zij menen dat het « de visuele identificatie » is, niet objectief is, aangezien straattaxi's daarentegen ook gemakkelijk herkenbaar kunnen zijn, via de kentekenplaat « TX » en het identificatievignet ervan.

Volgens de verzoekende partijen is dat criterium minstens niet pertinent ten aanzien van de verantwoording die erin bestaat een gemakkelijke en doeltreffende controle voor de bevoegde autoriteiten mogelijk te maken. Naast het feit dat een dergelijke verantwoording strijdig is met de bedoeling om de taxisector één te maken, is zij niet overtuigend, aangezien gemakkelijk herkenbare straattaxi's evenzeer kunnen worden gecontroleerd door de

bevoegde beambten, hetgeen trouwens reeds het geval was onder de gelding van de vroegere wetgeving. De verzoekende partijen beklemtonen trouwens dat tijdens de parlementaire besprekingen veel kritiek werd geuit over dat punt en dat in het Vlaamse Gewest, de voorrechten van het Verkeersreglement niet enkel aan standplaatstaxi's zijn voorbehouden.

Ten slotte voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden maatregel onevenredige gevolgen met zich meebrengt voor straattaxi's. De voorrechten die aan standplaatstaxi's worden toegekend, verlenen hun immers een aanzienlijk concurrentievoordeel. Die zullen ritten sneller kunnen uitvoeren, in een groter aantal, en zullen daardoor aantrekkelijker worden dan straattaxi's.

A.1.1.1.2. In een tweede onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat artikel 5, §§ 2 en 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022 de afgifte van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst enkel mogelijk maakt aan natuurlijke personen, met uitsluiting van rechtspersonen, behalve indien, voor die laatstgenoemden, de houder van de vergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijkse bestuur ervan. De bestreden maatregel gaat gepaard met een overgangsmaatregel voor de houders van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995, dus van standplaatstaxi's, die is afgegeven vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022. Die mogen niet alleen hun activiteit voortzetten, maar mogen hun vergunning ook doorverkopen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, voor een forfaitair bedrag. Er bestaat geen enkele overgangsmaatregel voor de houders van een VVC-vergunning, die straattaxi's zijn geworden, hetgeen bijgevolg een verschil in behandeling doet ontstaan.

De verzoekende partijen zijn van mening dat de bekritiseerde maatregel de administratieve last van de vergunninghouders doet toenemen, dat hij de vrijheid van ondernemen beperkt en de *standstill*-verplichting schendt. Volgens hen zijn de voordelen met betrekking tot het houderschap van een vergunning door een rechtspersoon, enerzijds, de automatische doorgifte bij een overdracht van de onderneming en, anderzijds, de mogelijkheid om de vergunning te gelde te maken. Zij wijzen op het feit dat de afdeling wetgeving van de Raad van State de beperking van de vrijheid van ondernemen die de onvoldoende verantwoorde maatregel met zich meebrengt, heeft bekritiseerd en heeft gewezen op de noodzaak om een adequate overgangsbepaling in te voeren indien die maatregel behouden zou blijven.

Volgens de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 is het de bedoeling om de controle van de naleving van de exploitatievoorwaarden te vergemakkelijken. De ordonnantiegever legt de beperking tot natuurlijke personen uit door het feit dat de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid intrinsiek verbonden zijn met de natuurlijke persoon die de activiteit daadwerkelijk uitoefent. Bovendien, aangezien de ordonnantie van 9 juni 2022 elke overdracht van vergunningen principieel verbiedt, zou het feit dat die aan een rechtspersoon kunnen worden afgegeven, niets hebben veranderd. De overgangsmaatregel wordt in de parlementaire voorbereiding toereikend geacht ten aanzien van de doelstellingen die erin bestaan een nieuwe dynamiek op gang te brengen in de sector en speculatie tegen te gaan door tevens adequate evenwichten tot stand te brengen. Ten slotte kunnen de verzoekende partijen enkel vaststellen dat de ordonnantiegever zelf de verdiensten van een exploitatie als rechtspersoon erkent en dat hij geen enkele overgangsbepaling voor de VVC's heeft ingevoerd.

De verzoekende partijen voeren aan dat er een onverantwoord verschil in behandeling bestaat tussen twee vergelijkbare categorieën van personen, namelijk, enerzijds, de houders van vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst die zijn afgegeven vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 en, anderzijds, de houders van vergunningen voor de exploitatie van een VVC-dienst die zijn afgegeven vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022, in zoverre enkel de eerstgenoemden hun activiteit als rechtspersoon kunnen voortzetten.

Volgens de verzoekende partijen is het criterium van de gelijksoortigheid van de voorwaarden voor de exploitatie van taxi's vóór en na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 niet objectief of op zijn minst niet pertinent.

Volgens de ordonnantiegever zou de overgangsmaatregel niet als dusdanig kunnen worden toegepast op de VVC's, aangezien de voorwaarden voor de exploitatie van die activiteit zijn gewijzigd, in tegenstelling tot die van de taxi's, en omdat zij tijd nodig zullen hebben om zich aan de nieuwe regels aan te passen. De verzoekende partijen weerleggen dat argument omdat ook de VVC-exploitanten vroeger als rechtspersoon konden optreden. Aangezien de taxiregeling voortaan is eengemaakt en de exploitatievoorwaarden voortaan identiek zijn, is het des te minder begrijpelijk dat er nog steeds een onderscheid wordt gemaakt tussen de vroegere VVC's en taxi's ten aanzien van de overgangsregeling die op hen moet worden toegepast. Het beginsel zelf van het houderschap van

de vergunningen voor enkel natuurlijke personen wordt bovendien niet adequaat verantwoord, hetgeen de Raad van State vermocht te beklemtonen. Een andere maatregel had kunnen worden overwogen, namelijk de vermelding op de vergunning van de naam van de chauffeurs die aan de voorwaarden voldoen om ritten uit te voeren. Ten slotte voeren de verzoekende partijen aan dat het verschil in behandeling niet pertinent is ten aanzien van het doel dat erin bestaat speculatie tegen te gaan, en wijzen zij overigens erop dat het in het Vlaamse Gewest nog steeds mogelijk is om houder te zijn van een exploitatievergunning als rechtspersoon.

Bovendien zijn de verzoekende partijen van mening dat het verschil in behandeling onevenredige gevolgen met zich meebrengt voor de rechtspersonen die houder zijn van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst in zoverre aan laatstgenoemden een gunstige regeling wordt ontzegd die de taxi's behouden. Bijgevolg vorderen zij, in hoofdorde, de vernietiging van het beginsel van de toekenning van vergunningen aan enkel natuurlijke personen. In ondergeschikte orde eisen zij dat de overgangsmaatregelen die van toepassing zijn op de onder de vroegere wetgeving vallende taxi's, met terugwerkende kracht ook van toepassing zijn op de VVC's.

A.1.1.1.3. In een derde onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat artikel 10, §§ 2 tot 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 een afwijking invoert van de niet-overdraagbaarheid voor de vergunningen die onder de vroegere wetgeving werden verkregen, afwijking die enkel geldt voor taxi's, met uitsluiting van VVC's. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 was een overdracht wel mogelijk voor de VVC's.

De verzoekende partijen merken op dat de twee categorieën van voornoemde exploitanten vergelijkbaar zijn, aangezien zij voortaan allebei worden beschouwd als « taxi's » in de zin van de ordonnantie van 9 juni 2022.

Volgens de verzoekende partijen bestaat er geen enkel objectief criterium voor het verschil in behandeling en wordt dat hoe dan ook onvoldoende verantwoord rekening houdend met de wil om de sector één te maken. In tegenstelling tot hetgeen de minister-president van het Gewest heeft aangevoerd in de parlementaire voorbereiding, bestaat er geen verschil tussen taxi's die een verworven recht op overdraagbaarheid van hun vergunning hebben en de VVC's, waarvoor de niet-overdraagbaarheid steeds de regel is geweest. Die bewering is in strijd met de werkelijkheid en heeft trouwens het voorwerp uitgemaakt van kritiek en amendementsvoorstellen tijdens dezelfde besprekingen. De ordonnantiegever heeft met opzet een discriminatie in het leven geroepen, want ofwel maakte hij de overdracht mogelijk, ofwel schreef hij de niet-overdraagbaarheid voor, maar hij had dat dan voor iedereen moeten doen. Aldus bestaat er in het Vlaamse Gewest een principiële niet-overdraagbaarheid, die onderworpen is aan een uitzondering wegens overlijden of arbeidsongeschiktheid, zonder een onderscheid tussen de soorten van taxi's.

Bovendien voeren de verzoekende partijen aan dat de maatregel onevenredige gevolgen heeft die te wijten zijn aan het totale gebrek aan tegeldemaking van de VVC-vergunningen, in tegenstelling tot de taxivergunningen.

A.1.1.1.4. In een vierde onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat artikel 6, § 4, 2°, a), van de ordonnantie van 9 juni 2022 een voorwaarde oplegt met betrekking tot de terbeschikkingstelling van het voertuig gedurende gemiddeld minstens twintig uur per week per kalenderjaar, waardoor het zeer moeilijk en zelfs onmogelijk is voor een chauffeur om als zelfstandige in bijberoep op te treden. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 bestond er geen enkele verplichting met betrekking tot een minimumaantal uren van terbeschikkingstelling. 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 » (hierna : de ordonnantie van 10 december 2021) voorzag in een afwijkende regeling die van toepassing was indien het aantal uren van terbeschikkingstelling van het voertuig hoger was dan of gelijk aan twintig uur. Volgens de verzoekende partijen heeft de ordonnantiegever dat aantal van twintig uur zeer weinig toegelicht of uitdrukkelijk verantwoord. In de parlementaire voorbereiding wordt de bezorgdheid geuit om een beschikbaarheid van de daadwerkelijke dienst voor het publiek te behouden of om slapende vergunningen tegen te gaan, of nog de noodzaak van de continuïteit van de openbare dienst.

Er bestaat voor de verzoekende partijen een verschil in behandeling tussen twee vergelijkbare categorieën, namelijk de chauffeurs die daadwerkelijk minstens twintig uur per week werken en de chauffeurs die die activiteit als zelfstandige in bijberoep wensen uit te oefenen.

De verzoekende partijen voeren aan dat het criterium van twintig uur per week willekeurig is, niet op enig concreet gegeven is gebaseerd en voorbijgaat aan het maximumaantal op het grondgebied vergunde voertuigen en aan het aantal daadwerkelijk in het verkeer gebrachte voertuigen, waardoor geen rekening wordt gehouden met enig bewijs van een weerslag op de continuïteit van de dienst.

Indien het doel, zoals aangekondigd, erin bestaat slapende vergunningen te vermijden en een voltijdse terbeschikkingstelling van elk voertuig te verzekeren, had bij het vaststellen van het criterium rekening moeten worden gehouden met het aantal vergunningen en voertuigen. Het opleggen van de bestreden maatregel is volgens de verzoekende partijen discriminerend en vormt een inmenging in de vrijheid van ondernemen. Daarbij wordt bovendien geen rekening gehouden met de specificiteit van de taxiactiviteit, die moet rekenen op een vraag die sterk varieert naargelang van het moment van de dag, van de week en van het jaar. Die verplichting heeft bovendien ook een weerslag op de organisatie van het privé- en gezinsleven van de chauffeurs. De verzoekende partijen zijn kortom van mening dat er geen redelijke verantwoording bestaat voor het beginsel waarbij de taxiactiviteit *de facto* wordt voorbehouden aan voltijds werkende personen. In het Vlaamse Gewest legt de wetgeving trouwens geen minimale arbeidsduur op.

Ten slotte heeft de maatregel onevenredige gevolgen in zoverre hij aan de exploitanten-chauffeurs de mogelijkheid ontzegt om een activiteit van taxidienst als zelfstandige in bijberoep uit te oefenen, of hen blootstelt aan sancties indien zij dat doen. Er moet worden opgemerkt dat er andere mogelijke maatregelen bestonden om de continuïteit te verzekeren, zoals het verhogen van het aantal vergunningen.

A.1.1.1.5. In een vijfde onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat artikel 3, 5°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 ritten verbiedt die worden aangeboden door een niet-erkende reserveringstussenpersoon, waardoor aan straattaxi's de mogelijkheid wordt ontzegt om een private klantenkring op te bouwen en te behouden. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 was het toegestaan om met elektronische reserveringsplatformen te werken, alsook om een private klantenkring te onderhouden door die rechtstreeks te contacteren. Het afschaffen van die mogelijkheid vormt een discriminatie en een schending van de *standstill*-verplichting.

De officiële erkenning van de reserveringsplatformen, via een erkenning als reserveringstussenpersonen, vormt de grote vernieuwing van de ordonnantie van 9 juni 2022. Zij strekt ertoe een beschermend kader voor de klant, de chauffeur en de exploitant te bevorderen. Zij beoogt eveneens een striktere controle van de bij de ordonnantie opgelegde exploitatievoorwaarden, zoals de verplichting tot voorafgaande reservering, vanuit een bekommernis om traceerbaarheid. De verzoekende partijen merken dus op dat er geen uitdrukkelijke wil van de ordonnantiegever bestond om de private klantenkring te verbieden, aangezien de chauffeurs in theorie zelf erkende reserveringstussenpersonen zouden kunnen worden. Er dient evenwel te worden vastgesteld dat de meeste exploitanten noch de middelen, noch de mogelijkheden hebben om een dergelijk platform te ontwikkelen en te beheren. De bestreden maatregel heeft dus wel degelijk tot gevolg dat de opbouw van een private klantenkring voor de chauffeurs in de praktijk wordt verboden.

Er bestaat voor de verzoekende partijen een verschil in behandeling tussen twee vergelijkbare categorieën, namelijk de exploitanten van een taxidienst die over een erkenning als reserveringstussenpersoon beschikken en alle andere exploitanten, aangezien enkel de eerstgenoemden een private klantenkring kunnen opbouwen.

De erkenningsvoorwaarde verhindert in de praktijk dat enige private klantenkring wordt opgebouwd, hoewel zulks volgens de parlementaire voorbereiding niet het doel van de ordonnantie was. Die voorwaarde werd sterk bekritiseerd tijdens de besprekingen en amendementen waarin andere maatregelen werden gesuggereerd, werden voorgesteld maar uiteindelijk verworpen. In het Vlaamse Gewest biedt de oprichting van de centrale databank « Chiron » de mogelijkheid om niet stelselmatig een beroep te moeten doen op een erkende tussenpersoon. Hoewel de minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft verklaard de mogelijkheid van een « Brusselse Chiron » te bestuderen, bestaat die mogelijkheid vooralsnog niet.

Voor de verzoekende partijen heeft de maatregel onevenredige gevolgen, aangezien hij een verlies van klanten en een aanzienlijke inkomstenderving voor de chauffeurs tot gevolg heeft. Er bestaan nochtans andere oplossingen. Naast het « Chiron »-systeem kan er via andere middelen (sms, e-mail, oproepen) worden gereserveerd, waarvan het bewijs even gemakkelijk kan worden geleverd aan de controleur.

A.1.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert allereerst aan dat het beroep onontvankelijk is. Bij de ordonnantie van 9 juni 2022 worden de verzoekende partijen in werkelijkheid bevoordeeld door de activiteiten waarbij reserveringstussenpersonen van het type « Uber » betrokken zijn, te legaliseren. Er is dus geen sprake van verworven rechten. Bijgevolg tonen de verzoekende partijen hun belang bij het beroep niet aan.

A.1.2.1. Wat het enige middel betreft, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in de eerste plaats van mening dat het gedeeltelijk onontvankelijk moet worden verklaard in zoverre het is afgeleid uit de schending van artikel 23 van de Grondwet, van artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus

1980, van de vrijheid van handel en nijverheid, van het beginsel van het vrij verrichten van diensten, van de vrijheid van ondernemen, van de artikelen II.3, II.4 en III.13 van het Wetboek van economisch recht, van artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, van het rechtszekerheidsbeginsel, van het beginsel van gewettigd vertrouwen en van de *standstill*-verplichting. De verzoekende partijen zetten immers niet nauwkeurig uiteen in welk opzicht die bepalingen en beginselen zouden zijn geschonden. Het onderzoek van het middel moet dus worden beperkt tot de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

A.1.2.1.1. Wat het eerste onderdeel betreft, is artikel 4, § 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 eenvoudig : « enkel de standplaatstaxi's zijn taxi's in de zin van het Verkeersreglement ». Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement bestaat de bedoeling van de verzoekende partijen in werkelijkheid erin dezelfde prerogatieven als de standplaatstaxi's te genieten.

Met betrekking tot de beoogde categorieën, namelijk de standplaatstaxi's en de straattaxi's, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat zij niet vergelijkbaar zijn. De standplaatstaxi's zijn, om de parlementaire voorbereiding aan te halen, « de taxi's die iedereen vandaag kent », terwijl de straattaxi's de vroegere VVC's onder de ordonnantie van 27 april 1995 zijn. Het betreft een fundamenteel onderscheid. De taxi's, die standplaatstaxi's zijn geworden, hebben het monopolie op de markt van het personenvervoer zonder reservering steeds gehad en behouden het. Het Hof heeft dat onderscheid trouwens nooit op losse schroeven gezet, in de zaken waarvan het ter zake kennis heeft moeten nemen (arresten nrs. 164/2018 (ECLI:BE:GHCC:2018:ARR.164), 164/2020 (ECLI:BE:GHCC:2020:ARR.164) en 77/2022 (ECLI:BE:GHCC:2022:ARR.077)). De naamswijziging doet daaraan niet af. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement brengt in herinnering dat de ordonnantie van 9 juni 2022 een lang conflict beëindigt, waarna de ordonnantiegever beleidskeuzes heeft gemaakt. De twee categorieën moeten voortaan naast elkaar bestaan. De groepering binnen een gedeeltelijk eengemaakte sector houdt niet in dat alle regels voor iedereen identiek moeten zijn.

Zelfs indien de categorieën vergelijkbaar zouden worden bevonden, is het verschil in behandeling gebaseerd op een objectief criterium, namelijk het behoren tot de ene of de andere categorie van taxi's. In dat verband maakt de visuele identiteit van de voertuigen integraal deel uit van de definitie van de standplaatstaxi's en wordt zij beschreven in bijlage 8 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 « betreffende de taxidiensten ». De straattaxi's beantwoorden niet aan die visuele eisen, overeenkomstig artikel 2, 10°, van de ordonnantie van 9 juni 2022, dat niet wordt bestreden. Het vroegere artikel 17, § 1, 8°, van de ordonnantie van 27 april 1995 verbood VVC-voertuigen trouwens om zowel op als in het voertuig enig kenteken te dragen. Opnieuw beklemtoont de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat het een opportuniteitskeuze betreft om die categorieën te behouden.

De maatregel is vervolgens volkomen verantwoord ten aanzien van de nagestreefde doelstellingen, waaronder in de eerste plaats de noodzaak om een gemakkelijke en doeltreffende controle door de verantwoordelijke overheid mogelijk te maken. Zoals in de parlementaire voorbereiding uitvoerig wordt vermeld, is het immers bijzonder moeilijk om een straattaxi te vinden in het verkeer, *a fortiori* 's nachts en terwijl die aan het rijden is. Daarbij komen nog verschillende extra verantwoordingen, namelijk mobiliteitsredenen die eigen zijn aan de stedelijke en drukke situatie van Brussel, de zorg om de reissnelheid van de MIVB (ook om budgettaire redenen) niet te schaden, de noodzaak om een aanzuigeffect ten aanzien van andere bestuurders te vermijden en de voortdurende afname van het aantal standplaatsen. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement haalt ten slotte de aard zelf van de prestaties van de twee categorieën van taxi's aan. De kentekenplaat « TX » kan niet volstaan, temeer daar de voertuigen van het type « Uber » een zwarte kleur hebben. Hoe dan ook wordt de plaat « TX » opgelegd door het federale recht en had de ordonnantiegever redelijkerwijs geen regeling kunnen invoeren door zich te baseren op een criterium waarover hij geen zeggenschap heeft. Ten slotte doet de kritiek van de oppositie bij de besprekingen daaraan geen afbreuk, net zomin als hetgeen de Vlaamse wetgever doet, die het voorbehouden parkeren voor straattaxi's overigens niet toestaat.

Wat de evenredigheid betreft, merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op dat aan de straattaxi's, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, geen voorrechten worden ontzegd, aangezien zij er nooit hebben genoten. Die overdrijven het belang van de overrijdbare beddingen en het aantal ervan, waarvan sommige niet toegankelijk zijn voor taxi's, bovendien sterk. Vervolgens ziet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet in hoe de situatie van de straattaxi's zou worden geraakt door het gebrek aan voorbehouden parkeerplaatsen, terwijl zij geen klanten mogen oppikken terwijl zij geparkeerd staan. Ten slotte leggen de partijen niet uit waarom het Hof zou moeten afzien van zijn eigen rechtspraak.

A.1.2.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat de kritiek betrekking heeft op een vergelijking van twee situaties in de tijd. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 konden zowel natuurlijke personen als rechtspersonen immers houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst (of VVC-dienst), terwijl die mogelijkheid voortaan enkel nog openstaat voor natuurlijke personen. De verzoekende partijen kunnen het beginsel van de afgifte aan enkel natuurlijke personen dus niet betwisten, aangezien het zowel op standplaatstaxi's als op straattaxi's van toepassing is, waardoor zodoende geen enkel verschil in behandeling in het leven wordt geroepen. Dat beginsel wordt hoe dan ook voldoende verantwoord. In werkelijkheid bekritisieren de verzoekende partijen het gebrek aan een overgangsbepaling die soortgelijk is aan artikel 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022, voor de vroegere VVC's die straattaxi's zijn geworden. Die beschikken echter wel degelijk over een overgangsbepaling die hun eigen is, namelijk artikel 48, dat niet wordt bestreden met betrekking tot de eigen inhoud ervan.

De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert allereerst aan dat de twee categorieën (standplaatstaxi's en straattaxi's) niet vergelijkbaar zijn, om de redenen die reeds in het eerste onderdeel ter sprake zijn gebracht. Zulks geldt ook voor de voortzetting van de vroegere vergunning onder de gelding van de nieuwe ordonnantie. Er bestaat geen enkele noodzaak om in een soortgelijke overgangsbepaling voor beide categorieën te voorzien.

Het behoud van de vroegere vergunningen voor de taxi's is volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verantwoord, aangezien die reeds voldoen aan de exploitatievoorwaarden van hun nieuwe regeling inzake standplaatstaxi's. Dat geldt niet voor de VVC's, waarvoor de regeling inzake straattaxi's aan nieuwe verplichtingen en voorwaarden beantwoordt. Voor de VVC's heeft de ordonnantiegever een andere overgangsmaatregel aangenomen, die hun twee keuzes laat : ofwel beslissen zij om een straattaxivergunning aan te vragen en houden zij zich aan de nieuwe regels, ofwel kunnen zij, indien zij geen straattaxi's willen worden, hun VVC-activiteit voortzetten door onderworpen te blijven aan de ordonnantie van 27 april 1995 tot het verstrijken van hun vergunning.

De bekritiseerde maatregel is bovendien evenredig. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement merkt op dat het verbod van houderschap voor een rechtspersoon op iedereen van toepassing is. Het is des te meer van toepassing daar de exploitanten-chauffeurs hun activiteit wel degelijk als rechtspersoon kunnen uitoefenen indien zij dat wensen, op voorwaarde dat zij het dagelijkse bestuur ervan verzekeren, hetgeen, in de praktijk, de overgrote meerderheid van hen vertegenwoordigt.

Ten slotte stelt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement vast dat de verzoekende partijen het Hof vragen om de bestreden bepalingen te vernietigen door ze met terugwerkende kracht te wijzigen. Het Hof is niet bevoegd om een dergelijke wijziging door te voeren.

A.1.2.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, doet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement gelden dat de verzoekende partijen ervan uitgaan dat zowel de vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst als de vergunningen voor de exploitatie van een VVC-dienst konden worden overgedragen onder de ordonnantie van 27 april 1995. Dat postulaat is onjuist. Artikel 23 van de vroegere ordonnantie verbood de overdracht van VVC-vergunningen uitdrukkelijk, terwijl artikel 10*bis* de overdracht van taxivergunningen onder bepaalde voorwaarden toestond. De vroegere wet behandelde de twee categorieën dus niet op dezelfde manier, zodat zij niet vergelijkbaar zijn.

De afwijking van de principiële niet-overdraagbaarheid is hoe dan ook gebaseerd op een objectief criterium, namelijk het feit dat men houder is van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst die is verkregen onder de vroegere wetgeving, die onder bepaalde voorwaarden kon worden overgedragen. Die afwijking wordt verantwoord door de erfenis uit het verleden. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beklemtoont dat het doel bestaat in het uitdoven van een systeem dat tot stand is gekomen onder de vroegere federale regeling, die dateert van 1974. Het was de bedoeling om de verworven rechten en het beginsel van gewettigd vertrouwen van die exploitanten in acht te nemen. Daarentegen kunnen de VVC-exploitanten niet prat gaan op een verworven recht, aangezien hun vergunningen nooit overdraagbaar zijn geweest. Op dezelfde wijze heeft de maatregel geen onevenredige gevolgen te kunnen aanzien, aangezien zij hun vergunning nooit hebben kunnen overdragen en dat nog steeds niet kunnen.

A.1.2.1.4. Wat het vierde onderdeel betreft, voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aan dat de grief niet gegrond is. Allereerst zetten de verzoekende partijen niet uiteen dat een van hen zich in de benadeelde situatie zou bevinden. Vervolgens maakt de voorwaarde van een terbeschikkingstelling van gemiddeld twintig uur per week, die per jaar worden berekend, een objectief criterium uit. Dat criterium is bovendien geschikt

om het daadwerkelijke gebruik van de exploitatievergunning te verzekeren, waarbij aan de exploitanten-chauffeurs die dat wensen, tevens de mogelijkheid wordt geboden om daarenboven een andere beroepsactiviteit uit te oefenen.

De maatregel wordt verantwoord door het bestaan van een *numerus clausus* (die de vergelijking met Vlaanderen niet pertinent maakt), een opportuniteitskeuze die niet wordt betwist, alsook door het karakter van algemeen belang van de opdrachten van de taxi's. Bijgevolg is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat het redelijk is te wensen dat de vergunningen die beperkt zijn in aantal, daadwerkelijk worden geëxploiteerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de lering uit het verleden. Vroeger waren de VVC's immers al te veel gericht op de avonden van donderdag tot zondag. Het eerste ontwerp van de Brusselse wetgever bestond erin elk voertuig te verplichten om beschikbaar te zijn volgens het werkrooster van een voltijdsequivalent, maar, nadat de vragen van de actoren waren gehoord, werd het ontwerp herschreven om de bestreden maatregel in te voeren. Kortom, de bepalingen zijn vrij soepel, aangezien het aantal uren wordt berekend op jaarbasis, en zijn evenredig met de beoogde doelstellingen.

A.1.2.1.5. Wat het vijfde onderdeel betreft, merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst op dat in de parlementaire voorbereiding wel degelijk wordt aangegeven dat het niet verboden is om met een private klantenkring te werken, zolang de reglementaire vereisten die op reserveringstussenpersonen worden toegepast, in acht worden genomen. De exploitant kan dus ofwel via een reserveringstussenpersoon werken, ofwel zelf een erkenning aanvragen; hetgeen van belang is, is de traceerbaarheid van de ritten.

De verzoekende partijen bekritiseren in werkelijkheid de gelijke behandeling van de taxi-exploitanten die over een erkenning als reserveringstussenpersoon beschikken en die welke niet erover beschikken, ten aanzien van de vereisten inzake tracering. De wetgever vermag niet een verschil in behandeling tussen exploitanten in te voeren naargelang zij al dan niet een beroep doen op een reserveringstussenpersoon. Naar analogie verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement naar het arrest van het Hof nr. 107/2017 van 28 september 2017 (ECLI:BE:GHCC:2017:ARR.107) over de geregistreerde kassa's. Een private klantenkring is hoe dan ook steeds mogelijk. De exploitanten dienen zich enkel ervan te vergewissen dat de ritten werden getraceerd en doorgegeven. Het betreft een doel van controle en bestrijding van zwartwerk, dat een onbetwistbaar legitiem doel uitmaakt. Ten slotte is de maatregel niet onevenredig, aangezien de exploitant zich, indien hij zelf geen erkenning aanvraagt, kan aansluiten bij meerdere reserveringstussenpersonen.

A.1.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt alle onderdelen van het enige middel.

A.1.3.1.1. Wat het eerste onderdeel betreft, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering allereerst van mening dat de twee beoogde categorieën niet vergelijkbaar zijn. Indien het zou volstaan om enkel het houderschap van een of andere vergunning als criterium te nemen om twee situaties vergelijkbaar te maken, zou het onderscheid tussen de drie categorieën van taxi's immers geen draagwijdte hebben. Fundamenteel onderscheiden standplaatstaxi's en straattaxi's zich van elkaar door het visuele kenmerk van het voertuig. Dat materiële verschil is een erfenis van de ordonnantie van 27 april 1995. Thans mogen standplaatstaxi's, de vroegere taxi's, nog steeds niet worden geëxploiteerd door middel van gewone voertuigen, in tegenstelling tot straattaxi's, de vroegere VVC's.

Zelfs indien de categorieën vergelijkbaar zouden zijn, voert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan dat het verschil in behandeling voldoende verantwoord is. Het is immers gebaseerd op een onbetwistbaar objectief criterium, namelijk het al dan niet beantwoorden aan de eisen inzake visuele identiteit van het standplaatstaxivoertuig. In dat verband zou het criterium van de kentekenplaat « TX » niet pertinent zijn geweest, aangezien het afhangt van de federale wetgeving. Het vignet dat aan de voorkant van het voertuig wordt geplaatst, is klaarblijkelijk ontoereikend voor een doeltreffende controle, *a fortiori* wanneer zij moet worden uitgevoerd aan de zijkanten of aan de achterkant van een rijdend voertuig.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beweert dat de verzoekende partijen zich in werkelijkheid beperken tot het verdedigen van een andere opvatting over de regeling van taxidiensten. Bij de ordonnantie van 9 juni 2022 werd evenwel een opportuniteitskeuze gemaakt waarbij het Hof niet toekomt die in het geding te brengen. Bij de doelstellingen die in de parlementaire voorbereiding zijn aangehaald om het onderscheid te verantwoorden, bevindt zich in de eerste plaats het doel dat erin bestaat de controle van de overheid te vergemakkelijken, vooral wanneer het voertuig aan het rijden is. Daarbij komt bovendien het gemak voor de andere automobilisten om vast te stellen dat het voertuig dat gebruikmaakt van een eigen bedding, wel degelijk een taxi is en om aldus te vermijden dat zij zelf geneigd zijn om gebruik ervan te maken, het welbekende aanzuigeffect. Vervolgens is het de bedoeling om de eerste functie van de eigen beddingen te vrijwaren, namelijk een vlotte doorstroming van het verkeer van het openbaar vervoer, en de reissnelheid van de MIVB te behouden. Ten slotte brengt de Brusselse

Hoofdstedelijke Regering in herinnering dat er reeds een dalende tendens is in het aantal voorbehouden standplaatsen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is ten slotte van mening dat de maatregel voldoende evenredig is met de nagestreefde doelstellingen. In dat verband ziet zij niet in welk onevenredig concurrentievoordeel taxi's zouden kunnen halen uit dat recht. In de praktijk heeft de overgrote meerderheid van de Brusselse wegen immers gewoon geen dergelijke beddingen. De essentiële functie van de vergunning om te parkeren op een voorbehouden standplaats bestaat erin het de gebruikers mogelijk te maken om een standplaatstaxi te nemen zonder reservering, hetgeen verboden is voor straattaxi's. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering brengt hoe dan ook in herinnering dat VVC-voertuigen, onder de ordonnantie van 27 april 1995, reeds niet als taxi's in de zin van het Verkeersreglement werden beschouwd.

A.1.3.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, doet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gelden dat het uitgaat van een verkeerde premisse, namelijk dat de vergunning, voor de vroegere VVC's, automatisch werd doorgegeven bij een overdracht en dat zij te gelde kon worden gemaakt. Daar is niets van aan. De vergunningen waarvan een onderneming houder was, werden niet doorgegeven bij een overdracht van de onderneming en worden dat nog steeds niet. Er kon weliswaar een gewijzigde controle binnen die onderneming bestaan, maar die was desalniettemin afgebakend. Bovendien is het net dat wat voor problemen zorgde in termen van controle van de voorwaarden inzake zedelijkheid en bekwaamheid, en wat de ordonnantie van 9 juni 2022 beoogt te verhelpen. Onder de nieuwe wettelijke regeling worden de vergunningen kosteloos afgegeven. Hetgeen te gelde werd gemaakt, was vroeger in werkelijkheid niet de vergunning maar het « marktaandeel » dat de onderneming bezat, rekening houdend met het aantal voertuigen voor elke vergunning waarover men beschikte. Dat verklaarde trouwens het bestaan van een markt, zonder welke alle ondernemingen dezelfde waarde zouden hebben, aangezien de vergunningen intrinsiek gezien niet van elkaar verschillen. Kortom, de vergunning is steeds louter een recht op toegang tot het beroep geweest.

Bovendien brengt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in herinnering dat iedere persoon die aan de voorwaarden voldeed, vroeger een VVC-vergunning kon verkrijgen. Luidens artikel 23 van de ordonnantie van 27 april 1995 was die vergunning kosteloos, persoonlijk, onoverdraagbaar en ondeelbaar. Er bestond dus geen markt voor de doorverkoop van VVC-vergunningen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beklemtoont dat er bijgevolg geen enkele reden bestond om in een overgangsregeling voor de doorverkoop van vroegere VVC-vergunningen te voorzien. Bovendien kunnen de vroegere VVC's, indien zij dat wensen, hun activiteit nog steeds voortzetten als rechtspersoon met toepassing van de ordonnantie van 9 juni 2022, en zulks op twee manieren : ofwel ondernemen zij geen enkele stap en zullen zij onderworpen blijven aan de wetgeving van 1995 tot het verstrijken van hun vergunning, ofwel beslissen zij om straattaxi's te worden en zullen zij, in dat geval, hun activiteit kunnen uitoefenen via een rechtspersoon met toepassing van artikel 5, § 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022.

Bijgevolg voert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, om dezelfde redenen als die welke in het vorige onderdeel zijn uiteengezet, aan dat de twee beoogde categorieën niet vergelijkbaar zijn en dat dit onderdeel van het middel dus ongegrond moet worden verklaard.

In ondergeschikte orde is zij van mening dat de bestreden overgangsregeling voldoende verantwoord is. Zij is gebaseerd op een ontegenzeggelijk objectief criterium, dat in werkelijkheid niet wordt bekritiseerd door de verzoekende partijen omdat zij het verschil tussen standplaatstaxi's en straattaxi's weigeren te erkennen. Die leggen trouwens niet uit in welk opzicht hun situatie zou worden geraakt door het feit dat andere categorieën van exploitanten hun activiteit onder dezelfde voorwaarden kunnen voortzetten. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beklemtoont dat het voor de reeds vergunde standplaatstaxi's onontbeerlijk was om de bestreden overgangsregeling aan te nemen teneinde hun verworven rechten te behouden en in acht te nemen. De afgifte van de vergunningen aan enkel natuurlijke personen voor alle andere categorieën vloeit voort uit de noodzaak om de controle van de overheid te vergemakkelijken. Het betreft hier een opportuniteitskeuze van de ordonnantiegever. Ten slotte is de maatregel evenredig omdat de houders van een VVC-vergunning, in tegenstelling tot de taxi's die niet van wettelijke regeling veranderen door standplaatstaxi's te worden, wel ertoe worden gebracht van wettelijke regeling te veranderen. Het feit dat hun wordt gevraagd om de toekenning aan te vragen van een nieuwe vergunning, die bovendien kosteloos is, brengt geen negatieve gevolgen met zich mee.

Ten slotte stelt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vast dat de verzoekende partijen het Hof vragen om de bestreden bepalingen te vernietigen door ze met terugwerkende kracht te wijzigen. Het spreekt voor zich dat het Hof niet bevoegd is om in te gaan op een dergelijk verzoek.

A.1.3.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, voert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan dat het uitgaat van een verkeerd postulaat, aangezien de VVC-exploitanten hun vergunning nooit hebben kunnen overdragen. De niet-overdraagbaarheid, die voor hen dus reeds bestond, wordt voortaan uitgebreid tot alle andere categorieën, met als enige uitzondering de taxivergunning (die de standplaatstaxivergunning is geworden) die is afgegeven vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen beweren, wordt die keuze uitgebreid verantwoord. Zij verhindert de straattaxi's immers geenszins om de vergunning te gelde te maken : het is gewoonweg de vergunning die geen intrinsieke waarde heeft. Ten slotte herhaalt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar exceptie van onbevoegdheid voor de vordering van de verzoekende partijen tot vernietiging met retroactieve wijziging.

A.1.3.1.4. Wat het vierde onderdeel betreft, beklemtoont de Brusselse Hoofdstedelijke Regering eerst dat taxi's opdrachten van algemeen belang uitvoeren. Bijgevolg is het de zorg van de ordonnantiegever geweest om de belangen van alle actoren te verzoenen met de nood om de *numerus clausus* vast te stellen door een gemiddelde duur van terbeschikkingstelling aan het publiek te veronderstellen zonder de economische leefbaarheid van bepaalde exploitanten in gevaar te brengen. Het uiteindelijk gekozen beginsel is dat van een voertuig dat ter beschikking van het publiek wordt gesteld voor een werkrooster dat overeenkomt met een voltijdse betrekking, dat kan worden verdeeld tussen verschillende chauffeurs (artikel 6, § 4, 2°, van de ordonnantie van 9 juni 2022). Het is op grond van dat beginsel dat de *numerus clausus* vervolgens wordt vastgesteld. Indien die logica helemaal wordt gevolgd, in de situatie van één enkele exploitant-chauffeur, zou hij een voltijdsequivalent moeten presteren. Om die striktheid te matigen, heeft de ordonnantiegever evenwel gekozen voor een uitzondering, namelijk die van gemiddeld twintig uur per week, berekend over het jaar. Dat maakt deeltijds werk mogelijk, waarbij het fenomeen waarbij slechts enkele uren wordt gewerkt, dat een invloed zou hebben gehad op het aanbod aan diensten, tevens wordt vermeden.

In hoofdorde voert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan dat de beoogde situaties niet vergelijkbaar zijn, aangezien de verzoekende partijen niet uitleggen in welk opzicht zij vergelijkbaar zouden zijn, anders dan via een loutere *petitio principii*. Voor het overige hadden de partijen het besluit van de Regering moeten bekritisieren, aangezien het de *numerus clausus* is die in werkelijkheid wordt beoogd.

In ondergeschikte orde is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat de maatregel voldoende verantwoord is. Het aantal van twintig uur is een objectief criterium. Het is ook pertinent. Er kan immers worden aangevoerd dat de exploitanten die meer dan twintig uur aan ritten per week uitvoeren, worden geacht de essentie van hun beroepsinkomsten op die manier te verkrijgen, hetgeen niet het geval is voor diegenen die minder dan twintig uur aan ritten uitvoeren. Wat betreft de bewering van de verzoekende partijen volgens welke de overheid niet in het bezit was van de cijfers over het aantal vergunningen en voertuigen vooraleer die drempel werd vastgesteld, verklaart de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat zij onjuist is en dat die gegevens wel degelijk in het bezit van het Gewest waren. Wat betreft eenieders vrijheid om het aantal uren dat hij wenst te werken, naar eigen goeddunken vast te stellen, staat de opdracht van algemeen belang van de taxi's daaraan principieel in de weg. Bovendien was een soortgelijke drempel reeds van kracht onder de ordonnantie van 10 december 2021. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt hoe dan ook op dat zij de taxiactiviteit nooit heeft willen voorbehouden aan voltijds werkende personen, aangezien het mogelijk is om verschillende chauffeurs toe te wijzen aan een voertuig. Ten slotte leveren de verzoekende partijen volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering geen enkel bewijs van het feit dat de maatregel onevenredige gevolgen met zich mee zou brengen wat hen betreft, maar beperken zij zich ertoe een andere opvatting over de regeling van taxidiensten te steunen.

A.1.3.1.5. Wat het vijfde onderdeel van het middel betreft, verklaart de Brusselse Hoofdstedelijke Regering allereerst dat het op een verkeerd uitgangspunt berust. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, hoeft voortaan niet elke rit te worden gereserveerd via een erkende reserveringstussenpersoon, aangezien de standplaatstaxi's kunnen werken zonder reservering. Evenzo is het onjuist te stellen dat het onmogelijk zou zijn om een private klantenkring op te bouwen zonder persoonlijke erkenning, aangezien niets de reserveringstussenpersonen belet om de aangesloten exploitanten de mogelijkheid te bieden om een persoonlijke klantenkring op te bouwen via hun platform. Bovendien vergeten de verzoekende partijen, door te beweren dat de kosten al te hoog zijn, dat een reserveringstussenpersoon niet noodzakelijkerwijs de vorm van een informaticatoepassing aanneemt : er kan worden gewerkt via telefoon, mits de gegevens digitaal worden meegedeeld aan de administratie. Enkel de traceerbaarheid van de ritten is immers van belang. Bovendien kan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de bewering volgens welke aan de verzoekende partijen van de ene dag op de andere hun private klantenkring zou worden ontczgd, alleen maar weerleggen. Er wordt aan herinnerd dat de ordonnantie is aangenomen op 3 juni 2022, op 7 juli is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* en op 22 oktober in werking is getreden, hetgeen hun tijd heeft gelaten. Ten slotte herhaalt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

haar exceptie van onbevoegdheid voor de vordering van de verzoekende partijen tot vernietiging met retroactieve wijziging.

A.1.3.1.6. Ten slotte, in ondergeschikte orde, indien het Hof het geheel of een deel van de bestreden bepalingen zou vernietigen, verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de gevolgen van de vernietigde normen te handhaven gedurende een periode van negen maanden teneinde de ordonnantiegever een redelijke termijn te laten om de vastgestelde ongrondwettigheden te verhelpen. Dat zal het mogelijk maken om de rechtszekerheid te waarborgen in een sector die sterk nood eraan heeft en om de onevenredige negatieve gevolgen voor die sector te voorkomen.

A.1.4. De ontvankelijkheid van het beroep wordt herhaald door de verzoekende partijen. Het feit dat de ordonnantie van 9 juni 2022 een verbetering heeft aangebracht in een aantal vroegere moeilijkheden, onzegt hun niet hun belang.

A.1.4.1.1. Wat het eerste onderdeel van het enige middel betreft, antwoorden de verzoekende partijen eerst in verband met de vergelijkbaarheid van de beoogde categorieën. Het Hof heeft in het verleden weliswaar geoordeeld dat het verschil tussen VVC's en taxi's niet onredelijk was. De ordonnantie van 9 juni 2022 heeft evenwel een belangrijke wijziging doorgevoerd door een eengemaakte taxisector te creëren. De keuze van hetzelfde woord « taxi » voor alle categorieën is in dat verband niet onbeduidend. Bovendien hebben die exploitanten in de praktijk dezelfde activiteit, temeer daar zij thans met reserveringsplatformen kunnen werken.

Wat het criterium betreft, beweren de verzoekende partijen dat het onjuist is aan te voeren dat de identificatie via de kentekenplaat of het vignet moeilijk zou zijn voor de overheid, temeer daar het verkeer op de bijzondere overrijdbare beddingen net wordt vrijgemaakt. Dit geldt ook 's nachts, aangezien de kentekenplaat wordt verlicht. Voor taxi's is het hoe dan ook niet absoluut noodzakelijk om 's nachts gebruik te maken van die beddingen, gezien het minder drukke verkeer in de hoofdstad. Het feit dat de kentekenplaat voortvloeit uit een federale norm, doet niet ter zake, aangezien in de parlementaire voorbereiding enkel het vermeende probleem van visuele identificatie wordt vermeld. Er dient te worden opgemerkt dat het identificatievignet wel degelijk wordt opgelegd door de Brusselse wetgever.

De verzoekende partijen merken vervolgens op dat het tegenstrijdig is om aan te voeren dat een straattaxi wel degelijk een taxi is, maar niet in de zin van het Verkeersreglement. Niets kan die bewering verantwoorden. De andere verantwoordingen die door de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zijn verstrekt, namelijk de mobiliteit, de begroting en de aard van de prestaties, werden niet ter sprake gebracht in de memorie van toelichting en kunnen dus niet in aanmerking worden genomen. Zelfs indien dat het geval zou zijn, beklemtonen de verzoekende partijen dat met betrekking tot de snelheid van de MIVB, geen enkel concreet gegeven de eventuele weerslag aantoont. Het aanzuigeffect wordt evenmin aangetoond, zonder te spreken over het feit dat het veronderstelt dat bestuurders in volle bewustzijn een overtreding begaan. Ten slotte kan de verantwoording met betrekking tot het parkeren evenmin in aanmerking worden genomen, aangezien het net veel gemakkelijker is om geparkeerde voertuigen te controleren dan rijdende voertuigen.

Ten slotte blijven de verzoekende partijen bij het argument van het onevenredige karakter van de maatregel. Hij vormt een concurrentievoordeel voor de standplaattaxi's. In tegenstelling tot hetgeen de tegenpartijen aanvoeren, kan het voordeel niet worden betwist gezien de verkeersdruk in Brussel. De voorbehouden parkeerplaatsen kunnen ook dienen voor straattaxi's om hun klanten op te pikken en af te zetten. De maatregel is des te onevenrediger daar het Gewest voor andere, minder beperkende maatregelen had kunnen kiezen.

A.1.4.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, beweren de verzoekende partijen opnieuw dat de VVC-exploitatievergunningen, onder de ordonnantie van 27 april 1995, ofwel aan een natuurlijke persoon, ofwel aan een rechtspersoon konden worden afgegeven, hetgeen ze vergelijkbaar maakt met de vergunningen voor taxidiensten. Er bestond een formulier, en het wordt zelfs voorgelegd in de zaak, om elke statutenwijziging in de onderneming aan de administratie te melden. Wanneer de rechtspersoon houder was van de vergunning, maakte die laatste deel uit van het vermogen van de vennootschap. De ordonnantie van 9 juni 2022 wijzigt het beginsel echter volkomen en er wordt niets bepaald voor de vroegere VVC-vergunningen, in tegenstelling tot de taxivergunningen.

Het verschil in behandeling is gebaseerd op het criterium van het gemak van de controle. De verzoekende partijen merken allereerst op dat dat criterium niet werkt voor de rechtspersonen op wie de overgangsregeling betrekking heeft. In de praktijk zijn echter vrijwel alle vroegere taxi's betrokken en is geen enkel VVC betrokken.

In antwoord op de argumenten van de tegenpartijen betwisten de verzoekende partijen het criterium van de gelijksoortigheid van de exploitatievoorwaarden vóór en na de ordonnantie van 9 juni 2022 voor de taxi's, hetgeen niet het geval zou zijn voor de VVC's. Een dergelijk criterium is niet pertinent.

Met betrekking tot de verantwoording van de maatregel merken de verzoekende partijen op dat de beperking tot natuurlijke personen en de ontstentenis van een afwijking voor de vroegere VVC's werden bekritiseerd door de Raad van State. Er is geen enkele reden om een onderscheid te maken tussen beide categorieën, aangezien zij allebei eigenaar van een vergunning als rechtspersoon konden zijn. Bovendien vormt de exploitatie als rechtspersoon geen hinderpaal voor de controle ervan. De verzoekende partijen antwoorden op het argument van de speculatie door de pertinentie ervan te weerleggen. Er wordt aan herinnerd dat alle vergunningen, of dit nu voor taxi's dan wel voor VVC's was, oorspronkelijk kosteloos werden afgegeven. Aangezien zij overdraagbaar waren, hebben zij geleidelijk een waarde gekregen, zowel voor taxi's als voor VVC's, waaraan de ordonnantiegever stilzwijgend voorbijgaat. In de praktijk hebben tal van VVC-exploitanten hun vergunning verkregen door ze over te kopen van een rechtspersoon. De discriminatie wordt daardoor dus alleen maar duidelijker. Ten slotte zijn de verzoekende partijen van mening dat het doel om de plaats van de kleine exploitanten te versterken geenszins gerechtvaardigd is.

De maatregel heeft onevenredige gevolgen, aangezien geen enkele adequate overgangsmaatregel werd aangenomen voor de VVC's. Wat het beginsel van de beperking tot natuurlijke personen betreft, bestonden er andere oplossingen.

Ten slotte nemen de verzoekende partijen akte van de kritiek van de tegenpartijen met betrekking tot het verzoek tot wijziging van de vernietigde bepalingen. Zij vorderen dus, in hoofdorde, de vernietiging van artikel 5, § 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022 en van paragraaf 2 van dezelfde bepaling, opdat de Brusselse wetgever voortaan in de mogelijkheid voorziet om de vergunningen af te geven aan een rechtspersoon. In ondergeschikte orde vorderen zij de vernietiging van artikel 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022, teneinde de overgangsmaatregel met terugwerkende kracht uit te breiden tot de VVC-vergunningen.

A.1.4.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, voeren de verzoekende partijen aan dat het niet uitgaat van een verkeerde premisse. In tegenstelling tot hetgeen de tegenpartijen beweren, waren de VVC-vergunningen die onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 zijn afgegeven, daadwerkelijk overdraagbaar.

De categorieën blijven vergelijkbaar. Hoewel het Hof voordien heeft kunnen oordelen over het redelijke karakter van het verschil tussen taxi's en VVC's, werd bij het nieuwe systeem een eengemaakte taxisector ingevoerd, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding. Straattaxi's hebben net zoals standplaatstaxi's dezelfde activiteit, ook die welke erin bestaat te werken met reserveringsplatformen. Bovendien bezitten zowel de houders van een vroegere VVC-vergunning als de houders van een vroegere taxivergunning vergunningen die oorspronkelijk kosteloos zijn afgegeven.

De verzoekende partijen herhalen dat de maatregel niet gerechtvaardigd is. In dat verband geldt het argument van de legitieme verwachting van de taxi-exploitanten om hun vergunningen door te verkopen ook voor de VVC's die hun vergunning hebben gekocht van een rechtspersoon. Het ontzeggen, aan strattaxi's, van de mogelijkheid om een vergunning te gelde te maken die onder bezwarende titel werd verkregen, maakt een kennelijk onevenredig gevolg uit. Bijgevolg vorderen de verzoekende partijen de vernietiging van de bestreden bepalingen, om de strattaxi's op dat gebied dezelfde rechten toe te kennen als de standplaatstaxi's.

A.1.4.1.4. Wat het vierde onderdeel betreft, merken de verzoekende partijen op dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de vereiste van twintig uur *a posteriori* probeert te verantwoorden zonder echter enig cijfer aan te dragen ter ondersteuning. Zij brengen in herinnering dat de beoogde categorieën, namelijk de exploitanten-chauffeurs die minstens twintig uur ritten uitvoeren en die welke er minder wensen uit te voeren, vergelijkbaar zijn. De exploitanten-chauffeurs van de tweede categorie zullen evenwel aan sancties worden onderworpen. De eerste verzoekende partij vertegenwoordigt leden die mogelijk deel willen uitmaken van die categorie en beschikt derhalve over een belang bij het onderdeel van het middel.

Het gekozen criterium is niet objectief of is op zijn minst niet pertinent. Niets kan immers aantonen dat de continuïteit van de dienst niet zou worden gewaarborgd bij gebrek aan een minimumduur voor wekelijkse prestaties.

De aangevoerde verantwoording die erin bestaat slapende vergunningen tegen te gaan, overtuigt de verzoekende partijen niet, die menen dat de ordonnantiegever de twintig uur heeft vastgesteld zonder het aantal

vergunningen en voertuigen in dienst op de datum van de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 te kennen en dus zonder over gegevens te beschikken die de noodzaak van een minimumduur aantonen. Volgens hen moeten zelfstandigen vrij kunnen zijn om zelf het aantal uren te bepalen tijdens welke zij wensen te werken. Zulks geldt des te meer daar de taxisector aanvragen per uur kent die sterk variëren. In werkelijkheid kan de wil van de ordonnantiegever enkel erin bestaan de voorrang te geven aan voltijds werkende personen.

De maatregel is onevenredig, aangezien volgens de verzoekende partijen in een groter aantal vergunningen had kunnen worden voorzien om te beantwoorden aan het doel van terbeschikkingstelling aan het publiek. De voertuigquota worden trouwens om de twee jaar herzien.

A.1.4.1.5. Wat het vijfde onderdeel betreft, antwoorden de verzoekende partijen allereerst op de kritiek van onontvankelijkheid die is opgeworpen door de tegenpartijen. In de praktijk is de inachtneming van de voorwaarden van de ordonnantie van 9 juni 2022 om een private klantenkring te behouden via een erkenning als reserveringstussenpersoon, te zwaar en duur. De verzoekende partijen voegen bij hun memorie van antwoord een Exceltabel waarin de tijd die louter aan het coderen van de gegevens moet worden besteed, op twee werkuren per dag wordt becijferd. Bovendien merken de verzoekende partijen op dat, in tegenstelling tot hetgeen de tegenpartijen aanvoeren, hoewel het in theorie niet verplicht is om over een informaticatoepassing te beschikken voor het reserveren van ritten, een dergelijke toepassing in de praktijk desalniettemin onontbeerlijk is voor het traceren en het versturen van de gegevens, zonder welke het onmogelijk is om een erkenning te verkrijgen. Bij gebrek aan een gewestelijk platform van het type « Chiron » worden de exploitanten dus verplicht om een beroep te doen op een reserveringstussenpersoon en wordt hun de mogelijkheid ontzegd om een eigen klantenkring op te bouwen en te behouden.

De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wenst, in de door de tegenpartijen aangehaalde parlementaire voorbereiding, de private klantenkring niet te verhinderen. Zulks neemt niet weg dat de voorwaarden om een erkenning als reserveringstussenpersoon te verkrijgen, voor de meeste exploitanten een hinderpaal vormen. Voor de verzoekende partijen is het hier noodzakelijk om die situatie te vergelijken met die in Vlaanderen, waar de telefoon, e-mails en sms'en kunnen worden gebruikt om geldige reserveringen te maken. De maatregel is des te onevenrediger daar er andere oplossingen bestonden, zoals dat voorbeeld aantoont. Bijgevolg vorderen de verzoekende partijen de vernietiging van de bestreden bepalingen, opdat de ordonnantiegever alle exploitanten de mogelijkheid biedt om met een private klantenkring te werken.

A.1.4.1.6. Wat de handhaving van de gevolgen betreft, zien de verzoekende partijen niet in in welk opzicht afbreuk zou worden gedaan aan de rechtszekerheid door de gevorderde vernietigingen, noch welke negatieve gevolgen eruit zouden voortvloeien. Dit wordt niet aangetoond door de tegenpartijen. In ondergeschikte orde zijn de verzoekende partijen van mening dat een termijn van drie maanden zou volstaan.

A.1.5. In zijn memorie van wederantwoord blijft de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement erbij dat het beroep onontvankelijk is. Hij ziet nog steeds niet in wat de ordonnantie van 9 juni 2022 de verzoekende partijen zou hebben ontnomen. Integendeel, zij kunnen voortaan de activiteit ondernemen die zij tot dan toe enkel onrechtmatig uitvoerden. Bovendien wordt geen enkele aanvullende precisering verstrekt over de wijze waarop hun vrijheid van ondernemen en hun zelfstandigenstatuut zouden worden geraakt.

A.1.5.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het enige middel, bij wijze van repliek, door eerst vast te stellen dat de onontvankelijkheid van het middel in zoverre het is afgeleid uit alle beoogde referentienormen, met uitzondering van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, niet werd betwist door de verzoekende partijen in hun antwoord.

A.1.5.1.1. Wat het eerste onderdeel betreft, betwist de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de bewering volgens welke hij de standplaatstaxi's en de straattaxi's niet op dezelfde wijze van elkaar zou onderscheiden als de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Het onderscheid wordt omschreven in artikel 2 van de ordonnantie van 9 juni 2022. Zodra de categorieën van elkaar zijn onderscheiden, zal de toepassing van de maatregelen op de ene of de andere categorie verschillende gevolgen hebben. Om de onvergelykbaarheid van de categorieën te weerleggen, voeren de verzoekende partijen aan dat de zaken met de nieuwe ordonnantie grondig zouden zijn gewijzigd en dat de vorige arresten van het Hof plotseling irrelevant zouden zijn geworden. Dat is volkomen verkeerd. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beklemtoont dat de oprichting van een eengemaakte sector nooit heeft betekend dat de categorieën zouden worden samengesmolten. Integendeel, die categorieën worden behouden. De gehele egalitaire redenering van de verzoekende partijen is gebaseerd op een verkeerd begrip van het nagestreefde doel. Zij aanvaarden gewoonweg niet dat de ordonnantie van 9 juni 2022 twee onderscheiden categorieën heeft behouden en stellen zodoende een beleidskeuze opnieuw ter discussie.

De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wenst opnieuw de nadruk te leggen op de verschillende verantwoordingen die zijn aangevoerd voor de maatregel en te repliceren op de verzoekende partijen. Wat de kentekenplaten « TX » betreft, kan, naast de argumenten die reeds zijn uiteengezet, niet redelijkerwijs worden aangevoerd, zoals de verzoekende partijen dat doen, dat het een teken betreft dat gemakkelijk in enkele seconden of zelfs vlugger kan worden herkend. Wat het aanzuigeffect betreft, is het argument van de verzoekende partijen op zijn minst naïef. Uit de praktijk blijkt dat de perceptie die de gebruikers kunnen hebben, hetgeen is dat van belang is. Wat de budgettaire redenen, de mobiliteit en de aard van de prestaties betreft, merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op dat, hoewel zij niet in de memorie van toelichting werden vermeld, die evenwel het voorwerp van lange besprekingen hebben uitgemaakt, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding. De wetgeving is evenwel het resultaat van een collectief wetgevend werk. Bovendien is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het aan zichzelf verplicht om de bewering recht te zetten volgens welke tal van Brusselse wegen voorzien zijn van eigen beddingen. Net het omgekeerde is waar, aangezien die beddingen zeldzaam zijn en vele ervan enkel worden voorbehouden aan bussen of trams, met uitsluiting van taxi's. Ten slotte overtuigt het argument met betrekking tot het nut van de voorbehouden parkeerplaatsen voor straattaxi's niet. Elke persoon die reeds gebruik heeft gemaakt van die diensten, weet goed dat die voertuigen geen parkeerplaats nodig hebben, aangezien het vertrek en de aankomst door de klant worden bepaald bij de reservering.

A.1.5.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, repliceert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst dat de grondwettigheid van artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 buiten het geding moet worden gesteld, aangezien niet wordt betwist dat in dat artikel geen enkel onderscheid tussen standplaatstaxi's en straattaxi's wordt gemaakt. Desalniettemin hadden de verzoekende partijen dan de overgangsbepaling moeten beogen die op hen betrekking heeft, namelijk artikel 48 van de voormelde ordonnantie. In plaats van dat artikel te bestrijden met betrekking tot de eigen inhoud ervan, bekritisieren zij de niet-toepasbaarheid van artikel 47 van de ordonnantie op hun situatie. Zij beogen dus een overgangsbepaling die niet op hen betrekking heeft, aangezien zij van toepassing is op standplaatstaxi's, en voeren de vergelijkbaarheid van hun situaties aan door tevens de oorspronkelijke verschillen ervan te erkennen. Zulks komt neer op het bestrijden van een bepaling door aan te voeren dat niet moet worden uitgegaan van het punt van vertrek maar enkel van het punt van aankomst. Vervolgens beklemtoont de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat het geen zin zou hebben om de vroegere VVC's toe te staan om een vergunning die niet meer met het huidige wettelijke kader overeenstemt, te behouden *ad vitam aeternam*. Taxi's worden niet blootgesteld aan een dergelijke kritiek, aangezien het huidige kader het verlengstuk van het vroegere kader vormt. Het argument volgens hetwelk de wetgever ervoor had kunnen kiezen om het houderschap voor rechtspersonen te behouden teneinde de vrijheid van ondernemen niet te schaden, gaat het kader van het opgeworpen onderdeel te buiten. Ten slotte bevestigt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement opnieuw dat de overgangsmaatregel wel degelijk leidt tot het tegengaan van speculatie, aangezien het doel wel degelijk erin bestaat het vroegere systeem op termijn te laten uitdoven zonder de verworven rechten te schenden.

A.1.5.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat de verzoekende partijen zich wentelen in hun vergissing. Er kan niet worden aangevoerd, zoals zij dat doen, dat de vroegere regeling de overdracht van VVC-vergunningen mogelijk maakte. De wet was overduidelijk, aangezien krachtens artikel 23 van de ordonnantie van 27 april 1995 « de vergunning tot het exploiteren [...] persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar [was] ». Hoewel er weliswaar een mogelijkheid bestond om wijzigingen door te voeren in de statuten van de rechtspersoon, zoals blijkt uit het door de verzoekende partijen verstrekte formulier, was niets bepaald voor de naamswijziging van de vergunninghouder, en niet zonder reden. Het was overigens niet moeilijk om een andere VVC-vergunning te verkrijgen, omdat er geen *numerus clausus* was vastgelegd. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement toont het feit dat de verzoekende partijen menen dat een activiteit die niet is toegestaan bij de ordonnantie van 9 juni 2022, overdraagbaar was, wel degelijk de controleproblemen aan die de ordonnantiegever moest verhelpen. Ten slotte verklaart het onoverdraagbare en kosteloze karakter van de vergunning waarom er zich nooit enige markt voor de doorverkoop van VVC-vergunningen heeft ontwikkeld.

A.1.5.1.4. Wat het vierde onderdeel betreft, brengt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in herinnering dat er onder de vroegere regeling geen minimumaantal uren terbeschikkingstelling bestond voor VVC-voertuigen, maar wel voor taxi's. Voor die laatste stemde het minimum overeen met een voltijdsequivalent per voertuig per jaar. De ordonnantie van 9 juni 2022 legaliseert de activiteiten die vroeger niet waren toegestaan, erkent de rol van openbaar nut van de nieuw genoemde straattaxi's en stelt een *numerus clausus* vast. De ordonnantiegever had dezelfde regel op legitieme wijze gewoonweg enkel voor taxi's kunnen toepassen, maar heeft ervoor gekozen om de regel te matigen in antwoord op vragen uit de sector. Het betreft een versoepeling. Ten slotte merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op dat, in tegenstelling tot hetgeen de

verzoekende partijen aanvoeren, het niet « buitensporig ingewikkeld » is om een straattaxiactiviteit uit te oefenen als zelfstandige in beroep. Het is zelfs mogelijk indien men voltijds werkt en men op bepaalde dagen 's avonds en tijdens het weekend taxichauffeur is.

A.1.5.1.5. Ten slotte, wat het vijfde onderdeel betreft, reageert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op het argument van de verzoekende partijen in hun memorie van antwoord en op het verstrekken van een Exceltabel. De noodzaak om de ritten te traceren vloeit voort uit bepalingen die niet zijn aangevoerd in het middel. De uiteenzettingen moeten dus worden geweerd. Desalniettemin toont de bijgevoegde tabel die wordt geacht te bewijzen dat het onmogelijk is om de ritten gemakkelijk te traceren, in werkelijkheid niets aan. Voor het overige verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement naar de reeds uiteengezette argumenten.

A.1.6.1.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert op het eerste onderdeel van het enige middel door allereerst te beweren dat de verzoekende partijen geen enkel nieuw element, noch substantiële of zelfs formele antwoorden op haar in haar memorie geformuleerde argumenten hebben aangedragen. Zij wijst op de vergissingen van de verzoekende partijen, die beweren dat taxi's (die standplaatstaxi's zijn geworden) vroeger niet de mogelijkheid hadden om te werken via elektronische reserveringsplatformen. Het waren integendeel de VVC's die wettig niet over de mogelijkheid beschikten om zulks te doen, en het was Uber die illegaal ervoor heeft gekozen om toch ermee te werken, door taxi's uit te sluiten. Evenzo moet de bewering van de verzoekende partijen volgens welke alle taxi's voortaan taxi's in de zin van het Verkeersreglement zijn, worden betwist. Dit houdt geen verband met de objectiviteit van het criterium. De houders van Vlaamse en Waalse vergunningen kunnen op het Brusselse grondgebied hoe dan ook enkel gewestgrensoverschrijdende ritten uitvoeren, met inachtneming van de voorwaarden van de ordonnantie van 9 juni 2022. Ten slotte verhindert het feit dat bepaalde argumenten niet aanwezig zijn in de parlementaire voorbereiding, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet om ze ter sprake te brengen in het kader van het voorliggende beroep.

Wat de verantwoording van de maatregel betreft, beweert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, in de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie een spoor wordt teruggevonden van alle doelstellingen die zij ter sprake heeft gebracht. Zij beklemtoont eveneens dat er geen statistisch bewijs nodig is om te begrijpen dat, indien maar de helft van de vergunde straattaxivoertuigen in eigen beddingen zou rijden, dat een zekere negatieve weerslag zou hebben op de reissnelheid van het openbaar vervoer. Om daarover te oordelen, volstaat het aan te geven dat er op het ogenblik van de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 niet minder dan 2 000 VVC-chauffeurs op het grondgebied waren. Wat het aanzuigefect betreft, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat er niet redelijkerwijs kan worden gerekend op de burgerzin van de bestuurders om het argument, dat nochtans van gezond verstand getuigt, van tafel te vegen. Ten slotte is het feit dat het voorbehouden parkeren enkel mogelijk wordt gemaakt voor standplaatstaxi's, nooit een kwestie van controle van de voertuigen geweest maar houdt het verband met de aard van de prestaties ervan, aangezien zij de enige zijn die een klant mogen oppikken zonder reservering en die die parkeerplaatsen dus daadwerkelijk nodig hebben.

Wat de evenredigheid betreft, wijst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering erop dat de website van Brussel Mobiliteit het mogelijk maakt om de eigen beddingen op het grondgebied van de hoofdstad met grote nauwkeurigheid te identificeren. Er wordt evenwel snel vastgesteld dat het grootste deel van het net er geen heeft en dat het voor taxi's toegankelijke gedeelte van die beddingen nog geringer is. Kortom, de verzoekende partijen vragen eenvoudigweg om dezelfde rechten te verkrijgen als de standplaatstaxi's zonder zich te moeten voegen naar alle verplichtingen die hun daarenboven worden opgelegd.

A.1.6.1.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert op het tweede onderdeel van het enige middel door te beweren dat geen enkel nieuw element wordt aangedragen door de verzoekende partijen, met uitzondering van het formulier van de administratie dat onder de ordonnantie van 27 april 1995 werd gebruikt. De Regering ziet niet in in welk opzicht dat stuk ook maar iets verandert en blijft erbij dat de VVC-exploitanten geen houder waren van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst, maar enkel van een VVC-dienst, hetgeen de categorieën niet-vergelijkbaar maakt.

Wat het criterium van onderscheid betreft, hebben de verzoekende partijen klaarblijkelijk niet geantwoord op de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die eraan herinnert dat het mogelijk blijft om als rechtspersoon op te treden voor straattaxi's. Het objectieve criterium kan niet worden betwist, aangezien de vroegere VVC-vergunningen kosteloos waren.

Wat de verantwoording van de maatregel betreft, doet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering opnieuw gelden dat de bestaansreden van de overgangsregeling het regelen van de erfenis uit het verleden is. *In casu* hebben

de taxi's hun vergunning moeten kopen, in tegenstelling tot de VVC's. In dat verband blijven de verzoekende partijen de waarde van de vergunning, die onbestaande is, verwarren met die van de rechtspersoon via welke de activiteit wordt georganiseerd.

Ten slotte merkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op dat de verzoekende partijen het Hof niet meer vragen om de ordonnantie te wijzigen maar inmiddels de vernietiging ervan vorderen, opdat de wetgever de wetgeving wijzigt in hun zin. Het staat niet aan het Hof om een dergelijk verzoek in te willigen.

A.1.6.1.3. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert op het derde onderdeel van het enige middel door opnieuw te beweren dat, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, de vroegere regeling de overdracht van de vergunning verbood, met toepassing van artikel 23 van de ordonnantie van 27 april 1995. De ordonnantie van 9 juni 2022 heeft ter zake dus niets gewijzigd. Zij verbiedt overigens niet de overdracht van de rechtspersonen als dusdanig, maar die van de vergunning. De nieuwe houders moeten natuurlijke personen zijn. Bij de overdracht van een rechtspersoon is het het een of het ander : ofwel blijft de cedent, die houder is van de vergunning, aandeelhouder, loontrekkende of medewerker, ofwel verbreekt hij de banden en neemt een andere persoon die houder is van een vergunning, het over. Dat systeem is eenvoudig. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering brengt bovendien in herinnering dat de overdracht van de rechtspersoon, onder de ordonnantie van 27 april 1995, reeds afhankelijk was gesteld van het bewijs dat de cessionaris beantwoordde aan de voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit. Bijgevolg is de volledige redenering van de verzoekende partijen gebaseerd op een verkeerd uitgangspunt.

Ten slotte merkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, zoals in het vorige onderdeel, op dat de verzoekende partijen het Hof niet meer vragen om de ordonnantie te wijzigen maar inmiddels de vernietiging ervan vorderen, opdat de wetgever de wetgeving wijzigt in hun zin. Het staat niet aan het Hof om een dergelijk verzoek in te willigen.

A.1.6.1.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert op het vierde onderdeel van het enige middel door te beweren dat alle verantwoordingen die noodzakelijk zijn om de keuze van de twintig uur te begrijpen, die een opportuniteitskeuze is, wel degelijk in de parlementaire voorbereiding en in de memories van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en van de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement worden teruggevonden, wat de verzoekende partijen daarover ook zeggen. Bovendien bestond er wel degelijk een minimumaantal uren onder de vroegere regeling, dat was vastgesteld bij artikel 3, derde lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », namelijk een voltijdsequivalent per voertuig. Vervolgens, en in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen beweren, beklemtoont de Regering dat het aantal vergunningen en in het verkeer gebrachte voertuigen de bekritiseerde regel niet heeft gerechtvaardigd en trouwens niet diende te rechtvaardigen. De keuze wordt hoe dan ook uitgebreid verantwoord. Ten slotte brengt zij in herinnering dat de ordonnantiegever de activiteit van straattaxi's geenszins heeft voorbehouden aan voltijdse exploitanten.

A.1.6.1.5. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering repliceert op het vijfde onderdeel van het enige middel door de bewering van de verzoekende partijen te betwisten volgens welke het onder de ordonnantie van 9 juni 2022 niet mogelijk is om te reserveren via telefoon, e-mail of sms. De ordonnantie maakt dat volkomen mogelijk. Bovendien overtuigt het zogenaamde bewijs van de omvang van de taak aan de hand van een Exceltabel van onbekende oorsprong niet. De gegevens die volgens de verzoekende partijen bijzonder moeilijk te verzamelen zouden zijn, moesten nochtans reeds worden verzameld onder de ordonnantie van 27 april 1995. Het enige verschil vandaag is de verplichting om ze door te sturen naar een computerserver. De aangevoerde overbelasting is dus des te onbegrijpelijker. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wijst erop dat thans 54 erkenningen voor reserveringstussenpersonen werden toegekend door de administratie, en 35 ervan werden toegekend aan exploitanten van straattaxi's. Het is wel degelijk het bewijs dat het argument van de verzoekende partijen niet in aanmerking kan worden genomen. Het Gewest werpt dus geen bijzondere belemmering op voor de erkenningsaanvraag, noch in theorie, noch in de praktijk.

A.1.6.1.6. Ten slotte herhaalt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar verzoek om de gevolgen te handhaven door te wijzen op het verbazingwekkende karakter van het argument van de verzoekende partijen in hun memorie van antwoord. Zij moeten nochtans goed weten dat er lange tijd rechtsonzekerheid in de sector heeft bestaan, die tal van spanningen heeft gecreëerd. Bovendien is het verzoek tot inkorting van de termijn tot drie maanden niet ernstig en getuigt het van grote onwetendheid over de verplichtingen van het parlementaire proces.

Ten aanzien van de zaak nr. 7910

A.2.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 7910, de nv « Taxis Autolux », is een onderneming die sedert 1934 actief is in de taxisector. Zij beschikt over een hoofdkantoor op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het grootste gedeelte van haar activiteit betreft echter trajecten tussen de hoofdstad en de luchthaven Brussel-Nationaal, en 90 % van haar vergunningen zijn Vlaamse vergunningen. Door de nieuwe voorwaarden voor de exploitatie van taxidiensten die bij de ordonnantie van 9 juni 2022 zijn ingevoerd, is het voor Vlaamse vergunninghouders voortaan onmogelijk of op zijn minst overdreven moeilijk om intergewestelijke ritten uit te voeren. Bijgevolg raakt de ordonnantie van 9 juni 2022 de nv « Taxis Autolux » rechtstreeks en ongunstig, die bijgevolg over een belang bij het beroep beschikt.

A.2.1.1. De verzoekende partij leidt een eerste middel af uit de schending, door de artikelen 3, 1°, tweede lid, b), 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, van artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en van het evenredigheidsbeginsel. De verzoekende partij brengt allereerst in herinnering dat, luidens de rechtspraak van het Hof, het gebrek aan samenwerking tussen de entiteiten van het land onbestaanbaar met het evenredigheidsbeginsel kan worden bevonden. Bovendien wordt bij artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het sluiten van een samenwerkingsakkoord opgelegd voor de « taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ». Bij de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt trouwens erkend dat de voormelde bepaling van toepassing is, aangezien daarin wordt gepreciseerd dat het beoogde samenwerkingsakkoord niet in werking is getreden, hetgeen zeker werd opgemerkt door de afdeling wetgeving van de Raad van State.

Volgens de verzoekende partij hebben de bestreden bepalingen tot gevolg dat zij de intergewestelijke ritten beperken door ze onmogelijk of op zijn minst overdreven moeilijk te maken. Die bepalingen hebben immers uitdrukkelijk betrekking op de rit die begint in het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad en op de rit die eindigt op datzelfde grondgebied. In de parlementaire voorbereiding wordt het beginsel van wederzijdse erkenning tussen de gewesten vermeld, maar er moet worden vastgesteld dat dat beginsel in de praktijk onbestaande is. Hoewel het Hof, bij zijn arrest nr. 40/2012 van 8 maart 2012 (ECLI:BE:GHCC:2012:ARR.040), vermocht te oordelen dat de aanknopingsfactor met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest redelijk was, is de situatie te dezen verschillend en is de nieuwe voorwaarde inmiddels onevenredig, aangezien zij afbreuk doet aan de vrijheid van ondernemen, aan de economische en monetaire unie en aan het recht van de Europese Unie. Bijgevolg voert de verzoekende partij aan dat de bestreden bepalingen de in het middel bedoelde normen en het erin beoogde beginsel schenden in zoverre zij het sluiten van een samenwerkingsakkoord noodzakelijk maakten.

A.2.1.2. De verzoekende partij leidt een tweede middel af uit de schending, door de artikelen 3, 1°, tweede lid, b), 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met het beginsel van de economische en monetaire unie, met het evenredigheidsbeginsel, met artikel 4 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, met artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met de algemene beginselen van het vrije verkeer en van het vrij verrichten van diensten en met artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het recht van de Europese Unie en de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie verbieden om maatregelen te nemen of te handhaven die de mededingingsregels die van toepassing zijn op ondernemingen, ook in de taxisector, hun nuttig effect kunnen ontnemen. Evenzo worden in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van toepassing is krachtens artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, het vrije verkeer van personen, van goederen, van diensten en van kapitalen alsook de vrijheid van handel en nijverheid en de economische en monetaire unie op Belgisch niveau vastgelegd.

Te dezen voert de verzoekende partij aan dat de ordonnantie van 9 juni 2022 een klaarblijkelijke discriminatie en situatie van oneerlijke concurrentie in het leven roept, in zoverre de exploitanten van Brusselse taxidiensten een klant in Vlaanderen kunnen oppikken terwijl het omgekeerde verboden is. Het verbod gaat verder dan hetgeen noodzakelijk is, aangezien het gewoonweg volstond om ritten binnen Brussel te verbieden. De bestreden bepalingen moeten dus worden vernietigd.

A.2.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert allereerst aan dat het beroep onontvankelijk is. De door de verzoekende partij naar voren gebrachte hinderpaal kan in werkelijkheid gemakkelijk worden omzeild indien de rit « Brussel - luchthaven van Zaventem » wordt gereserveerd wanneer de taxi zich nog buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt, hetgeen zich in de praktijk in de meerderheid van de gevallen zal voordoen. Bijgevolg toont de verzoekende partij niet aan dat de ordonnantie haar activiteit onmogelijk of overdreven moeilijk zou maken en beschikt zij dus niet over een belang bij het beroep.

A.2.2.1. Het eerste middel berust volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op een verkeerd uitgangspunt. De ordonnantie van 9 juni 2022 verhindert immers geenszins om een passagier mee te nemen op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest alvorens naar de luchthaven van Zaventem terug te keren, voor zover de rit werd gereserveerd op het ogenblik dat de taxi zich niet op het grondgebied van de hoofdstad bevond. Er kan evenwel redelijkerwijs worden aangenomen dat de ritten naar de luchthaven daadwerkelijk vooraf worden gereserveerd, temeer daar zij via de nieuwe technologieën zeer snel kunnen plaatsvinden. Bijgevolg worden de intergewestelijke ritten, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partij aanvoert, niet onmogelijk of overdreven moeilijk gemaakt. Bovendien heeft de verzoekende partij nagelaten te preciseren dat het aanknopingspunt zich in artikel 2, 1°, e), van de ordonnantie van 9 juni 2022 bevindt. Een rit die vertrekt in Vlaanderen, is niet onderworpen aan artikel 3 van de ordonnantie. Het Hof had bij zijn voormelde arrest nr. 40/2012 reeds kunnen oordelen dat het vertrekpunt van de dienst een relevant criterium is. Dat arrest kan te dezen worden overgenomen.

Wat het door de verzoekende partij aangevoerde argument betreft volgens hetwelk het sluiten van een samenwerkingsakkoord verplicht is, brengt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in herinnering dat het enkel verplicht is voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, maar niet voor intergewestelijke ritten.

Ten slotte heeft de kritiek van de verzoekende partij hoe dan ook geenszins betrekking op de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022. Zij toont immers niet aan in welk opzicht die bepalingen de in het middel bedoelde normen zouden schenden en zouden moeten worden vernietigd. Dezelfde redenering kan worden aangedragen voor het evenredigheidsbeginsel dat alleen wordt aangevoerd. Bijgevolg is het middel onontvankelijk in zoverre het betrekking heeft op de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022 en in zoverre de schending van het « evenredigheidsbeginsel » daarin wordt aangevoerd.

A.2.2.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement betwist vervolgens de ontvankelijkheid van het tweede middel. Dat is afgeleid uit de schending van het recht van de Europese Unie, maar de verzoekende partij levert op geen enkel ogenblik het bewijs dat er een element van vreemdelingschap bestaat dat de toepassing ervan zou verantwoorden. In zoverre het is afgeleid uit het Europese recht, dient het middel onontvankelijk te worden verklaard.

Hoe dan ook, indien het Europese recht van toepassing zou zijn, is het middel niet gegrond. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beklemtoont dat artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie afspraken onder ondernemingen verbiedt. De verzoekende partij zet echter niet uiteen in welk opzicht de bestreden bepalingen aan de mededingingsregels die ertoe strekken afspraken onder ondernemingen te verbieden, hun nuttig effect zouden kunnen ontnemen.

Wat betreft het middel dat is afgeleid uit het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat het betrekking heeft op een vergelijking tussen taxichauffeurs naargelang zij aan de Brusselse wetgeving of aan de Vlaamse wetgeving worden onderworpen. Dat verschil is echter enkel het gevolg van het federalisme en de autonomie van de deelentiteiten. Zoals het Hof vaak heeft verklaard, is het inherent aan de federale staatsstructuur en kan het dus niet in het geding worden gebracht. Voor het overige heeft het Hof het verschil tussen taxi's volgens het gewest waar zij hun activiteit uitoefenen, reeds redelijk bevonden bij het arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 (ECLI:BE:GHCC:1996:ARR.056).

Wat de vrijheden van verkeer en het vrij verrichten van diensten en artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreft, merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op dat het argument tegenstrijdig is. Ofwel is een samenwerkingsakkoord verplicht zoals de verzoekende partij aanvoert, maar die bewering werd reeds weerlegd. Ofwel is het dat niet en kan de verzoekende partij het argument van de economische en monetaire unie bijgevolg niet gebruiken om aan te voeren dat er een samenwerkingsakkoord nodig was. De verzoekende partij zet hoe dan ook niet uiteen in welk opzicht het beginsel van de economische en monetaire unie te dezen zou zijn geschonden. Integendeel, aangezien de ordonnantie van 9 juni 2022, zo wordt eraan herinnerd, de chauffeurs die houder zijn van een Vlaamse vergunning, niet verhindert om een passagier op te pikken op het grondgebied van de hoofdstad. De ritten waarvan het vertrekpunt buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is gelegen, worden gewoonweg niet beschouwd als een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 9 juni 2022.

Ten slotte, wat de vrijheid van ondernemen betreft, voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aan dat het argument op het verkeerde uitgangspunt berust volgens hetwelk de verzoekende partij geen

ritten meer zou kunnen uitvoeren naar de luchthaven van Zaventem vanuit Brussel. Zelfs indien een aantasting zou kunnen worden aangetoond, wordt zij volledig verantwoord door het feit dat taxi's diensten van openbaar nut zijn en door de noodzaak om de sector te reguleren, met name via een *numerus clausus*. Vanuit die invalshoek is het redelijk om het taxi's die zich buiten dat quotum bevinden, niet mogelijk te maken de ordonnantie gemakkelijk te omzeilen.

A.2.3. In hoofdorde werpt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de onontvankelijkheid van het beroep in de zaak nr. 7910 op. Dat is immers gebaseerd op een verkeerde lezing van artikel 3, 1°, tweede lid, *b)*, van de ordonnantie van 9 juni 2022 in zoverre daarin wordt aangenomen dat de rit wordt aanvaard op het vertrekpunt, dus op het grondgebied van Brussel indien de rit vertrekt op die plaats. Die bewering is echter strijdig met de waarheid. Een « dispatching » is mogelijk na de reservering van een rit, mogelijkheid waarover de verzoekende partij volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ontegenzeggelijk beschikt. Aldus kan de chauffeur van de verzoekende partij die de luchthaven verlaat om zich naar Brussel te begeven, de volgende rit die op het grondgebied van de hoofdstad begint, gemakkelijk aanvaarden alvorens het te betreden. Bijgevolg verhindert de bestreden bepaling dergelijke ritten niet, noch maakt zij ze overdreven moeilijk, hetgeen de verzoekende partij een belang bij het beroep ontzegt. Bovendien moet worden opgemerkt dat het criterium reeds soortgelijk was onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 en dat het Hof het reeds redelijk heeft kunnen bevinden bij zijn voormelde arrest nr. 40/2012.

In ondergeschikte orde weerlegt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de twee aangevoerde middelen.

A.2.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering herhaalt haar eerder aangevoerde argumentatie met betrekking tot het onmogelijke of overdreven moeilijke karakter van de ritten, voor het eerste middel. Het doel van de bestreden voorwaarde bestaat erin te waarborgen dat gewestgrensoverschrijdende ritten daadwerkelijk gewestgrensoverschrijdend zijn. Niet in een dergelijke voorwaarde voorzien zou tot gevolg hebben gehad dat ritten binnen Brussel mogelijk werden gemaakt voor exploitanten die niet over een geschikte vergunning beschikken. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering stelt vast dat de verzoekende partij niet uitlegt in welk opzicht de artikelen 10 en 11 van de Grondwet zouden zijn geschonden. Op dezelfde wijze heeft de vordering tot vernietiging betrekking op de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022, maar de verzoekende partij legt die dermate ruime draagwijdte van het beroep geenszins uit. Het middel is dus niet gegrond.

A.2.3.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering baseert zich eveneens op de verkeerde lezing die hiervoor is vastgesteld om te besluiten dat het tweede middel feitelijke grondslag mist. Voor het overige doet zij gelden dat niemand betwist dat de gewesten in bepaalde regels kunnen voorzien die van toepassing zijn op de ritten die gedeeltelijk op hun grondgebied worden uitgevoerd. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partij aanvoert, kunnen de Brusselse exploitanten een klant niet gemakkelijk oppikken op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, noch in feite, noch in rechte.

A.2.3.3. Ten slotte, in ondergeschikte orde, indien het Hof de bestreden bepaling zou vernietigen, verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de gevolgen van de vernietigde normen te handhaven gedurende een periode van negen maanden, teneinde de ordonnantiegever een redelijke termijn te laten om de vastgestelde ongrondwettigheden te verhelpen. Dat zal het mogelijk maken om de rechtszekerheid te waarborgen in een sector die sterk nood eraan heeft en om de onevenredige negatieve gevolgen voor die sector te voorkomen.

A.2.4. De verzoekende partij reageert op de exceptie van niet-ontvankelijkheid van het beroep door het door de tegenpartijen aangevoerde gemak om een rit in het Vlaamse Gewest op de weg naar Brussel te aanvaarden, te betwisten. Zulks betreft een slecht begrip van de eisen van de klanten. Bij wijze van voorbeeld neemt een traject van de luchthaven naar Brussel 30 tot 60 minuten in beslag. Op dat traject zijn er maar 10 minuten nodig om het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest binnen te komen. Het is vrijwel onmogelijk om een rit in die tijdspanne te aanvaarden. Hoe dan ook zou dat betekenen dat de klant dan langer zou moeten wachten dan hij gewoonlijk en vanuit commercieel oogpunt bereid is te doen. Het feit dat de reservering op zich digitaal kan gebeuren in enkele seconden, verandert daar niets aan. De verzoekende partij behoudt derhalve haar belang bij het beroep.

A.2.4.1. Wat het eerste middel betreft, merkt de verzoekende partij op dat noch de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, noch de Brusselse Hoofdstedelijke Regering uitleggen waarom het samenwerkingsakkoord niet werd gesloten. Voor het overige antwoorden de tegenpartijen nooit echt op het middel maar geven zij enkel toelichting bij de redenen voor het aannemen van het bestreden artikel en verwijzen zij naar de rechtspraak van het Hof met betrekking tot het aanknopingspunt, dat nochtans niet het voorwerp van de oorspronkelijke kritiek uitmaakt.

A.2.4.2. Wat het tweede middel betreft, betwist de verzoekende partij de niet-toepasbaarheid van de Europese wetgeving. De rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie is nochtans duidelijk : artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is daarentegen van toepassing door de lidstaten te verbieden om maatregelen te nemen of te handhaven die de mededingingsregels hun nuttig effect kunnen ontnemen. Bij de bestreden bepalingen wordt echter wel degelijk een concurrentievervalsing in het leven geroepen. Het argument van de institutionele structuur van het Rijk maakt het niet mogelijk om de schending van het Europese recht te verantwoorden. De verzoekende partij wijst erop dat de Regering niet uitlegt waarom het onmogelijk was om een wetgeving aan te nemen die evenredig is met het nagestreefte doel. Bijgevolg doet de in artikel 3, 1°, tweede lid, *b)*, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bedoelde voorwaarde onnodig afbreuk aan de vrijheid van ondernemen en gaat zij verder dan hetgeen noodzakelijk is om ritten binnen Brussel tegen te gaan, die het Gewest gewoonweg als dusdanig had kunnen verbieden. De verzoekende partij heeft dat soort van ritten nooit willen uitvoeren en wordt nochtans gestraft.

A.2.5. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement herhaalt zijn exceptie van niet-ontvankelijkheid door te repliceren op de verzoekende partij. Het door die laatste gegeven hypothetische voorbeeld is niet ernstig. De cijfers worden niet gestaafd en er valt niet in te zien waarom de aangevoerde 10 minuten om zich van Zaventem naar de grens van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te begeven niet zouden variëren naargelang van het verkeer, net zoals de totale duur van het traject van 30 tot 60 minuten. Hoe dan ook wijst niets erop dat het « vrijwel onmogelijk » is om een rit in die tijdspanne te aanvaarden. Niets belet immers dat wordt overgegaan tot een dispatching tussen de chauffeurs, hetgeen de verzoekende partij, zoals de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement alleen maar kan aannemen, zeker reeds doet.

A.2.5.1. Wat het eerste middel betreft, voert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan dat artikel 92*bis*, § 2, *c)*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het sluiten van een samenwerkingsakkoord enkel oplegt voor de omlijning van de intergewestelijke taxidiensten en niet voor de intergewestelijke ritten. Dat alleen komt tegemoet aan de kritiek van de verzoekende partij. Bovendien beklemt toont zij dat die laatste nog steeds niet heeft geantwoord met betrekking tot de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022 en dat zij de grondwettigheid ervan dus erkent.

A.2.5.2. Wat het tweede middel betreft, heeft de verzoekende partij volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement nog steeds niet het minste element van vreemdelingschap ter ondersteuning ervan naar voren gebracht. Bovendien heeft de door de verzoekende partij aangehaalde Europese rechtspraak niet de draagwijdte die zij eraan wil geven. Enerzijds dient artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie daarvoor in samenhang te worden gelezen met artikel 102 van hetzelfde Verdrag, maar dat gebeurt niet. Anderzijds wordt in dezelfde rechtspraak wel degelijk gepreciseerd dat de voormelde bepalingen van toepassing zijn wanneer een lidstaat ofwel het tot stand komen van afspraken oplegt of begunstigt of die werking versterkt, ofwel de regelgeving op economisch gebied delegeert aan ondernemingen. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement ziet niet in in welk opzicht dat te dezen het geval zou zijn.

A.2.6. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering reageert allereerst met betrekking tot de ontvankelijkheid van het beroep door te beklemtonen dat, opdat het door de verzoekende partij naar voren gebrachte argument werkt, er zou moeten worden van uitgegaan dat de meeste klanten die een taxi reserveren om zich vanuit Brussel naar de luchthaven te begeven, pas minder dan een uur vóór het ogenblik waarop zij op hun bestemming wensen aan te komen, een bestelling zouden plaatsen. Dit kan niet ernstig worden verdedigd. Hoe dan ook is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat een dergelijke bewering niet wordt gestaafd. Na onderzoek blijkt dat de verzoekende partij over een vergunning voor negen voertuigen beschikt; zij kan ze dus prioriteren naargelang van de omstandigheden. Wat de verwijzing naar de vorige wetgeving betreft, blijft de Regering erbij dat het voormelde arrest nr. 40/2012 wel degelijk pertinent is. Ten slotte beklemt toont zij dat, zelfs indien de verzoekende partij de vernietiging van artikel 3, 1°, tweede lid, *b)*, van de ordonnantie van 9 juni 2022 zou verkrijgen, zij toch onderworpen zou blijven aan de verplichting die erin is vervat, die haar werkelijke grondslag vindt in de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Om al die redenen blijft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in hoofddorde aanvoeren dat de verzoekende partij geen belang heeft bij het beroep.

A.2.6.1. Wat het eerste middel en de ontstentenis van een samenwerkingsakkoord betreft, beklemt toont de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat zulks vereist dat de drie gewesten het met elkaar eens zijn. Dat is in de huidige stand echter niet het geval en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest kan daarvoor niet verantwoordelijk worden geacht. Dit belet echter niet dat eenieder wetgevend optreedt met betrekking tot hetgeen tot zijn bevoegdheid behoort.

A.2.6.2. Wat het tweede middel betreft, merkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering enkel op dat de verzoekende partij geen nieuwe elementen heeft aangedragen.

A.2.6.3. Ten slotte merkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op dat haar verzoek tot handhaving van de gevolgen niet werd betwist door de verzoekende partij.

Ten aanzien van de zaak nr. 7911

A.3.1. Er zijn drie types van verzoekende partijen in de zaak nr. 7911. Het gaat om de beroepsvereniging « Belgische Federatie van Taxis » (hierna : de BFT), een natuurlijke persoon en drie ondernemingen. De BFT is een erkende beroepsvereniging die tot doel heeft de belangen van haar leden te verdedigen en te beschermen. De ordonnantie van 9 juni 2022 raakt die laatstgenoemden rechtstreeks en ongunstig, in zoverre zij een verbod invoert op het verlenen van vergunningen aan een rechtspersoon, alsook de kosteloze afgifte van de vergunningen, de principiële niet-overdraagbaarheid, een inmenging in de contractuele relaties en zware verplichtingen tot gegevensoverdracht. De verzoekende ondernemingen beschikken allen over een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995 en de verzoekende natuurlijke persoon is bestuurster van een van die ondernemingen. Zij worden allen op dezelfde manier geraakt door de ordonnantie van 9 juni 2022.

A.3.1.1. De verzoekende partijen leiden een eerste middel af uit de schending, door de artikelen 2, eerste lid, 8°, 5, §§ 2 en 3, en 6, § 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 27 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen en met het vrije verkeer dat is verankerd in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en in de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, alsook met de vrijheid van vestiging die is verankerd in artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Zij voeren eveneens aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onbevoegd is ten aanzien van artikel 6, § 1, VI, derde lid en vijfde lid, 5°, en X, 8°, en van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het eerste middel heeft betrekking op de onmogelijkheid voor een rechtspersoon om rechtstreeks een exploitatievergunning voor een taxidienst te verkrijgen of om rechtstreeks houder te zijn van een dergelijke vergunning.

A.3.1.1.1. In een eerste onderdeel zijn de verzoekende partijen van mening dat de bestreden bepalingen een onverantwoord verschil in behandeling, alsook een aantasting van het eigendomsrecht en van de vrijheid van vereniging tot stand brengen. Het verbod/de opheffing van de mogelijkheid om een vergunning te verlenen aan een rechtspersoon brengt een drievoudig verschil in behandeling teweeg. Ten eerste, tussen de natuurlijke personen en de rechtspersonen, verschil dat nog meer uitgesproken is voor de eenpersoonsvennootschappen. Ten tweede, tussen de rechtspersonen die houder zijn van een onder de gelding van de vroegere wetgeving afgegeven vergunning en de rechtspersonen die een vergunning aanvragen onder de gelding van de huidige wetgeving, aangezien de eerstgenoemden hun vergunning voor altijd kunnen behouden, terwijl de laatstgenoemden daarvan steeds verstoken zullen blijven. Ten derde, tussen de exploitanten en de reserveringstussenpersonen, omdat die laatstgenoemden als rechtspersoon kunnen worden erkend, hetgeen in beginsel het geval is.

De verzoekende partijen betogen dat het gaat om een aantasting van het eigendomsrecht, omdat een exploitatievergunning voor een taxidienst een waarde heeft die door de ordonnantiegever uitdrukkelijk werd erkend in 2013. De ordonnantie van 9 juni 2022 verbiedt de toegang tot die eigendom volledig voor een hele categorie, namelijk de rechtspersonen. Het loutere feit dat een rechtspersoon de activiteit mag uitoefenen via zijn bestuurder, verandert daar niets aan. De aantasting is des te aanzienlijker omdat de rechtspersonen die reeds houder zijn van een vergunning, die laatste onder bezwarende titel mogen overdragen aan een andere rechtspersoon; hoe dan ook wordt dat nergens verboden. Voorts menen de verzoekende partijen dat de in het middel bestreden bepalingen afbreuk doen aan de vrijheid van vereniging, aangezien zij de exploitanten verbieden zich te verenigen in de vorm van een vennootschap om het houderschap van een exploitatievergunning toevertrouwd te krijgen.

Volgens de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 bestond het doel erin de controle op de exploitatievoorwaarden te vergemakkelijken. De verzoekende partijen zijn verbijsterd over die doelstelling. Hoe dan ook maakt de maatregel het niet mogelijk dat doel te bereiken, omdat het niet noodzakelijkerwijs gemakkelijker is om met een natuurlijke persoon te communiceren dan met een rechtspersoon, integendeel. Bovendien begrijpen de verzoekende partijen niet waarom die doelstelling zou gelden voor de exploitanten en niet voor de reserveringstussenpersonen. Overigens bestonden er andere maatregelen die minder afbreuk doen aan het eigendomsrecht en het recht van vereniging, zoals de verplichting om op korte termijn alle informatie mee te delen die noodzakelijk is voor de controle, op straffe van een sanctie. Indien het doel eveneens erin bestaat de

verantwoordelijkheid van de bestuurder te waarborgen, is de maatregel evenmin noodzakelijk, aangezien artikel 5 van het Strafwetboek, artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen 2:56 en 2:59 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen volstaan, temeer daar de ordonnantie van 9 juni 2022 voorziet in de gezamenlijke verantwoordelijkheid (artikel 5, § 3) en in het feit dat de voorwaarden en regels zowel door de rechtspersoon als door de natuurlijke persoon moeten worden vervuld (artikel 6, § 3). De verzoekende partijen brengen tot slot in herinnering dat, onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995, dezelfde verplichtingen van toepassing waren op de rechtspersonen en op de natuurlijke personen.

A.3.1.1.2. In een tweede onderdeel zijn de verzoekende partijen van mening dat de bestreden bepalingen afbreuk doen aan de vrijheid van ondernemen en verwijzen zij naar het door de Raad van State verleende advies. Het feit dat een rechtspersoon de vergunning van zijn bestuurder mag « exploiteren », verandert daar niets aan, aangezien die persoon geen houder ervan mag zijn. De verzoekende partijen wijzen op de absurditeit van de ordonnantie van 9 juni 2022 want, indien een rechtspersoon belast kan zijn met de exploitatie, hij gezamenlijk verantwoordelijk kan worden gesteld en hij kan worden aangesproken tot naleving van de voorwaarden inzake zedelijkheid, om welke reden zou hem dan het houderschap van de vergunning worden ontnomen? De rechtspersoon ondervindt alle nadelen, zonder enig voordeel, hetgeen onevenredig is.

A.3.1.1.3. In een derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepalingen onbestaanbaar zijn met de vrije mededinging, de vrijheid van vestiging en met het vrije verkeer. Het in het middel aangehaalde recht van de Europese Unie is van toepassing, aangezien de maatregel tot gevolg heeft dat de voorwaarden voor marktdeelnemers die onderdaan zijn van andere lidstaten om toegang te hebben tot de Brusselse gewestelijke markt worden aangetast, waardoor een territoriale versnippering ontstaat, hetgeen een vrije exploitatie hindert. Het Hof van Justitie van de Europese Unie aanvaardt bepaalde mededingingsbeperkingen in zoverre die niet discriminerend, noodzakelijk, in overeenstemming met het algemeen belang en evenredig met het nagestreefde doel zijn. Te dezen wordt echter geen van de voorwaarden vervuld, om de reeds uiteengezette redenen.

A.3.1.1.4. In een vierde onderdeel stellen de verzoekende partijen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet bevoegd is voor het aannemen van de bestreden bepalingen, die behoren tot de bevoegdheid van de federale wetgever met betrekking tot het handelsrecht en het vennootschapsrecht, krachtens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het betwiste verbod komt immers erop neer dat een paradoxale rechtsregeling wordt gecreëerd volgens welke een onderneming een economische activiteit zou mogen uitoefenen zonder houder ervan te zijn. Zulks bestaat echter noch in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, noch in het Wetboek van economisch recht. Zelfs indien het Gewest impliciete bevoegdheden zou willen aanwenden, zouden de voorwaarden daarvoor niet zijn vervuld, daar de maatregel noch noodzakelijk, noch marginaal is en geen gedifferentieerde behandeling behoeft.

A.3.1.2. De verzoekende partijen leiden een tweede middel af uit de schending, door de artikelen 5, § 1, 6 en 7 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen die is verankerd in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en in de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrije mededinging die is neergelegd in artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, alsook in de richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 « betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten » (hierna : de richtlijn 2014/23/EU) en in de verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 « betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad » (hierna : de verordening (EG) nr. 1370/2007). Het tweede middel heeft betrekking op het stelsel waarbij de vergunningen kosteloos worden verleend in de volgorde van de aanvragen, die op een wachtlijst worden gezet zodra de *numerus clausus* is bereikt. De verzoekende partijen beklemtonen dat de exploitatievergunning vroeger, onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995, kosteloos werd afgegeven na afloop van een openbare aanbestedingsprocedure, hetgeen coherent was met de in 2013 erkende intrinsieke waarde van de vergunning.

A.3.1.2.1. In een eerste onderdeel zijn de verzoekende partijen van mening dat de bestreden maatregel de gelijkheid verbreekt, aangezien de nieuwe vergunningen kosteloos zijn en voor altijd naast de vroegere vergunningen zullen bestaan die onder bezwarende titel werden verkregen, met toepassing van de overgangsregeling. Zij merken op dat de ordonnantiegever geen uitleg heeft gegeven over het beginsel van de kosteloosheid, terwijl vroeger een waarde werd toegekend. Het is het een of het ander : ofwel heeft een vergunning een waarde, ofwel niet. Het opheffen van die waarde vormt, volgens de verzoekende partijen, een onverantwoorde aantasting van het eigendomsrecht, een schending van het recht op de vrije keuze van beroepsarbeid en, tot slot,

een aantasting van artikel 23 van de Grondwet en van de daarbij behorende *standstill*-verplichting, aangezien de ordonnantiegever is teruggekomen op een in 2013 erkende verworvenheid.

A.3.1.2.2. In een tweede onderdeel betogen de verzoekende partijen dat de maatregel indruist tegen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, in samenhang gelezen met het beginsel van de vrije mededinging, in zoverre in geen enkele openbare aanbesteding wordt voorzien. Het huidige stelsel is dus onbillijk, omdat het op geen enkele wijze een verschil maakt tussen de aanvragen voor een vergunning om een taxidienst te exploiteren naargelang van de economische kwaliteit van de kandidaten. De verzoekende partijen menen dat het criterium inzake de datum en het tijdstip waarop de aanvraag wordt ingediend, volkomen irrelevant is en beklemtonen dat dat criterium *in fine* elke mogelijkheid tot mededinging neutraliseert.

A.3.1.2.3. In een derde onderdeel voeren de verzoekende partijen tot slot aan dat de maatregel onbestaanbaar is met de richtlijn 2014/23/EU. Krachtens artikel 5, eerste alinea, 1), *b*), van de voormelde richtlijn is de concessie voor een openbare dienst een overeenkomst onder bezwarende titel die moet worden gegund na afloop van een in de artikelen 37 tot 41 van dezelfde tekst vastgelegde mededingingsprocedure. In ondergeschikte orde, in de veronderstelling dat de ordonnantie van 9 juni 2022 zo moet worden beschouwd dat zij buiten het toepassingsgebied van de richtlijn valt, klagen de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepalingen de verordening (EG) nr. 1370/2007 schenden waarbij een verplichte openbare aanbesteding wordt opgelegd voor openbardienstcontracten op het gebied van vervoer.

A.3.1.3. De verzoekende partijen leiden een derde middel af uit de schending, door artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen die zijn verankerd in artikel 23 van de Grondwet, alsook in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en in de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, met de in artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vastgelegde vrije mededinging, met de in artikel 49 van hetzelfde Verdrag vastgelegde vrijheid van vestiging en met het in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 verankerde vrije verkeer. Zij voeren eveneens aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet bevoegd is ten aanzien van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, 8°, en van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het derde middel heeft betrekking op de regel inzake niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunning voor een taxidienst, alsook op de afwijkende regeling waarbij de vergunningen die onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 werden afgegeven, voor altijd overdraagbaar kunnen blijven en aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering kunnen worden doorverkocht voor een forfaitaire prijs van 35 000 euro.

A.3.1.3.1. In een eerste onderdeel menen de verzoekende partijen dat de bestreden maatregel een onverantwoord verschil in behandeling doet ontstaan tussen de exploitatievergunningen die een waarde hebben en die welke er geen hebben. Zij bekritisieren dat de overgangsregeling er niet echt één is, omdat de vergunningen die onder bezwarende titel overdraagbaar zijn, permanent naast de andere vergunningen kunnen blijven bestaan op de markt. Volgens de verzoekende partijen heeft een vergunning ofwel een waarde, ofwel niet, en geeft de ordonnantiegever geen enkele redelijke verantwoording voor die incoherentie. Er is een aantasting van de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen, alsook van de *standstill*-verplichting daar, zoals reeds werd geopperd, de waarde van de vergunning in 2013 werd erkend. Het Gewest had niet mogen terugkomen op die verworvenheid. Die onverantwoorde intrekking van de waarde en de niet-overdraagbaarheid van de vergunning vormen bovendien een onevenredige inmenging van de overheid in de contractuele en handelsrelaties en een aantasting van de essentie zelf van het eigendomsrecht.

A.3.1.3.2. In een tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de niet-overdraagbaarheid van de nieuwe vergunningen en de handhaving van de vroegere overdraagbare vergunningen, een verstoring van de mededinging doen ontstaan en nutteloze barrières opwerpen voor de vrije mededinging. Dat gevolg wordt trouwens erkend in de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022, waarin wordt gewezen op de wens te verhinderen dat vergunningen worden doorverkocht, zonder dat daarbij echter wordt toegelicht waarom de vroegere regeling in strijd was met het algemeen belang. Volgens de verzoekende partijen is het verhinderen van de mededinging dus het doel zelf van de hervorming, die bijgevolg niet als verantwoord kan worden beschouwd.

A.3.1.3.3. In een derde onderdeel betogen de verzoekende partijen dat de maatregel onbestaanbaar is met de vrijheid van vestiging en met het vrije verkeer van goederen, personen en diensten. Hij veroorzaakt immers moeilijkheden voor een marktdeelnemer die taxidiensten exploiteert en die zich in Brussel wil vestigen, aangezien het onmogelijk is een vergunning over te kopen zodra de *numerus clausus* is bereikt. Het wordt eveneens moeilijk

om zijn activiteit op het grondgebied stop te zetten indien de doorverkoop ervan verboden is. Er wordt opnieuw geen verantwoording gegeven voor die gevolgen.

A.3.1.3.4. In een vierde onderdeel betwisten de verzoekende partijen tot slot de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de griefhoudende maatregel aan te nemen. Luidens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is de federale wetgever bevoegd voor het handelsrecht en het vennootschapsrecht. Door de doorverkoop en de aankoop van vergunningen te verbieden, maakt het Gewest inbreuk op die aangelegenheden. Zelfs indien het de impliciete bevoegdheden zou willen aanwenden, zijn de voorwaarden daarvoor niet vervuld. De verzoekende partijen zijn immers van mening dat de maatregel niet noodzakelijk is, niet marginaal is aangezien de essentie zelf van de contractuele vrijheid wordt aangetast, en geen gedifferentieerde regeling vereist omdat de doorverkoop en de aankoop van vergunningen in het verleden waren toegestaan en dat thans zijn in de andere gewesten.

A.3.1.4. De verzoekende partijen leiden een vierde middel af uit de schending, door artikel 30, eerste lid, 4°, f), van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 22 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen die zijn verankerd in artikel 23 van de Grondwet, alsook in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en in de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de in artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vastgelegde vrije mededinging. Zij voeren ook aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onbevoegd is ten aanzien van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, 8°, en van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het vierde middel heeft betrekking op het verbod op exclusiviteitsclausules in de contractuele relaties tussen de exploitanten van taxidiensten en de reserveringstussenpersonen, en op het verbod om extra kosten op te leggen bij de aansluiting van exploitanten die reeds zijn aangesloten bij andere reserveringstussenpersonen.

A.3.1.4.1. In een eerste onderdeel zijn de verzoekende partijen van mening dat de ordonnantiegever zich mengt in de private contractuele relaties van de partijen, hetgeen rechtstreeks ingaat tegen de vrijheid tot contracteren, die het sluiten van een exclusiviteitsclausule omvat. Het Gewest verantwoordt die maatregel door het feit dat ernaar gestreefd wordt voertuigen beschikbaar te houden op de markt, te vermijden dat de exploitanten zouden « afhangen » van één reserveringstussenpersoon, de onafhankelijkheid van de chauffeurs te waarborgen en monopoliesituaties te voorkomen.

Wat de doelstelling betreft om de voertuigen beschikbaar te houden op de markt, begrijpen de verzoekende partijen niet hoe het voorhanden zijn van een exclusiviteitsclausule niet zou waarborgen dat er zoveel mogelijk voertuigen aanwezig zijn om ter beschikking te worden gesteld van het publiek. Overigens zijn de standplaatstaxi's niet verplicht om een beroep te doen op een reserveringstussenpersoon. Bovendien wordt de beschikbaarheid voor het publiek reeds gewaarborgd door de verplichting om elk voertuig een bepaald aantal uur ter beschikking te stellen. Er dient te worden vastgesteld dat de maatregel vanuit dat oogpunt niet noodzakelijk is.

Wat de doelstelling betreft om te vermijden dat de exploitanten zouden « afhangen » van één reserveringstussenpersoon en de onafhankelijkheid van de chauffeurs te waarborgen, herinneren de verzoekende partijen eraan dat de exploitanten-chauffeurs reeds juridisch onafhankelijke en vrije handelaars zijn. Het argument dat een exploitant zou « afhangen » van één tussenpersoon, wekt verbazing omdat er exclusiviteitsclausules bestaan in talrijke handelsovereenkomsten in heel wat sectoren. De exploitanten zijn handelaars en hoeven niet te worden beschermd zoals de consumenten.

Wat de doelstelling betreft om monopoliesituaties te voorkomen, doen de verzoekende partijen gelden dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet uitlegt in welk opzicht de maatregel de enige wijze zou zijn om die situaties te voorkomen. Tot nu toe hebben exclusiviteitsclausules bestaan en co-existeerden meerdere reserveringstussenpersonen op de markt. De maatregel is wat dat betreft niet verantwoord.

A.3.1.4.2. In een tweede onderdeel betogen de verzoekende partijen dat de betwiste maatregelen, onder het voorwendsel om monopoliesituaties te voorkomen, op een drastische wijze afbreuk doen aan de vrije mededinging en die zelfs neutraliseren. Indien de reserveringstussenpersonen immers noch de exclusiviteit mogen opleggen, noch een hogere prijs voor de aansluiting mogen vastleggen voor de exploitanten die elders zijn aangesloten, hebben zij derhalve geen belang meer erbij een lagere prijs dan hun concurrenten aan te bieden. Dat heeft het paradoxale gevolg dat er geen mededinging meer is op de markt. Bijgevolg worden de kosten voor de aansluiting groter, aangezien de reserveringstussenpersonen geen stimulans meer hebben om ze te verlagen.

A.3.1.4.3. In een derde onderdeel betwisten de verzoekende partijen ten slotte de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de grieft houdende maatregelen aan te nemen. Luidens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is de federale wetgever bevoegd voor het handelsrecht en het vennootschapsrecht. Door de exclusiviteitsclausules te verbieden, maakt het Gewest inbreuk op die aangelegenheden. Zelfs indien het Gewest de impliciete bevoegdheden zou willen aanwenden, zijn de voorwaarden daarvoor niet vervuld, aangezien de maatregelen noch noodzakelijk, noch marginaal zijn en geen gedifferentieerde regeling vereisen.

A.3.1.5. De verzoekende partijen leiden een vijfde en laatste middel af uit de schending, door de artikelen 26, § 2, 27, eerste lid, 3°, 30, eerste lid, 4°, en 42 tot 45 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van artikel 22 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met de artikelen 5 en 6 van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 « betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van de Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) » (hierna : de AVG). Zij werpen ook de onbevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op. Het vijfde middel heeft betrekking op de stelselmatige mededelingsplicht voor een hele reeks persoonsgegevens, alsook op het feit dat er een databank wordt opgericht binnen de administratie.

A.3.1.5.1. In een eerste onderdeel betwisten de verzoekende partijen het beginsel zelf van een verplichting om de beoogde gegevens massaal, stelselmatig en integraal door te sturen. Het voorontwerp voorzag zelfs in het doorsturen van gegevens « in real time ». Dat wordt door niets verantwoord. Volgens de Gegevensbeschermingsautoriteit, waarvan het advies werd gevraagd, bestonden er andere middelen die minder afbreuk doen aan het privéleven, om de nagestreefde doelstellingen te bereiken, namelijk administratief beheer en efficiënte controle, bescherming van de klant, voorkoming van sociale en fiscale fraude, alsook het waarborgen van een goede terbeschikkingstelling van de taxi's. De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft de ordonnantiegever trouwens aangemoedigd om die andere maatregelen te nemen.

Wat de bescherming van de klant betreft, zouden de exploitanten ertoe kunnen worden verplicht om de relevante gegevens gedurende een bepaalde periode te bewaren, zonder daarom onderworpen te zijn aan een stelselmatige mededelingsplicht, en ze op het eerste verzoek aan de administratie mee te delen. Dat was het systeem van de ordonnantie van 27 april 1995 dat overigens nog steeds van toepassing is, in afwachting van de tenuitvoerlegging van de bestreden maatregel door de bevoegde minister.

Wat de fiscale en sociale fraude betreft, is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet bevoegd, omdat het om een federale bevoegdheid gaat. Hoe dan ook verhelpt de stelselmatige mededeling van de gegevens de problemen met foute of lacuneuze informatie niet. De verzoekende partijen weerleggen aldus het feit dat de rittenbladen frequent « verdwijnen of worden vernietigd », zoals is vermeld in de parlementaire voorbereiding.

Wat de terbeschikkingstelling van de taxi's betreft, volstaan de controlebevoegdheid van de administratie en het gebruik van een digitale tachograaf ruimschoots.

De verzoekende partijen beklemtonen tot slot dat de andere maatregelen niet alleen minder afbreuk doen aan hun rechten, maar dat zij ook minder duur en minder tijdrovend zijn.

A.3.1.5.2. In een tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen dezelfde bezwaren aan met betrekking tot de verplichting voor de reserveringstussenpersonen om gegevens mee te delen. Zij betwisten het beginsel en de relevantie om de door de exploitanten meegedeelde gegevens via een derde te verkrijgen. Zulks leidt bovendien tot een nutteloze dubbele mededeling. De verzoekende partijen zien niet in waarom de administratie zou moeten weten welke rit via welk platform werd gereserveerd of wat daarbij de prijs en de algemene voorwaarden voor aansluiting zijn.

A.3.1.5.3. In een derde onderdeel zijn de verzoekende partijen tot slot van mening dat de oprichting van een databank in strijd is met de in het middel aangehaalde bepalingen. Uit de in de twee voorgaande onderdelen uiteengezette argumenten vloeit voort dat een dergelijke databank niet gerechtvaardigd is. De doelstellingen kunnen met andere middelen worden bereikt en de exploitanten kunnen zelf hun gegevens bewaren. Zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit heeft beklemtoond, volstaat het niet dat het opzet enkel is om tijd te winnen en de formaliteiten te vereenvoudigen. Overigens verantwoordt niets dat de gegevens over een dermate lange periode van zes jaar worden bewaard, *a fortiori* na de stopzetting van de ermee verbonden exploitatie. Volgens de verzoekende partijen zijn enkele weken voldoende om de controle te verrichten.

A.3.2.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het eerste middel in elk van zijn onderdelen.

A.3.2.1.1. Wat het eerste onderdeel betreft, doet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst gelden dat de aangevoerde verschillen in behandeling betrekking hebben op categorieën die niet vergelijkbaar zijn.

In de eerste plaats zijn de natuurlijke personen en de rechtspersonen niet vergelijkbaar. Over het algemeen zijn de rechtspersonen die een taxidienst exploiteren eenpersoonsvennootschappen of worden zij op zijn minst door één bestuurder beheerd, maar die mogen wel een taxidienst exploiteren op grond van artikel 5, § 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022. Die ordonnantie heeft geen invloed op hun situatie. De enige benadeelde rechtspersonen zijn de grote ondernemingen waarvan geen enkele dagelijkse bestuurder zelf exploitant is. Zelfs indien dergelijke ondernemingen zouden bestaan in de sector, is hun situatie te ver verwijderd van die van een natuurlijk persoon om op nuttige wijze ermee te worden vergeleken. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verschaft hier een praktische verduidelijking naar analogie van de situatie van de advocaten. Er kan niet worden betwist dat een advocaat altijd een natuurlijke persoon is : hij is ertoe gemachtigd dat beroep uit te oefenen. Hij kan evenwel om diverse redenen ervoor kiezen dat beroep via een rechtspersoon uit te oefenen. Niemand zou echter eraan denken om de inschrijving van die rechtspersoon bij de balie te vragen. Precies hetzelfde geldt voor de bij de ordonnantie van 9 juni 2022 ingevoerde nieuwe regeling van vergunningen.

In de tweede plaats zijn de rechtspersonen die houder zijn van een vergunning die onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 werd verkregen, niet vergelijkbaar met de andere rechtspersonen. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement vragen de partijen in feite dat een overheidsbeleid ongewijzigd blijft. De ordonnantiegever heeft hier echter een opportuniteitskeuze gemaakt waarover het Hof zich niet vermag uit te spreken. Overigens wordt het beginsel van gelijkheid niet geschonden wanneer de wetgever eenzelfde categorie van personen op verschillende wijze behandelt in twee opeenvolgende wetgevingen. De situaties zijn des te meer verschillend omdat de exploitatievergunningen voor een taxidienst, onder de regeling van 1995, op zich een economische waarde hadden, waardoor de betrokken rechtspersonen een rechtmatige verwachting en een verworven recht hebben, vandaar het bestaan van de overgangsbepaling.

Ten derde zijn de exploitanten en de reserveringstussenpersonen niet vergelijkbaar. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement merkt op dat zij in de eerste plaats helemaal niet dezelfde activiteiten hebben, activiteiten waarop verschillende uitoefeningsvoorwaarden van toepassing zijn. In de parlementaire voorbereiding wordt trouwens gepreciseerd dat hun behoeften en hun belangen niet samenvallen. In de praktijk zijn de overgrote meerderheid van de exploitanten natuurlijke personen, terwijl de reserveringstussenpersonen bijna altijd grote ondernemingen of zelfs multinationals zijn. Louter de omstandigheid dat de administratieve procedures om de exploitatievergunning en de erkenning van tussenpersoon aan te vragen vergelijkbaar zijn, volstaat niet om die categorieën vergelijkbaar te maken. Daarenboven heeft het Hof reeds in die zin besloten bij zijn voormelde arrest nr. 164/2020.

Hoe dan ook is het criterium van onderscheid wel degelijk objectief, omdat het betrekking heeft op het feit tot de ene of tot de andere categorie te behoren.

De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert vervolgens aan dat er geen aantasting is van het eigendomsrecht, aangezien dat recht wordt gevrijwaard voor diegenen voor wie de vergunningen een economische waarde hadden onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995, hetgeen niet het geval is voor de verzoekende partijen, noch voor de nieuwe exploitanten, voor wie de vergunning kosteloos is en die in elk geval nog geen eigenaar waren. Overigens is het argument dat de bestreden bepalingen de rechtspersonen beletten om een economische activiteit uit te oefenen, verkeerd, aangezien zij juist ertoe gemachtigd zijn, op voorwaarde dat een natuurlijke persoon die houder is van de vergunning, instaat voor het dagelijkse bestuur. Voortaan wordt de waarde niet langer gekoppeld aan het houderschap van de vergunning, maar aan de exploitatie ervan.

De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is van mening dat de hiervoor uiteengezette argumenten eveneens kunnen worden toegepast op de vrijheid van vereniging.

In ondergeschikte orde preciseert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de maatregel in ieder geval voldoende verantwoord is. De ordonnantie bepaalt een reeks exploitatievoorwaarden, waaronder voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid, die intrinsiek verband houden met de natuurlijke persoon die de activiteit uitoefent. Het is dan ook niet onredelijk van een rechtspersoon die een taxidienst zou wensen te exploiteren, te vragen dat hij wordt bestuurd door een persoon die aan die voorwaarden beantwoordt.

Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 was het niet gemakkelijk om de voorwaarden te controleren, omdat veel veranderingen mogelijk waren om reden van overdrachten van ondernemingen, wijzigingen van organen of statuten, enz. De huidige wetgeving strekt ertoe die controles te vereenvoudigen. Zij vormt bovendien een coherent geheel met de andere maatregelen, zoals de niet-overdraagbaarheid van de vergunningen, en beantwoordt aan legitieme doelstellingen door de verworven rechten na te leven als grondslag voor de overgangsregeling.

Tot slot betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de maatregel evenredig is met de nagestreefde doelstellingen. De verzoekende partijen tonen het tegendeel niet aan. De rechtspersonen die reeds houder zijn van een onder bezwarende titel overdraagbare vergunning worden door de nieuwe regeling niet benadeeld, aangezien zij de overgangsmaatregel genieten. Het verbod op het houderschap van een vergunning zonder economische waarde, maar niet op de economische exploitatie ervan kan geen onevenredige gevolgen teweegbrengen.

A.3.2.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in hoofdorde aan dat dat onderdeel onontvankelijk moet worden verklaard. De vrijheid van handel en nijverheid, alsook de vrijheid van ondernemen zijn geen referentienormen van het Hof. Te dezen maken zij zelfs niet het voorwerp uit van argumenten die verband houden met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

In ondergeschikte orde weerlegt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement elke aantasting van de vrijheid van ondernemen. De verzoekende partijen gaan immers uit van het verkeerde postulaat volgens hetwelk het houderschap van de vergunning op zich een economische waarde zou hebben, hetgeen de ordonnantiegever heeft ontkend door ervoor te kiezen van model te veranderen. Het gebrek aan waarde wordt trouwens geconsolideerd door de combinatie met de andere maatregelen, zoals de niet-overdraagbaarheid. Met andere woorden, het is de exploitatie die winst oplevert, en niet de vergunning.

In uiterst ondergeschikte orde voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aan dat de maatregel uitgebreid verantwoord en evenredig is met de nagestreefde doelstellingen, om de redenen die reeds in de voorgaande middelen en onderdelen zijn uiteengezet.

A.3.2.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst dat het onontvankelijk moet worden verklaard, in zoverre het betrekking heeft op het recht van de Europese Unie. De partijen brengen immers geen enkel element van vreemdelingschap aan om de toepassing van het Europese recht te ondersteunen. In elk geval wordt noch de vrije mededinging, noch de vrijheid van vestiging, noch het vrije verkeer geschonden.

De griefhoudende maatregel doet geen afbreuk aan de vrije mededinging. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement merkt op dat de partijen geen beperking van de mededinging aanvoeren waarvan de oorzaak in de bestreden bepalingen ligt. Hij stelt dat artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie te dezen niet van toepassing zijn. Zelfs indien zij dat wel zouden zijn, is de maatregel niet discriminerend, maar integendeel noodzakelijk om het algemeen belang te vrijwaren, en evenredig met het nagestreefde doel. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verwijst in dit verband naar de hiervoor uiteengezette argumenten.

Voorts doet de bestreden maatregel geen afbreuk aan de vrijheid van vestiging. De ordonnantie van 9 juni 2022 creëert geen enkele gunstigere voorwaarde voor de Belgische onderdanen. Overigens is er geen enkele beperking van de vrijheid voor een buitenlandse rechtspersoon om zich op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vestigen. Die persoon moet enkel de geldende voorwaarden naleven.

De in het middel beoogde maatregel doet ten slotte geen afbreuk aan de beginselen van het vrije verkeer. De gewesten moeten de door de andere gewesten afgegeven vergunningen erkennen, hetgeen het geval is en niet wordt betwist door de verzoekende partijen. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement lijken de verzoekende partijen in feite te stellen dat het verbod op houderschap voor de rechtspersonen voorrang zou geven aan de Brusselaars, zonder dat daarvoor evenwel het bewijs wordt geleverd. Hoe dan ook is die bewering fout, aangezien de exploitatievoorwaarden voor iedereen gelden.

A.3.2.1.4. Wat betreft de kwestie van de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, die in het vierde onderdeel wordt aangevoerd, betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in hoofdorde dat het Gewest volkomen bevoegd was om de bestreden bepalingen aan te nemen. Het is ten onrechte dat de verzoekende partijen menen dat een rechtspersoon altijd houder zou moeten zijn van een vergunning om de

economische activiteit uit te oefenen. Zulks wijst in de eerste plaats op een verwarring tussen het houderschap en de exploitatie. De ordonnantie van 9 juni 2022 biedt de rechtspersonen wel degelijk de mogelijkheid om een taxidienst te exploiteren en inkomsten daaruit te halen. In de tweede plaats bestaat dat onderscheid wel degelijk voor talrijke beroepen, waaronder de advocaten, notarissen, architecten, enz. In de derde plaats, zelfs indien er een beginsel zou bestaan volgens hetwelk een rechtspersoon altijd houder zou moeten zijn van een vergunning om de economische activiteit uit te oefenen, ziet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet in in welke bepalingen van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen of van het Wetboek van economisch recht dat beginsel zijn rechtsgrond zou vinden, en de verzoekende partijen verduidelijken het niet.

De ordonnantiegever is bevoegd inzake taxidiensten en verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur. Net als de andere gewesten heeft hij de volledige bevoegdheid in die aangelegenheid gekregen en kan hij dus in beginsel alle nodige maatregelen nemen voor de uitoefening ervan. Een dergelijke regel moet ruim worden geïnterpreteerd. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement brengt in herinnering dat er in die zin een uitgebreide rechtspraak van het Hof bestaat en het arrest nr. 145/2015 van 22 oktober 2015 (ECLI:BE:GHCC:2015:ARR.145) bijvoorbeeld kan te dezen worden overgenomen. De voorwaarden voor de exploitatievergunning voor een taxidienst maken kennelijk deel uit van die bevoegdheid. Bovendien voeren taxi's opdrachten van algemeen belang uit, hetgeen verantwoordt dat zij niet volledig onder de aangelegenheid vallen van het recht dat op elke vennootschap of vereniging van toepassing is.

In ondergeschikte orde, in de veronderstelling dat het Hof van oordeel is dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inbreuk maakt op bevoegdheden die niet de zijne zijn, is artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 van toepassing. De griefhoudende maatregel is immers noodzakelijk, hetgeen reeds werd aangetoond; hij heeft slechts een marginale weerslag op de federale wetgeving aangezien hij enkel betrekking heeft op de Brusselse taxidiensten, en hij vereist een gedifferentieerde behandeling om de redenen die eveneens reeds zijn uiteengezet.

A.3.2.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het tweede middel door inleidend op te merken dat geen enkele kritiek betrekking heeft op de machtiging die bij artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt gegeven aan de Regering om de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen, alsook de vorm ervan vast te stellen. Evenzo heeft geen enkele kritiek betrekking op de voorwaarden waaronder de aanvraag moet worden ingediend met toepassing van artikel 6 van de ordonnantie. Het middel dient dus enkel als ontvankelijk te worden beschouwd in zoverre het betrekking heeft op artikel 7 van de ordonnantie van 9 juni 2022.

A.3.2.2.1. Wat het eerste onderdeel betreft, voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aan dat er geen sprake is van een onverantwoord verschil in behandeling, noch van een aantasting van het recht op arbeid en op de vrije beroepskeuze, evenmin van een aantasting van het eigendomsrecht en van de vrijheid van ondernemen. Die argumenten worden achtereenvolgens onderzocht.

In de eerste plaats verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement naar de reeds uiteengezette argumenten met betrekking tot het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. De griefhoudende maatregel kan niet worden bekritiseerd in zoverre categorieën van personen in twee opeenvolgende wetgevingen op verschillende wijze worden behandeld. Het verschil in behandeling is onbestaande. Zelfs indien dat verschil zou worden erkend, zijn de desbetreffende categorieën niet vergelijkbaar. Onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 hadden de vergunningen een erkende economische waarde, ook voor de eerste aankoop daarvan door de exploitanten. In de nieuwe regeling hebben de vergunningen geen waarde voor de nieuwkomers. In ondergeschikte orde, in de veronderstelling dat de categorieën vergelijkbaar worden geacht, wordt de bestreden maatregel verantwoord door de bedoeling om een nieuwe dynamiek op gang te brengen in de taxisector. De ordonnantiegever heeft evenwel rekening gehouden met de verworven rechten en met het gewettigde vertrouwen van de houders van vergunningen onder bezwarende titel. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement ziet in elk geval niet in wat het nadeel zou zijn van het feit dat niet langer moet worden betaald om een vergunning te verkrijgen.

In de tweede plaats is er geen sprake van een aantasting van het recht op arbeid en op de vrije beroepskeuze. De verzoekende partijen verwijten de wetgever dat hij is teruggekomen op een verworvenheid, namelijk de waarde van de vergunning. Welnu, het middel is onontvankelijk omdat een dergelijke bewering niet onderbouwd is. De verzoekende partijen zetten niet uiteen in welk opzicht het recht op arbeid en de vrije beroepskeuze te dezen zouden zijn geschonden. In werkelijkheid steunt de kritiek op een foute premisse. De vergunningen hebben geen waarde meer, aangezien de huidige ordonnantiegever enkel nog een waarde toekent aan de vergunningen die onder de vroegere ordonnantie werden verkregen. Er bestaat echter geen bovenwettelijk beginsel dat zou voorschrijven dat

elke exploitatievergunning voor een taxidienst in Brussel tegen betaling zou moeten worden verworven en overdraagbaar zou moeten zijn.

In de derde plaats is er geen aantasting van het eigendomsrecht, noch van de vrijheid van ondernemen. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is eveneens van mening dat de partijen ten onrechte ervan uitgaan dat een vergunning altijd een waarde heeft. Hoe dan ook blijven de exploitanten die een vergunning onder bezwarende titel hebben moeten kopen, die vergunning genieten door de overgangsmaatregel. De nieuwkomers ondergaan geenszins een aantasting, aangezien zij kosteloos een vergunning kunnen verwerven. In ondergeschikte orde is de maatregel ruimschoots verantwoord, zoals reeds werd aangetoond.

A.3.2.2.2. Wat het tweede onderdeel betreft, doet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement gelden dat het beginsel van de vrije mededinging, dat onrechtstreeks wordt afgeleid uit artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, onontvankelijk is aangezien het Europese recht niet van toepassing is, zoals reeds werd aangetoond. Toch druist de bestreden maatregel niet in tegen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. De kritiek van de verzoekende partijen heeft betrekking op de ontvankelijkheidsvoorwaarden voor de toekenning van een vergunning. Die vergunning wordt afgegeven indien bepaalde voorwaarden, inzonderheid inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid, zijn vervuld, binnen de perken van de *numerus clausus* en in de volgorde van de aanvragen, waarna de aanvragers op een wachtlijst terechtkomen. Andere criteria hadden niet in aanmerking kunnen komen voor de overtallige aanvragen.

A.3.2.2.3. Wat het derde onderdeel betreft, betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst dat het middel onontvankelijk is in zoverre het betrekking heeft op de richtlijn 2014/23/EU. Die richtlijn is geen referentienorm van het Hof, noch een norm van het Belgische positief recht, omdat zij in intern recht werd omgezet. Zelfs indien zij toepasbaar zou worden verklaard, is het onderdeel niet gegrond omdat die richtlijn, krachtens overweging nr. 14 ervan, te dezen niet van toepassing is op de vergunningen. Evenzo is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat het middel niet ontvankelijk is in zoverre het betrekking heeft op de verordening (EG) nr. 1370/2007, die evenmin een referentienorm van het Hof is. Zelfs indien die verordening toepasbaar zou worden verklaard, is het onderdeel niet gegrond omdat de verordening krachtens artikel 1 ervan van toepassing is op het openbaar vervoer, en niet op het individuele personenvervoer.

A.3.2.3. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het derde middel door inleidend op te merken dat het uitgaat van de verkeerde premisse dat de vergunning noodzakelijkerwijs een waarde zou hebben waarover nooit kan worden beslist die in te trekken. De fout van die bewering werd reeds aangetoond. In zoverre het derde middel dat punt aanvoert, is het onontvankelijk, aangezien het volkomen losstaat van de niet-overdraagbaarheid.

A.3.2.3.1. Wat het eerste onderdeel betreft, voert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aan dat er geen sprake is van een onverantwoord verschil in behandeling, noch van een aantasting van de contractuele vrijheid of van de vrijheid van handel en van ondernemen, net zomin als een aantasting van het eigendomsrecht. Die argumenten worden achtereenvolgens onderzocht.

In de eerste plaats verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement naar zijn voorgaande uiteenzettingen die verband houden met de kritiek op de kosteloosheid van de vergunning. Te dezen bestaat er geen enkel verschil in behandeling, noch een verbreking van de gelijkheid tussen twee opeenvolgende situaties. Het argument dat geen enkele verantwoording zou worden gegeven voor het beginsel van de niet-overdraagbaarheid, moet eveneens worden betwist. Integendeel, uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat die maatregel bedoeld is om een nieuwe dynamiek op gang te brengen in de taxisector, speculatie bij de doorverkoop van de vergunningen tegen te gaan en de waarde weer toe te spitsen op de daadwerkelijke uitoefening van de activiteit. Het ging bij de overgangsmaatregel erom de verworven rechten niet in het gedrang te brengen, vanuit de zorg om een rechtvaardige hervorming. Overigens is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat de verzoekende partijen niet aantonen dat er onevenredige gevolgen zouden zijn voor de categorie die zij benadeeld achten, en kan hij zich enkel afvragen waarin het nadeel gelegen is dat een vergunning die kosteloos werd ontvangen, niet mag worden doorverkocht.

In de tweede plaats meent de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat het middel, in zoverre het is afgeleid uit de schending van de *standstill*-verplichting met betrekking tot de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen, niet ontvankelijk is, aangezien artikel 23 van de Grondwet de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen niet beschermt, zoals het Hof heeft geoordeeld bij zijn arrest nr. 29/2010 van 18 maart 2010 (ECLI:BE:GHCC:2010:ARR.029). In ondergeschikte orde is er geen sprake van een aantasting van die drie vrijheden. De verzoekende partijen leggen op geen enkele

wijze uit waarin de aantasting zou bestaan, en niet zonder reden : van diegenen die ze niet hebben, kunnen de verworven rechten niet worden ingetrokken.

Ten derde is er evenmin een aantasting van het eigendomsrecht. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement stelt dat de verzoekende partijen zich in werkelijkheid beklagen over het feit dat zij geen geld kunnen verdienen door een kosteloos verkregen vergunning door te verkopen. Dienaangaande verwijst hij naar de reeds geformuleerde argumenten.

A.3.2.3.2. Wat het tweede onderdeel betreft, doet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de niet-ontvankelijkheid ervan gelden in zoverre dat onderdeel is afgeleid uit de schending van de vrije mededinging, om de redenen die reeds in het derde onderdeel van het eerste middel zijn vermeld. Het aanvoeren van artikel 101 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is slechts onder bepaalde voorwaarden mogelijk, met name wanneer bij de kritiek ervan wordt uitgegaan dat de bestreden wetskrachtige norm een beperking van de mededinging mogelijk maakt die haar oorsprong vindt in de autonome gedragingen van de ondernemingen, hetgeen niet het geval is voor de door de verzoekende partijen geformuleerde kritiek.

In ondergeschikte orde merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement op dat de grief van de verzoekende partijen betrekking heeft op de onmogelijkheid om een kosteloos ontvangen vergunning door te verkopen. Daarbij preciseert hij dat de ordonnantie van 9 juni 2022 op geen enkele wijze verhindert dat een houder van een exploitatievergunning zijn vennootschap onder bezwarende titel overdraagt aan een andere houder van een exploitatievergunning, indien die laatstgenoemde het bestuur ervan overneemt. In de parlementaire voorbereiding staat dat het gaat om een alledaagse situatie, waarbij de overdracht van het handelsfonds van een slagerij als voorbeeld wordt gegeven.

In uiterst ondergeschikte orde betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de maatregel voldoende verantwoord is ten aanzien van de beoogde doelstellingen, zoals hiervoor reeds werd aangetoond.

A.3.2.3.3. Wat het derde onderdeel betreft, betwist de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de ontvankelijkheid ervan in zoverre het betrekking heeft op het vrije verkeer, daar de verzoekende partijen niet toelichten welke normen worden aangevoerd, noch wat de aanknopingsfactor is met het recht van de Europese Unie. In ondergeschikte orde geeft hij aan dat artikel 58 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de vervoerdiensten onttrekt aan de bepalingen die het vrij verrichten van diensten waarborgen.

De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement betwist op dezelfde wijze de aantasting van de vrijheid van vestiging, aangezien de verzoekende partijen evenmin de referentie bepalingen vermelden. De betwiste maatregel roept op geen enkele wijze een voordeligere voorwaarde in het leven voor de Belgische onderdanen, noch een criterium op grond van de nationaliteit. Voor een in een andere lidstaat gevestigde marktdeelnemer die zich in Brussel zou wensen te vestigen, is het perfect mogelijk een aanvraag voor een exploitatievergunning in te dienen onder dezelfde voorwaarden als de Brusselse exploitanten, en hetzelfde geldt voor de Waalse of Vlaamse marktdeelnemers. Wat de verzoekende partijen in feite beogen, is het bestaan van een *numerus clausus*, waarvan de gegrondheid evenwel niet in het geding wordt gebracht. Immers, of het nu via de overheid of door middel van een overdracht is, de *numerus clausus* blijft bestaan.

A.3.2.3.4. Wat het vierde onderdeel betreft, gaat de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in hoofddorde ervan uit dat er geen inbreuk wordt gemaakt op de bevoegdheden van de federale wetgever. Er wordt immers niet betwist dat de Brusselse wetgever bevoegd is op het vlak van taxidiensten en verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur. De bevoegdheid werd hem echter geheel toegekend, hetgeen ruim moet worden geïnterpreteerd. Het Gewest mag dus alle maatregelen nemen die het geschikt acht. Zoals de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement reeds heeft aangegeven, kan het voormelde arrest nr. 145/2015 te dezen worden overgenomen. Bovendien gaat het om de regulering van de taxisector, een aangelegenheid die betrekking heeft op opdrachten van openbare dienst. In ondergeschikte orde, in de veronderstelling dat het Hof van oordeel is dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inbreuk maakt op bevoegdheden die niet de zijne zijn, is artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ten slotte van toepassing. De griefhoudende maatregel is inderdaad noodzakelijk, hetgeen reeds werd aangetoond; hij heeft slechts een marginale weerslag op de federale wetgeving aangezien hij enkel betrekking heeft op de Brusselse taxidiensten, en hij vereist een gedifferentieerde behandeling om de redenen die eveneens reeds zijn uiteengezet.

A.3.2.4. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement meent dat het vierde middel niet ontvankelijk is, daar de verzoekende partijen niet uiteenzetten in welke zin het recht op het privéleven zou worden

geschonden. Het is eveneens niet ontvankelijk in zoverre het de vrijheid van handel en van ondernemen, en de contractuele vrijheid beoogt, aangezien die vrijheden niet op zichzelf mogen worden aangevoerd. In ondergeschikte orde weerlegt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement de gegrondheid van de drie aangevoerde onderdelen.

A.3.2.4.1. Wat het eerste onderdeel betreft, brengt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in herinnering dat de ordonnantie van 9 juni 2022 werd aangenomen in een context waarin een evenwicht moest worden gevonden tussen de verschillende actoren door rekening te houden met de komst van nieuwe technologieën. De keuze werd gemaakt om de reserveringstussenpersonen te erkennen en een kader ervoor te verschaffen, met de bedoeling innovatie te stimuleren en daarbij ontsporingen te vermijden. Het is in die optiek dat de bestreden maatregel past. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is de doelstelling van de betwiste maatregel dus niet om te interveniëren in de contractuele relaties, maar om twee grote doelstellingen te waarborgen. Enerzijds, de terbeschikkingstelling van voertuigen aan het publiek waarborgen en vermijden dat de exploitanten zouden afhangen van één enkele tussenpersoon. De voertuigen zouden immers niet op optimale wijze ter beschikking worden gesteld van het publiek indien zij exclusief over verschillende tussenpersonen zouden worden verspreid. Anderzijds, gaat het erom de in het verleden vastgestelde misbruiken van machtspositie tegen te gaan, de sector te reguleren en de mededinging te laten spelen in het voordeel van de chauffeurs. De aan de taxi's toegekende opdrachten van algemeen belang verklaren dat zij aan beperkingen en verplichtingen onderworpen zijn. Exploitanten zijn geen gewone handelaars. Tot slot ziet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet in welke onevenredige gevolgen de maatregel zou hebben, temeer daar de verzoekende partijen, die standplaatstaxi's zijn, geen beroep hoeven te doen op een reserveringstussenpersoon om hun activiteit uit te oefenen.

A.3.2.4.2. Wat het derde onderdeel betreft, verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement naar de reeds uiteengezette argumenten met betrekking tot de bevoegdheid van het Gewest om de ordonnantie van 9 juni 2022 aan te nemen.

A.3.2.5. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het vijfde middel en preciseert inleidend dat het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit werd gevraagd over het voorontwerp van de ordonnantie, evenals dat van de Raad van State. Het ontwerp werd vervolgens herwerkt en geamendeerd om rekening te houden met die adviezen.

A.3.2.5.1. Wat betreft het eerste onderdeel, dat betrekking heeft op de verplichting voor de exploitanten om gegevens mee te delen, stelt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de ordonnantie van 9 juni 2022 onontbeerlijk was om een wettelijk kader te verlenen aan het gebruik van de nieuwe technologieën in de taxisector. De ordonnantie van 27 april 1995 was achterhaald en ontoereikend, daar zij de exploitanten ertoe verplichtte dagelijks een rittenblad bij te houden. De gegevens die vroeger op papier werden verzameld, worden nu naar een door de administratie aangewezen server doorgestuurd. De doeleinden van de gegevensverwerking worden naar behoren opgesomd in artikel 44 van de ordonnantie van 9 juni 2022. De nagestreefde doelstellingen zijn van uiteenlopende aard: de klant, met name kwetsbare personen, beschermen, fiscale en sociale fraude voorkomen, en zich ervan vergewissen dat de taxi's ter beschikking worden gesteld van het publiek. In dat kader is de mededelingsplicht noodzakelijk. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, hebben de bewaring van de gegevens door de exploitanten zelf en de mededeling ervan op verzoek *a posteriori* de ondoeltreffendheid ervan aangetoond. Een dergelijk systeem leidde tot een te groot aantal seponeringen van de klachten die de gebruikers hadden. Omgekeerd, communiceren op korte termijn zonder te wachten op een verzoek is een waarborg voor de doeltreffendheid van de controle. Daarenboven betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de maatregel evenredig is met de nagestreefde doelen, overeenkomstig artikel 5 van de AVG. Overigens heeft de wetgever rekening gehouden met de kritiek van de Gegevensbeschermingsautoriteit, inzonderheid door de vereiste te schrappen dat de gegevens « in real time » moeten worden meegedeeld. Tot slot brengt de maatregel geen enkele inmenging met zich mee in de contractuele relaties. Dienaangaande begrijpt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet in welk opzicht het doorsturen van de algemene voorwaarden inbreuk zou maken op de federale bevoegdheid inzake overeenkomsten, temeer daar die algemene voorwaarden toegankelijk moeten zijn voor elke klant.

A.3.2.5.2. Wat betreft het tweede onderdeel, dat betrekking heeft op de verplichting voor de tussenpersonen om gegevens mee te delen, weerlegt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het argument dat betrekking heeft op de dubbele mededeling, aangezien die gewoonweg niet bestaat omdat de meegedeelde gegevens niet dezelfde zijn. De ordonnantie werd overigens gewijzigd om te waarborgen dat aan de tussenpersonen geen gegevens zouden worden gevraagd die evenzeer door de exploitanten zouden kunnen worden verstrekt. Daarenboven worden met de maatregel dezelfde doelstellingen nagestreefd als die welke van toepassing zijn op

de exploitanten. De maatregel was noodzakelijk om het administratief beheer en de controle op de naleving van de ordonnantie te waarborgen. Dat de gegevens worden verstrekt door de reserveringstussenpersonen, maakt het overigens ook mogelijk om te controleren of wordt nageleefd dat de ritten op het grondgebied van de hoofdstad worden uitgevoerd door taxi's die in het bezit zijn van een door een andere entiteit afgegeven vergunning.

A.3.2.5.3. Wat betreft het derde onderdeel, dat betrekking heeft op de oprichting van een databank, preciseert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat het beginsel zelf daarvan voortvloeit uit de in de voorgaande onderdelen beoogde mededelingsplicht. Daar die verplichting verantwoord is, is de oprichting van een databank met het oog op bewaring vereist. Overigens voorziet de ordonnantie van 9 juni 2022 in alle waarborgen om het privéleven van de verzoekende partijen te beschermen. Wat de bewaartermijn betreft, werd het niet aangewezen geacht om een einde te maken aan de gegevensbewaring op het ogenblik dat de vergunninghouder zijn activiteit zou stopzetten, aangezien zulks de controle op fraude en eventuele onregelmatigheden zou schaden. Bovendien had het voorontwerp van ordonnantie voorzien in een termijn van zeven jaar, die tot zes jaar werd gereduceerd in antwoord op de kritiek van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Tot slot brengt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in herinnering dat het daarbij om de maximale termijn gaat, maar dat andere, kortere termijnen zijn vastgesteld in de ordonnantie van 9 juni 2022, evenals gevallen waarin bepaalde gegevens niet worden bewaard.

A.3.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt de vier onderdelen van het eerste middel.

A.3.3.1.1. Wat het eerste onderdeel betreft, betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering eerst het bestaan van de drie aangevoerde verschillen in behandeling.

In de eerste plaats is het verschil tussen de natuurlijke personen en de rechtspersonen juist de kern van de bestreden maatregel. De verzoekende partijen zetten niet uiteen in welk opzicht die twee categorieën vergelijkbaar zouden zijn. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt op dat de grief des te verwonderlijker is daar de verzoekende partijen erkennen dat de rechtspersonen die actief zijn in de taxisector, over het algemeen eenpersoonsvennootschappen zijn waarvoor de afgifte van de vergunning aan uitsluitend natuurlijke personen geen probleem zou mogen vormen.

In de tweede plaats is het verschil tussen de rechtspersonen die houder zijn van een onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 verkregen taxivergunning en de anderen, zeer eenvoudig te verklaren. Het ging erom de verworven rechten van die exploitanten te beschermen, verworven rechten waarover de anderen niet beschikken. De verzoekende partijen wijzen hier enkel op het verschil, zonder uit te leggen in welk opzicht dat verschil de in het middel beoogde bepalingen zou schenden.

In de derde plaats heeft het verschil tussen de exploitanten en de reserveringstussenpersonen geen betrekking op vergelijkbare categorieën. De twee profielen zijn immers zeer verschillend, met, enerzijds, grotendeels natuurlijke personen of eenpersoonsvennootschappen en, anderzijds, handelsvennootschappen of zelfs multinationals. Voor die laatstgenoemden zou het afgeven van de erkenning van reserveringstussenpersoon aan alleen een natuurlijke persoon geen steek houden in de praktijk. Het gemak van de controle door de administratie is dan ook volkomen aangepast aan elke categorie en het is onjuist aan te voeren dat het net zo gemakkelijk zou zijn geweest om de vergunningen te verlenen aan rechtspersonen, rekening houdend met die doelstelling van controle.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist voorts elke aantasting van het eigendomsrecht. De vergunning heeft intrinsiek geen enkele economische waarde omdat zij kosteloos wordt ontvangen, een beperkte geldigheidsduur heeft en niet overdraagbaar is. De vermelding door de verzoekende partijen van een « symbolische waarde » verklaart niet in welke zin de rechtspersonen benadeeld zouden worden door het feit dat hun de mogelijkheid wordt ontzegd om eigenaar te zijn. Alleen voor de taxivergunningen die werden verkregen onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 geldt een afwijking, maar enkel om de verworven rechten van de houders ervan in stand te houden. Volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verwarren de verzoekende partijen in werkelijkheid het houderschap van een vergunning met de uitoefening van een economische activiteit. Een persoon is geen « houder » van een activiteit, maar oefent die uit. Een persoon is daarentegen houder van de vergunning, wat verklaart dat een rechtspersoon een taxidienst kan uitoefenen indien de beheerder-natuurlijke persoon houder is van de vergunning. Dienaangaande geeft de Regering als voorbeeld advocaten die als vennootschap optreden, een voorbeeld dat te dezen volledig kan worden overgenomen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist tot slot elke aantasting van de vrijheid van vereniging. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, wordt een vennootschap niet opgericht om de

exploitatievergunning collectief toegekend te krijgen; dat geschiedt om collectief de economische activiteit te exploiteren waarvoor een vergunning vereist is. Welnu, de ordonnantie maakt zulks mogelijk.

A.3.3.1.2. Wat het tweede onderdeel betreft, verwijst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in hoofdzaak naar de reeds geformuleerde argumenten. Voorts weerlegt zij de wijze waarop het advies van de Raad van State door de verzoekende partijen wordt gelezen. Die eerstgenoemde heeft nooit verklaard dat de maatregel onevenredig was, maar wel dat hij een beperking van de vrijheid van ondernemen vormde die dus kon worden verantwoord. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft rekening gehouden met die kritiek door de voor het nieuwe systeem specifiek ingevoerde maatregel naar behoren te verantwoorden, hetgeen blijkt uit de parlementaire voorbereiding. Zij ziet overigens niet in, en de verzoekende partijen geven ook niet nauwkeurig aan wat een voordeel van het houderschap van de vergunning zou kunnen uitmaken, in vergelijking met het uitoefenen van de economische activiteit.

A.3.3.1.3. Wat het derde onderdeel betreft, betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het argument van de territoriale versnippering, dat zij verwonderlijk acht aangezien de aangelegenheid juist geregionaliseerd is. Tot slot werd hiervoor reeds aangetoond dat geen enkele aantasting van de vrije mededinging te betreuren viel.

A.3.3.1.4. Wat de in het vierde onderdeel opgeworpen bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreft, meent zijn Regering dat die bevoegdheid vaststaat. Het argument van de «juridische hersenschim» volgens hetwelk een onderneming geen economische activiteit zou kunnen uitoefenen zonder ervan «houder te zijn», is onjuist. Zij verwijst daarvoor naar het voorbeeld van de advocaten.

A.3.3.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt het tweede middel door grotendeels te verwijzen naar hetgeen reeds werd geopperd, inzonderheid wat de (ontstentenis van de) waarde van de vergunning betreft, het verschil tussen de situaties vóór en na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 en de aantasting van het eigendomsrecht en van de vrijheid van ondernemen. Met betrekking tot artikel 23 van de Grondwet betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de bewering dat er een achteruitgang is in vergelijking met de vermeende erkenning van de waarde van de vergunning in 2013. In werkelijkheid zijn beide wettelijke regelingen fundamenteel verschillend. Onder de ordonnantie van 9 juni 2022 werd de keuze gemaakt voor een kosteloze vergunning. Vroeger werd het marktaandeel betaald. Er is dus geen schending.

Wat de vrije mededinging betreft, brengt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in herinnering dat taxi's een opdracht van algemeen belang hebben. De toekenning van de vergunningen mag dus niet worden teruggebracht tot een zoektocht naar de beste offertes, op gevaar af dat wordt aangezet om tegen elkaar op te bieden. De ordonnantiegever heeft ervoor gekozen het evenwicht te waarborgen, inzonderheid door een kader te verschaffen voor de tarieven. Vanuit die invalshoek is het mechanisme waarbij de vergunningen worden afgegeven volgens de datum van de aanvraag, niet kennelijk onredelijk. Overigens is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat de richtlijn 2014/23/EU te dezen niet van toepassing is, daar de vergunningen worden afgegeven op vraag van de marktdeelnemers. Hoe dan ook zitten die vergunningen onder de drempel voor de toepasbaarheid van de richtlijn, namelijk 5 186 000 euro. Tot slot is de verordening (EG) nr. 1370/2007 evenmin van toepassing, en dat krachtens artikel 5, lid 4, ervan.

A.3.3.3. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt het derde middel door in hoofdzaak te verwijzen naar de reeds uiteengezette argumenten. Voor het overige kan er geen sprake zijn van een aantasting van de vrije mededinging. De verzoekende partijen vergeten dat de taxi's onder opdrachten van openbare dienst vallen. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beklemtoont trouwens het karakter *intuitu personae* van de vergunningen in die sector. De strikte juridische omkadering wordt verantwoord door de noodzaak om niet alleen over de belangen van de exploitanten, maar ook over die van de chauffeurs en de gebruikers te waken. Bijgevolg is het redelijk om de overdracht aan de hoogste bieder niet eenvoudigweg toe te staan. Er kan evenmin sprake zijn van een aantasting van de vrijheid van vestiging. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, kan een marktdeelnemer die afkomstig is uit een ander gewest of een andere lidstaat van de Europese Unie een vergunningsaanvraag indienen onder dezelfde voorwaarden als een Brusselse marktdeelnemer; er bestaat dus op dat vlak geen enkel verschil in behandeling. Evenmin vormt het feit dat de vergunning niet kan worden overgedragen een rem op de overdracht van de economische activiteit, daar al het overige, wat het vermogen van de onderneming uitmaakt, natuurlijk mag worden doorverkocht.

A.3.3.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is in hoofdzaak van mening dat het vierde middel niet ontvankelijk is bij gebrek aan belang. De bestreden bepaling beschermt de verzoekende partijen immers tegen eventuele misbruiken van machtspositie door sommige reserveringstussenpersonen. Die partijen tonen dus niet aan welk voordeel zou worden gehaald uit een mogelijke vernietiging.

In ondergeschikte orde betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de gegrondheid van het middel. De straattaxi's werken op basis van reservering en hebben dus de diensten nodig die door de reserveringstussenpersonen worden verleend. Gelet op die band van afhankelijkheid dreigen de exploitanten te worden onderworpen aan onevenwichtige contractuele voorwaarden. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering herinnert eraan dat we in het verleden hebben gezien dat een groot aantal exploitanten eenzijdig werden « losgekoppeld » door een reserveringstussenpersoon, waardoor die exploitanten plots zonder inkomsten kwamen te zitten. Het verbod op exclusiviteitsclausules komt tegemoet aan dat risico, daar die clausules in de hand kunnen werken dat er dominante marktdeelnemers ontstaan en ertoe kunnen leiden dat gebruikers ertoe verplicht worden meerdere platforms te gebruiken. Daarenboven worden de exploitanten niet van hun vrijheid beroofd, daar zij nog steeds met slechts één enkele tussenpersoon een overeenkomst kunnen sluiten indien zij dat wensen. Op het argument van de verzoekende partijen antwoordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat zij twijfels heeft over het bestaan van exclusiviteitsclausules in andere activiteitensectoren die als van openbaar nut worden beschouwd. Bovendien moet worden gewezen op het gecompliceerde karakter van de redenering van de verzoekende partijen, die van mening zijn dat de exclusiviteitsclausules een « hoge mate » van mededinging zouden kunnen waarborgen, terwijl het verbod op die clausules als een remming van de mededinging zou werken. Dat argument is paradoxaal. Integendeel, zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat de exploitanten bij alle tussenpersonen zouden zijn aangesloten, zouden zij nog steeds een belang erbij hebben de mededinging te laten spelen om te proberen het percentage te verminderen dat door de reserveringstussenpersoon van de ritprijs wordt ingehouden.

A.3.3.5. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt het vijfde middel door allereerst op te merken dat de te verstrekken gegevens slechts een klein deel uitmaken van de gegevens die de exploitanten en de reserveringstussenpersonen nodig hebben om hun activiteiten te laten draaien. Het gaat dus geenszins om een bijkomende last voor hen om gegevens te verzamelen. De enige bijkomende verplichting bestaat erin die gegevens naar de administratie door te sturen, verplichting die overigens door doelstellingen wordt verantwoord die door de Gegevensbeschermingsautoriteit legitiem werden bevonden. Die Autoriteit had weliswaar kritiek op de permanente toegang en op het feit dat de gegevens in real time zouden worden doorgestuurd, maar de wetgeving werd vervolgens aangepast om tegemoet te komen aan die bekommernis. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering legt uit dat de toegang van de administratie tot de gegevens de periodieke of onaangekondigde controles vervangt die vroeger werden verricht. De ordonnantiegever heeft ervoor gekozen niet mee te gaan met de door de Gegevensbeschermingsautoriteit voorgestelde andere oplossingen, omdat die niet waarborgden dat de doelstelling om de controle doeltreffend te maken, zou worden bereikt. Het nieuwe systeem daarentegen vermijdt het feit dat er volledig moet worden gerekend op de goede samenwerking tussen de exploitanten en de tussenpersonen. Het gaat om een politieke opportuiniteitskeuze. Die keuze is overigens evenredig met het beoogde doel.

Voorts twijfelt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan het belang van de verzoekende partijen bij het middel wat het doorgeven van gegevens door de reserveringstussenpersonen betreft, wat zij niet zijn. Hoe dan ook worden die gegevens op zich verstrekt door de exploitanten, die worden beschermd door de controle van de tussenpersonen. Indien bepaalde gegevens twee keer worden verzameld, kunnen ze juist worden gekruist en kan fraude worden beperkt. Wat betreft het feit dat de administratie voortaan zal weten welke exploitant een beroep doet op welke reserveringstussenpersoon, beklemtoont de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat zulks juist het doel is van de ordonnantie van 9 juni 2022, teneinde een duidelijk beeld te hebben van de realiteit van de sector. Onder de vroegere regeling kon het Gewest nooit weten hoeveel exploitanten werkelijk waren aangesloten bij Uber, hetgeen onaanvaardbaar is in een sector van openbaar nut. De kennis daarvan is onontbeerlijk om het systeem periodiek te beoordelen, zoals de ordonnantie bepaalt.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt trouwens op dat niet « alle soorten » van gegevens worden opgevraagd, maar wel de gegevens die, teneinde tegemoet te komen aan het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit, naar behoren worden opgesomd in artikel 43, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022. Bovendien preciseert de Regering dat met de ordonnantie van 9 juni 2022 geen « databank » wordt aangemaakt, maar wel een « computersysteem », namelijk een systeem of een netwerk dat voldoet aan de beginselen van gegevensbescherming door ontwerp, in de zin van artikel 25 van de AVG. Tot slot wordt erop gewezen dat de termijnen gedurende welke de gegevens worden bewaard, werden aangepast ingevolge het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

A.3.3.6. In ondergeschikte orde, in de veronderstelling dat het Hof de bestreden bepalingen geheel of gedeeltelijk vernietigt, verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ten slotte om de gevolgen van de vernietigde normen te handhaven gedurende een periode van negen maanden, teneinde de ordonnantiegever een redelijke termijn te geven om de vastgestelde ongrondwettigheden te verhelpen. Daardoor kan de rechtszekerheid

worden gewaarborgd in een sector die sterk behoefte daaraan heeft, en kunnen de onevenredige negatieve gevolgen voor die sector worden voorkomen.

A.3.4.1.1. Wat het eerste onderdeel van het eerste middel betreft, antwoorden de verzoekende partijen allereerst dat verschil en niet-vergelijkbaarheid niet met elkaar mogen worden verward. Te dezen zijn de categorieën wel degelijk vergelijkbaar, hoewel er verschillen bestaan tussen de twee types van taxi's; om die reden kan het argument met betrekking tot de eenpersoonsvennootschappen niet worden bijgetreden. Er is dus wel degelijk een verschil in behandeling tussen de beoogde categorieën, daar een rechtspersoon, die enkel exploiteert zonder houder te zijn, in geval van overdracht minder zal worden gevaloriseerd omdat zijn aandelen niet de exploitatievergunning zullen omvatten. Het verwijt aan de verzoekende partijen dat zij enkel nastreven dat een beleid ongewijzigd blijft, kan niet worden aanvaard. De verzoekende partijen betwisten niet het bestaan van een loutere overgangsregeling, maar wel een situatie waarin er sprake is van een permanente gedifferentieerde regeling. Wat de vergelijking met de reserveringstussenpersonen betreft, beklemtonen de verzoekende partijen tot slot dat de verplichtingen die op hen en op de exploitanten rusten nagenoeg identiek zijn, zelfs indien hun belangen onderscheiden zijn. In tegenstelling tot hetgeen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering stelt, zijn zowel de exploitanten als de reserveringstussenpersonen ondernemingen in de zin van het Wetboek van economisch recht; de « handelsvennootschappen » bestaan niet meer.

De verzoekende partijen moeten opnieuw in herinnering brengen dat de waarde van de vergunning in 2013 werd erkend. In tegenstelling tot de Regering begrijpen zij niet in welk opzicht een vergunning een karakter *intuitu personae* zou hebben, dat niet kan worden teruggevonden in de wet. Niettemin staat niets eraan in de weg dat een dergelijk karakter wordt toevertrouwd aan een rechtspersoon. Overigens geven de verzoekende partijen aan dat zij sceptisch staan tegenover de bewering dat « een vennootschap niet wordt opgericht om de exploitatievergunning collectief toegekend te krijgen ». Zij zien niet in waarom dat waar zou zijn. Integendeel, de vennoten van een rechtspersoon kunnen dit op rechtmatige wijze wensen. Indien de houder van de vergunning, natuurlijke persoon, beslist om de exploitatievennootschap te verlaten, zal immers de activiteit ervan voortaan worden stopgezet, vandaar het belang om collectief houder te zijn van een vergunning.

De verzoekende partijen betwisten de verantwoording voor de maatregel ten aanzien van het gemak van de controle. De controle is niet noodzakelijk gemakkelijker met een natuurlijke persoon. Wat het risico op speculatie betreft, gaat het om een al te stellige bewering van de tegenpartijen. Tot slot wordt niet aangetoond dat de uitsluiting van de rechtspersonen een nieuwe dynamiek op gang zou kunnen brengen in de sector, noodzakelijk zou zijn om het karakter van algemeen belang van de diensten te beschermen en de positie van de exploitanten-chauffeurs zou verstevigen.

A.3.4.1.2. Wat het tweede onderdeel van het eerste middel betreft, herinneren de verzoekende partijen in de eerste plaats eraan dat het Hof regelmatig normen heeft onderzocht ten aanzien van de vrijheid van ondernemen en de vrijheid van handel, zodat de aangevoerde exceptie van niet-ontvankelijkheid moet worden verworpen.

Voorts antwoorden de verzoekende partijen aan de tegenpartijen dat, indien een rechtspersoon krachtens de ordonnantie van 9 juni 2022 een vergunning kan exploiteren, aansprakelijk kan worden gesteld en ertoe kan worden gehouden de voorwaarden inzake zedelijkheid van de chauffeurs te allen tijde na te leven, waarom zou hij dan geen houder mogen zijn van de vergunning? De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betoogt dat daaraan geen voordelen zouden zijn verbonden. Het is precies het tegenovergestelde, want de vergunning heeft een economische waarde, wat de Regering ook moe zeggen.

A.3.4.1.3. Wat het derde onderdeel van het eerste middel betreft, betwisten de verzoekende partijen de aangevoerde niet-toepasbaarheid van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Die bepalingen zijn wel degelijk van toepassing en het Hof erkent dit in het arrest nr. 159/2015 van 4 november 2015 (ECLI:BE:GHCC:2015:ARR.159). Ofschoon die bepalingen zich richten tot de ondernemingen, legt het door het Hof van Justitie geïnterpreteerde artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie aan de lidstaten de verplichting op om zich te onthouden van het nemen of het in stand houden van maatregelen welke de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie hun nuttig effect zouden kunnen ontnemen.

Het grensoverschrijdende element waarvan de tegenpartijen de verzoekende partijen verwijten dat zij het niet aantonen, wordt wel degelijk vermeld in het verzoekschrift tot vernietiging. Die laatstgenoemden herhalen het argument dat de bestreden maatregelen een territoriale versnippering creëren. De aangelegenheid werd weliswaar geregionaliseerd, maar de voorwaarden voor de gewestelijke vergunning zijn hier onbestaanbaar met het beginsel van de economische en monetaire unie.

A.3.4.1.4. Wat het vierde onderdeel van het eerste middel betreft, voeren de verzoekende partijen aan in antwoord op het verwijt dat de bepalingen van het Wetboek van economisch recht waaraan afbreuk wordt gedaan, niet worden geïdentificeerd, dat het gaat om de artikelen I.1 tot I.6 van dat Wetboek, waarin de verschillende vormen worden vastgesteld die ondernemingen kunnen hebben, alsook artikel I.1 ervan, waarin de definitie van een onderneming wordt gegeven, die zowel natuurlijke als rechtspersonen omvat. Het beginsel dat uit die bepalingen voortvloeit, is dat van de vrije keuze binnen de strikte perken van de door de federale wet vastgestelde uitzonderingen. De ordonnantie van 9 juni 2022 wijkt van dat beginsel af, daar zij een bepaalde rechtsvorm oplegt om houder te zijn van een exploitatievergunning voor een taxidienst. Geen enkele bepaling van het Wetboek van economisch recht bepaalt echter dat het houderschap en de uitoefening van een economische activiteit van elkaar worden losgekoppeld. Dat is wat de verzoekende partijen bedoelen met de woorden « juridische hersenschim ».

Het voorbeeld van de advocaat, dat ten overvloede naar voren wordt geschoven door de tegenpartijen, is te dezen niet relevant. In de eerste plaats wordt het beroep van advocaat volledig geregeld door het federale recht. Voorts, aangezien het om een beroep gaat en niet enkel om een economische activiteit, is het normaal dat de « titel » alleen mag worden gedragen door een natuurlijke persoon. Omgekeerd zijn de taxidiensten slechts economische activiteiten, die overigens kunnen worden uitgeoefend door een rechtspersoon en die niet mogen worden verward met het beroep van taxichauffeur. Hier is het de taxivennootschap die de activiteit uitoefent via een natuurlijke persoon, de chauffeur, terwijl de advocaat zijn activiteit via zijn vennootschap uitoefent. Tot slot beklemtonen de verzoekende partijen dat een advocaat zijn vennootschap en zijn cliënteel mag overdragen los van de vergunning om het beroep uit te oefenen, terwijl een taxivennootschap geen waarde heeft die onderscheiden is van de vergunning waarvan de zaakvoerder-natuurlijke persoon houder is.

A.3.4.2.1. Wat het eerste onderdeel van het tweede middel betreft, antwoorden de verzoekende partijen dat zij niet betwisten dat zij er geen recht op hebben dat een beleid ongewijzigd blijft. Te dezen betwisten zij een permanente gedifferentieerde regeling, alsook het feit dat de vergunning niet langer de economische waarde heeft die in 2013 eraan was toegekend, hetgeen een schending van de *standstill*-verplichting uitmaakt.

A.3.4.2.2. Wat het tweede onderdeel van het tweede middel betreft, verwijzen de verzoekende partijen naar hun in het vorige middel uiteengezette argument wat de toepasbaarheid van de Europeesrechtelijke normen betreft. Het feit dat taxi's opdrachten van openbaar nut hebben, kan niet alles verantwoorden. Indien een belemmering voor de rechten en vrijheden wordt vastgesteld, moet die belemmering worden verantwoord, hetgeen de tegenpartijen niet doen. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zetten inzonderheid niet uiteen in welk opzicht het feit dat de vergunningen, van 2013 tot 2022, onder bezwarende titel werden afgegeven na een openbare aanbesteding, de kwaliteit van de dienstverlening in het gedrang zou brengen. En terecht, het omgekeerde was het geval. Vroeger werd de vergunning afgegeven op basis van een prijscriterium en een kwaliteitscriterium. De afgifte van een vergunning aan wie eerst komt, dreigt daarentegen de kwaliteit van de dienstverlening te verminderen. Volgens de verzoekende partijen is het dienaangaande verkeerd om staande te houden dat het systeem van aanbesteding de prijzen vervolgens opdreef, daar de kandidaatstellingen juist werden beoordeeld op basis van een prijs-kwaliteitsverhouding.

De verzoekende partijen nemen trouwens nota ervan dat er niet wordt geantwoord op het argument dat de kandidaten die een beter aanbod zouden hebben, maar die te laat zouden komen, worden gediscrimineerd. Bovendien, in tegenstelling tot hetgeen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betoogt, was de toegang tot de markt in het oude systeem niet voorbehouden aan de meest goeiden. Een dergelijk argument brengt het beginsel zelf van de vrijheid van ondernemen in het geding, beginsel dat veronderstelt dat er risico's worden genomen. In de praktijk hebben de meeste taxi-exploitanten daarentegen weinig middelen en gaan zij een lening aan, waarbij overigens voor de berekening van het risico rekening werd gehouden met het feit dat de vergunning kon worden doorverkocht.

A.3.4.2.3. Wat het derde onderdeel van het tweede middel betreft, brengen de verzoekende partijen opnieuw in herinnering dat het Hof wel degelijk bevoegd is om zich te vergewissen van de naleving van de door hen aangevoerde artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, in samenhang gelezen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Dat werd reeds aangetoond in het eerste middel. Wat de richtlijn 2014/23/EU betreft, is een van de voorwaarden voor de toepasbaarheid ervan dat het de marktdeelnemer vrij staat zich uit de verlening van diensten terug te trekken. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert aan dat zulks het geval is voor de taxi's. De verzoekende partijen betwisten dat, aangezien er een dwingende verplichting bestaat om voertuigen ter beschikking te stellen van het publiek. Voorts kan het argument dat is afgeleid uit de drempel van 5 186 000 euro niet worden gevolgd. Bij dat bedrag moet immers rekening worden gehouden met de inkomsten die afkomstig zijn van de gebruikers en met de eventuele verlengingen van

de looptijd van de concessie. De taxivergunningen zijn echter 7 jaar geldig en kunnen eindeloos worden verlengd, waardoor het totaalbedrag ver boven de drempel ligt. Tot slot is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, wat de verordening (EG) nr. 1370/2007 betreft, van mening dat die niet van toepassing is op het individuele personenvervoer, maar wel op het openbaar vervoer. Hij is anderzijds echter steeds blijven herhalen dat de taxi's een dienst van openbaar nut zijn. De verordening moet dus niet opzij worden verschoven. In geval van twijfel vragen de verzoekende partijen het Grondwettelijk Hof om aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende prejudiciële vraag te stellen :

« Moeten de artikelen 101 en 102 VWEU, artikel 4, lid 3, VEU, artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, de richtlijn 2014/23/EU van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten en de verordening (EG) nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, in die zin worden geïnterpreteerd dat de afgifte door een aanbestedende overheid van een exploitatievergunning voor een taxidienst – met de ermee samenhangende verplichting voor de exploitant-begunstigde dat hij die dienst gedurende een minimumaantal uren per week daadwerkelijk moet verrichten – noodzakelijkerwijs moet worden voorafgegaan door een openbare aanbestedingsprocedure, in voorkomend geval met inachtneming van de in de voormelde richtlijn 2014/23/EU vervatte bepalingen ? ».

A.3.4.3. Wat het derde middel betreft, verwijzen de verzoekende partijen hoofdzakelijk naar hetgeen in het vorige middel werd uiteengezet. In het licht van de debatten over de praktische toepassing van de ordonnantie van 9 juni 2022 hebben de verzoekende partijen een brief gestuurd naar de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om navraag te doen naar de precieze voorwaarden van de door artikel 10, § 4, van de ordonnantie ingevoerde overdrachtsregeling. Die laatstgenoemde heeft hun geantwoord dat er zich twee gevallen konden voordoen. Ofwel gaat het om een overdracht van een rechtspersoon, die dan ook houder blijft van de vergunning. Ofwel gaat het om de overdracht van de vergunning zelf, waarbij er twee geldige subgevallen zijn : ofwel gaat het om een rechtspersoon-cessionaris die zelf houder is van een vergunning die vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 werd afgegeven, ofwel gaat het om een natuurlijke persoon, met inachtneming van artikel 5, § 2, van de ordonnantie. Alle andere overdrachten zijn verboden.

De verzoekende partijen zijn verbaasd over een dergelijk antwoord en betwisten het. De Regering verzint hier een regel. Nergens wordt de verplichting opgelegd dat de cessionaris een natuurlijke persoon moet zijn indien hij niet reeds houder is van een vergunning. Die regel is des te onbegrijpelijker omdat artikel 10, § 4, van de ordonnantie een afwijkende regeling invoert. Het antwoord is eveneens in strijd met het door de tegenpartijen aangevoerde argument dat het verbod voor de rechtspersonen om houder te zijn van de vergunning, wordt verantwoord door het feit dat die vergunning voortaan kosteloos wordt afgegeven. De verzoekende partijen beklemtonen dat een dergelijke lezing wederom strijdig is met het argument dat de verworven rechten worden nageleefd. In de vroegere regeling kon de overdracht immers zowel aan rechtspersonen als aan natuurlijke personen geschieden; indien die oude vergunningen, die verworven rechten zijn, voortaan niet meer mogen worden overgedragen aan natuurlijke personen, worden die vermeende verworven rechten niet in acht genomen, temeer daar de cessionaris tien jaar zal moeten wachten alvorens zelf de vergunning over te dragen. Tot slot is die nieuwe voorwaarde discriminerend, aangezien zij de cessionarissen onder bezwarende titel van de vergunning die onder de gelding van de vroegere wetgeving werd afgegeven vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 en de cessionarissen onder bezwarende titel van de vergunning die onder de gelding van de vroegere wetgeving werd afgegeven na de inwerkingtreding van de voormelde ordonnantie, op verschillende wijze behandelt.

Tot besluit moet artikel 10, § 4, van de ordonnantie van 9 juni 2022 in die zin worden geïnterpreteerd dat artikel 5, § 2, niet van toepassing is. Indien dat niet het geval zou zijn, schendt de bepaling de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de *standstill*-verplichting, het eigendomsrecht en de vrijheid van ondernemen.

A.3.4.4. In antwoord op het derde middel weerleggen de verzoekende partijen in de allereerste plaats de exceptie van niet-ontvankelijkheid die is afgeleid uit het gebrek aan belang om de vernietiging van een bepaling te vorderen die werd opgevat om « hen te beschermen ». De verzoekende partijen wensen niet dat de wetgever in hun plaats beslist over de contractuele bedingen waarvoor zij zouden opteren. Hoe dan ook wordt een analoog middel aangevoerd door een reserveringstussenpersoon in de zaak nr. 7914, die wordt samengevoegd met de voorliggende zaak.

De verzoekende partijen herhalen eveneens dat het middel met betrekking tot het privéleven ontvankelijk is. Volgens hen is het nochtans duidelijk dat de contractuele relaties onder het privaatrecht van de private ondernemingen vallen. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft reeds geoordeeld dat artikel 8 van

het Europees Verdrag voor de rechten van de mens van toepassing was. Bijgevolg is artikel 22 van de Grondwet eveneens toepasbaar. Het middel is evenzeer ontvankelijk in zoverre het betrekking heeft op de vrijheid van ondernemen, aangezien het Grondwettelijk Hof herhaaldelijk heeft aanvaard kennis te nemen van middelen die verband houden met die vrijheid, alsook met de vrijheid van handel en de contractuele vrijheid.

A.3.4.4.1. Wat het eerste onderdeel van het derde middel betreft, merken de verzoekende partijen op dat het argument dat de straattaxi's moeten werken op basis van een reservering, niet pertinent is, daar de verzoekende partijen standplaatstaxi's zijn. Niettemin toont zulks wel aan dat de maatregel discriminerend is. Hoe dan ook is dat enige argument te zwak om de exclusiviteitsclausules te verbieden. Voorts antwoorden de verzoekende partijen dat de situatie van « losgekoppelde » exploitanten in het verleden niet onderbouwd is. In elk geval kan zulks geen betrekking hebben op de standplaatstaxi's, die zonder reservering kunnen werken, maar wel op de vroegere VVC-chauffeurs die illegaal werkten. Hoe dan ook is het argument evenmin toereikend. Wat betreft het feit dat moet worden vermeden dat een actor over een hegemonie beschikt of dat de gebruiker meerdere platforms moet gebruiken, zijn de verzoekende partijen van mening dat niemand ooit aan de gebruikers heeft opgelegd dat zij een beroep moeten doen op meerdere tussenpersonen. Het feit dat de gebruiker de keuze heeft tussen verschillende reserveringstussenpersonen en dat die inspelen op de klantenbinding, is eigen aan een concurrentieel systeem. Indien het doel zou zijn om het volledige aanbod voor de gebruiker op eenzelfde plaats samen te brengen, zou de bestreden maatregel overigens ondoeltreffend en tegenstrijdig zijn. Bovendien wordt volgens de verzoekende partijen geen enkel verband gelegd tussen de exclusiviteitsclausules en een mogelijk tekort aan taxidiensten die ter beschikking van het publiek worden gesteld. Wanneer de Regering over hegemonie spreekt, beoogt zij in feite duidelijk Uber, maar die vennootschap kon lange tijd over een hegemonie beschikken, niet dankzij de exclusiviteitsclausules, maar omdat zij illegaal handelde en daardoor een oneerlijke concurrentie creëerde. Sindsdien zijn tal van concurrenten op de markt verschenen. Voorts is het aangevoerde argument van het openbaar nut geen wondermiddel dat alles zou verantwoorden; tevens moet de aantasting van de rechten en vrijheden worden verantwoord, hetgeen te dezen niet het geval is. Tot slot weerleggen de verzoekende partijen het argument dat de exploitanten niet in staat zijn om zichzelf te verdedigen. De verzoekende partijen kunnen alleen maar veronderstellen dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering daarmee verwijst naar de betogingen van de taxichauffeurs tegen Uber enkele jaren geleden. Die betogingen hadden in de eerste plaats betrekking op het feit dat het Gewest zelf niet optrad om te verhinderen dat een illegale activiteit zich tot een hegemonie ontwikkelde.

A.3.4.4.2. Wat het tweede onderdeel van het derde middel betreft, antwoorden de verzoekende partijen dat het mededingingsbelemmerende karakter niet moet worden beoordeeld aan de hand van het doel van de maatregel, maar wel het gevolg ervan, met toepassing van de rechtspraak van het Gerecht van de Europese Unie van 27 oktober 1994 in zake *Fiatagri UK Ltd en New Holland Ford Ltd t. Commissie* (T-34/92, ECLI:EU:T:1994:258). Een maatregel die bedoeld is om de mededinging te waarborgen, kan leiden tot concurrentievervalsing, en dat is te dezen precies het geval. Overigens ontkennen de verzoekende partijen de contractuele vrijheid om van reserveringstussenpersoon te veranderen niet, maar dat kan worden gedaan door de aansluitingsovereenkomst op te zeggen; het is geenszins nodig de exclusiviteitsclausules te verbieden. Een dergelijke vrijheid is trouwens noodzakelijk voor de vrije mededinging, maar staat volkomen los van enige exploitanten die zogenaamd volledig zouden afhangen van één reserveringstussenpersoon. Bovendien zien we dat er bij meerdere aansluitingen een gebrek aan zichtbaarheid, voorspelbaarheid en waarborg voor de gebruiker is. Dat kan eveneens leiden tot loyaliteitsconflicten bij de exploitanten en tot het risico dat ritten worden geannuleerd indien een rit van een andere reserveringstussenpersoon voordeliger is. De verzoekende partijen beklemtonen dat er in de praktijk in de hoofden van de gebruiker een associatie bestaat tussen de tussenpersoon en de exploitant, die onlosmakelijk is en tot klantenbinding leidt. Op basis daarvan kiest en beoordeelt de gebruiker een dienstverlening. De verzoekende partijen wijzen nogmaals erop : ingeval alle exploitanten aangesloten zijn bij alle reserveringstussenpersonen, zal er onvermijdelijk *de facto* een totaal gebrek aan mededinging zijn, hetgeen het risico met zich meebrengt dat de kosten voor de aansluiting stijgen. Dat is op zijn minst paradoxaal voor een maatregel waarbij gevreesd wordt voor een monopolie.

A.3.4.4.3. Wat het derde onderdeel van het derde middel betreft, antwoorden de verzoekende partijen op de tegenpartijen en halen zij de wetbepalingen aan waarop de ordonnantie van 9 juni 2022 een inbreuk maakt, namelijk artikel 5.14 van het Burgerlijk Wetboek, waarin de contractuele vrijheid is vastgelegd, en de artikelen VI.91/1 en volgende van het Wetboek van economisch recht, waarbij onrechtmatige bedingen worden verboden.

A.3.4.5.1. Wat het eerste onderdeel van het vijfde middel betreft, nemen de verzoekende partijen nota van het feit dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering trots is dat zij het doorsturen van gegevens « in real time » heeft opgeheven ingevolge het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit, maar wijzen zij erop dat de meeste gegevens toch moeten worden doorgestuurd zodra ze worden aangemaakt of verzameld, zodat kan worden

gesproken van een « bijna-real time », waardoor het argument van de Regering enigszins hypocriet is. In werkelijkheid had de kritiek van de Gegevensbeschermingsautoriteit op generieke wijze betrekking op het beginsel volgens hetwelk alle gegevens met betrekking tot de ritten, de chauffeurs, de voertuigen, de overeenkomsten, de periodes van terbeschikkingstelling en de algemene voorwaarden op een stelselmatige, integrale en gesystematiseerde wijze zouden worden doorgestuurd. Tot slot stellen de verzoekende partijen dat zij het beginsel van onaangekondigde controles niet betwisten, waaraan zij de voorkeur zouden hebben gegeven, zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit suggereert. Een dergelijk systeem zou immers alle doelstellingen van de ordonnantiegever hebben bereikt, is niet duur, noch complex om uit te voeren en is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De wetgever dient te kiezen voor de maatregel die het privéleven het minst aantast : dat is niet enkel een kwestie van opportuiniteitskeuze.

A.3.4.5.2. Wat het tweede onderdeel van het vijfde middel betreft, verklaren de verzoekende partijen allereerst dat zij een belang hebben bij de grief, want die gegevens hebben rechtstreeks betrekking op hen. Vervolgens, in antwoord op het argument dat de verzamelde gegevens twee keer worden gekruist om fraude en lacunes te vermijden, brengen zij in dat ofwel het nieuwe systeem zulks onmogelijk maakt en het argument niet pertinent is, ofwel het nieuwe systeem fraude en lacunes niet verhindert en een dubbele mededeling van de gegevens dat evenmin belet. Hoe dan ook laat de kruising van de gegevens zich moeilijk verzoenen met de AVG, zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit reeds heeft opgemerkt. Wat het argument betreft om een « duidelijk beeld » te hebben van de realiteit van de sector, vormt dat beeld een statistisch doeleinde waarvoor het niet nodig is om personen te identificeren. Voor het overige kan die doelstelling met andere middelen worden bereikt.

A.3.4.5.3. Wat het derde onderdeel van het vijfde middel betreft, zijn de verzoekende partijen van mening dat de argumenten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op al te stellige wijze worden aangevoerd. Die doet aan woordspeling met het begrip « computersysteem », zonder daarbij uit te leggen waaruit het verschil met een databank bestaat. Bovendien vereist het verkrijgen van de gegevens niet *ipso facto* dat ze worden opgenomen in een databank. Tot slot volstaat de limitatieve opsomming in de ordonnantie niet, temeer daar die lijst zeer uitgebreid is. Er is een verantwoording vereist voor elk type van gegevens.

A.3.4.6. Tot slot antwoorden de verzoekende partijen op het door de tegenpartijen geformuleerde verzoek om de gevolgen van de bestreden bepalingen te handhaven, dat daarbij een onderscheid moet worden gemaakt tussen de situaties. In de eerste plaats behoeft de vernietiging met betrekking tot het verbod op de afgifte van een vergunning aan rechtspersonen geen wetgevend optreden. In de tweede plaats vereist de vernietiging met betrekking tot de kosteloze afgifte een wetgevend optreden, maar kan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ondertussen aanbestedingen uitschrijven. In de derde plaats behoeft noch de vernietiging van de niet-overdraagbaarheid, noch die van de exclusiviteitsclausules een wetgevend optreden. Tot slot vereisen de vernietigingen met betrekking tot de gegevens een wetgevend optreden, maar zet de Regering niet uiteen in welk opzicht de openbare dienstverlening door die vernietigingen in het gedrang zou worden gebracht.

A.3.5. Inleidend wil de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement in zijn repliek enkele opmerkingen doen gelden over de vergunningen onder de ordonnantie van 9 juni 2022 in het algemeen. De verzoekende partijen brengen niet in het geding dat de meeste huidige exploitanten van standplaatstaxi's als rechtspersoon optreden en dat kunnen blijven doen in die vorm. De argumenten worden dus geformuleerd in naam van exploitanten die hun intrede wensen te doen op de markt van de standplaatstaxi's onder de nieuwe regeling. Dat gezegd zijnde, ziet de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet in hoe de rechten van die laatstgenoemden worden beperkt, daar het aan hen toekomt om te beslissen of zij onder de van toepassing zijnde voorwaarden al dan niet die markt willen betreden. Bovendien zou het houderschap van de vergunning door een natuurlijke persoon die de taxidienst als rechtspersoon mag exploiteren voor zover hij instaat voor het beheer ervan, geen problemen mogen opleveren voor de toekomstige kandidaten die, zoals de meeste huidige actoren, exploitanten-chauffeurs zijn. Door de gecombineerde toepassing van de regels van de ordonnantie is de enige manier om winst te maken in de taxisector wel degelijk om de activiteit te exploiteren, aangezien de vergunning geen goed is. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement vraagt zich dan ook af of hetgeen werkelijk wordt gevraagd door de verzoekende partijen en in hun ogen toelaatbaar is, niet gewoon het eeuwige status quo is. Tot slot is de cirkelredenering volgens welke een vergunning noodzakelijkerwijs een waarde zou hebben, een andere opvatting over de organisatie van de sector dan die van de ordonnantiegever. Hoe dan ook kan een opgeheven ordonnantie niet worden aangevoerd om dat argument te ondersteunen.

A.3.5.1.1. Wat het eerste onderdeel van het eerste middel betreft, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat het risico dat de vergunninghouder zijn vennootschap verlaat en zijn vergunning meeneemt, moet worden gerelativeerd. Er kunnen voorzorgen worden genomen via statutaire en

contractuele clausules om de volledige stopzetting van activiteit te vermijden. In de praktijk zal de vergunninghouder niet ver komen zonder de middelen van de vennootschap, die de voertuigen omvatten.

A.3.5.1.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement repliceert niet op het tweede onderdeel van het eerste middel.

A.3.5.1.3. Wat het derde onderdeel van het eerste middel betreft, blijft de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement erbij dat het Hof niet bevoegd is ten aanzien van de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Zelfs indien het Hof dat zou zijn, tonen de verzoekende partijen niet aan dat het Gewest het tot stand komen van mededingingsregelingen zou hebben opgelegd of begunstigd, of aan particuliere marktdeelnemers de verantwoordelijkheid zou hebben overgedragen voor het nemen van maatregelen tot interventie op economisch gebied, zoals kan worden gelezen in de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

A.3.5.1.4. Wat het vierde onderdeel van het eerste middel betreft, neemt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement nota van de bepalingen van het Wetboek van economisch recht die de verzoekende partijen uiteindelijk ter staving van hun argument hebben aangevoerd. De ordonnantie van 9 juni 2022 druist evenwel niet in tegen die bepalingen. Uit de opgesomde bepalingen volgt niet dat er een beginsel van absolute keuzevrijheid zou bestaan om elke economische activiteit te mogen voortzetten, welke die ook zij, in eender welke vorm. Hoe dan ook maakt de ordonnantie van 9 juni 2022 het juist mogelijk een taxidienst te exploiteren in de vorm van een rechtspersoon. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beklemtoont bovendien dat de opgesomde bepalingen het evenmin mogelijk maken om de stelling te onderbouwen volgens welke het basisbeginsel is dat een onderneming *de facto* houder is van de activiteit die ze uitoefent, hetgeen de verzoekende partijen onrechtstreeks toegeven wanneer zij vermelden dat er geen enkele bepaling van het Wetboek van economisch recht is die de activiteit scheidt van het houderschap ervan. En terecht, er bestaat immers een houderschap van de vergunning, maar niet van de activiteit. Tot slot zijn de antwoorden die door de verzoekende partijen worden gegeven op de analoge situatie van de advocaten niet overtuigend. Zij onderscheiden het « beroep » van de activiteit zonder daarbij het eerste te definiëren. Hoe dan ook bestaan er heel wat andere voorbeelden van gereguleerde beroepen waarvoor een vergunning is vereist, zoals de auto-expert, die noodzakelijkerwijs een natuurlijke persoon is, maar die zijn beroep mag uitoefenen als rechtspersoon.

A.3.5.2. Met betrekking tot het tweede middel merkt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement allereerst op dat de verzoekende partijen niet betwisten dat de artikelen 5, § 1, en 6 van de ordonnantie van 9 juni 2022 geen betrekking op hen hebben. Het middel moet bijgevolg worden beperkt tot artikel 7.

A.3.5.2.1. Wat het eerste onderdeel betreft, wijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement enkel erop dat de door hem aangevoerde niet-ontvankelijkheid ten aanzien van het recht op arbeid, de vrije keuze van beroepsarbeid en de *standstill*-verplichting, niet werd betwist.

A.3.5.2.2. Wat het tweede onderdeel betreft, begrijpt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement niet wat het door de verzoekende partijen aangevoerde begrip « economisch en kwalitatief beter aanbod » zou kunnen omvatten. De vergunning is immers kosteloos en de aanvragers moeten aan exact dezelfde kwaliteitseisen voldoen om de aanvraag op rechtsgeldige wijze in te dienen. De benadeelde categorie in de zin van de verzoekende partijen bestaat dan ook niet.

A.3.5.2.3. Wat het derde onderdeel betreft, repliceert de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat nergens in het verzoekschrift melding wordt gemaakt van enige discriminatie, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen betogen in hun antwoord. Wat het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie betreft, leggen de verzoekende partijen het Hof van Justitie woorden in de mond en leggen zij een te indirect verband tussen het optreden van de gewestwetgever en de normen van het Verdrag. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement kan niet anders dan opmerken dat de verzoekende partijen niet betwisten dat de richtlijn 2014/23/EU wel degelijk werd omgezet in Belgisch recht, *in casu* door de wet van 17 juni 2016 « betreffende de concessieovereenkomsten », en te dezen dus niet van toepassing is. De exploitatievergunning voor een taxidienst is echter evenmin een concessie krachtens die wet.

A.3.5.3. Met betrekking tot het derde middel verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement uitsluitend naar de reeds uiteengezette argumenten.

A.3.5.4. Het vierde middel maakt in de eerste plaats het voorwerp uit van een repliek van de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement over de ontvankelijkheid ervan. Hij merkt op dat de verzoekende partijen

niet de exceptie betwisten ten aanzien van artikel 23 van de Grondwet. Voorts, in tegenstelling tot hetgeen zij betogen, blijft het middel onontvankelijk wat de aangevoerde vrijheden betreft, want nergens in het verzoekschrift wordt een vermeende discriminatie vermeld.

A.3.5.4.1. Wat het eerste onderdeel betreft, wijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement nogmaals op het sterke verband dat bestaat tussen het verbod op de exclusiviteitsclausules en de terbeschikkingstelling van voertuigen aan het publiek. Een dergelijke maatregel kan immers alleen maar de waarschijnlijkheid verhogen dat de gebruikers hun weg vinden naar de beschikbare voertuigen. Bijgevolg bevordert hij de mededinging en de innovatie, in tegenstelling tot een markt die is bevroren door exclusiviteitsclausules, waar het te nemen risico groter is. Voorts betoogt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat de antwoorden van de verzoekende partijen verwarrend zijn wanneer zij de vrijheid naar voren schuiven in geval van ontstentenis van een verbod en de loyaliteitsconflicten in geval van een verbod op de bekritiseerde clausules, of wanneer zij het totale gebrek aan mededinging aanvoeren in geval van een verbod, en de mogelijkheid dat er een marktdeelnemer met een hegemonie kan ontstaan zonder verbod. Dat is net in strijd met de werkelijkheid.

A.3.5.4.2. Met betrekking tot het tweede onderdeel verwijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement uitsluitend naar de reeds uiteengezette argumenten.

A.3.5.4.3. Wat het derde onderdeel betreft, is de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van mening dat de bestreden maatregel artikel 5.14 van het Burgerlijk Wetboek en de artikelen VI.91/1 en volgende van het Wetboek van economisch recht noch in het geding brengt, noch de naleving ervan verhindert. Volgens de verzoekende partijen zouden de entiteiten van het land hun bevoegdheden nooit op correcte wijze kunnen uitoefenen, omdat louter de weerslag op de contractuele relaties een inbreuk zou vormen. Hoe dan ook is de contractuele vrijheid niet absoluut en kan elke wetgever van het Rijk, bij de uitoefening van zijn bevoegdheden, daarin afwijkingen aanbrengen. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is het paradoxaal dat de verzoekende partijen het contractenrecht aanhalen, terwijl zij een inbreuk op het handelsrecht en het vennootschapsrecht aanklagen. Zelfs indien een inbreuk zou worden vastgesteld, worden de voorwaarden van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 nageleefd, zoals reeds werd aangetoond.

A.3.5.5. Wat het vijfde middel betreft, betwijfelt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat andere maatregelen even doeltreffend zouden zijn als de bestreden maatregel. Gegevens ter beschikking stellen aan de overheid is duidelijk ontoereikend, net zoals de digitale tachograaf, die niet alle gegevens verwerkt, defect kan zijn of gewoonweg, zoals we in het verleden hebben gezien voor vrachtwagens, mogelijk nooit wordt geactiveerd. Voorts stelt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement dat het niet relevant is om staande te houden dat kwaadwillige exploitanten en chauffeurs de gegevens toch niet zullen verstrekken. De controleurs zullen zich daar snel en gemakkelijk rekenschap van geven dankzij het huidige systeem, en zullen hun handelen daarop kunnen afstemmen. Wat betreft de onbevoegdheid van het Gewest op strafrechtelijk gebied om de artikelen 35 tot 38 van de ordonnantie van 9 juni 2022 aan te nemen, zij erop gewezen dat het antwoord van de verzoekende partijen verkeerd is, aangezien het om een intrinsiek beginsel van de bevoegdheidsverdeling gaat. Tot slot wijst de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement erop dat de artikelen 42 tot 45 van de ordonnantie juist waarborgen dat de doorgestuurde gegevens worden verzameld met inachtneming van de algemene beginselen inzake gegevensbescherming en bescherming van het privéleven.

A.3.6.1.1. Het eerste onderdeel van het eerste middel maakt het voorwerp uit van een repliek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die allereerst in herinnering brengt dat de ordonnantie van 9 juni 2022 de overdracht van de rechtspersonen zelf niet verbiedt. Vervolgens, wat het karakter *intuitu personae* betreft, merkt zij op dat niet eraan zou mogen worden getwijfeld, aangezien de exploitatievergunning enkel wordt afgegeven aan diegenen die beantwoorden aan voorwaarden die onlosmakelijk verbonden zijn met hun persoon. Dat karakter kan weliswaar aan een rechtspersoon worden toevertrouwd, maar dit vormt geen argument om de keuze van de ordonnantiegever te betwisten. Evenzo brengt de Regering niet in het geding dat er een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de vennootschap en van de vergunninghouder bestaat maar, opnieuw, is zij niet in strijd met het karakter *intuitu personae*.

Ter repliek op de door de verzoekende partijen opgeworpen hypothese van een zaakvoerder die vergunninghouder is en zijn vennootschap verlaat, betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de pertinentie van het argument, ondanks de waarachtigheid ervan. Dat toont vooral de grenzen van de juridische fictie van de rechtspersoon aan. Bovendien lijken de verzoekende partijen het collectieve houderschap en het houderschap door een rechtspersoon, die twee verschillende zaken zijn, met elkaar te verwarren.

Ten slotte, hoewel de overdracht van een exploitatie aan een rechtspersoon mogelijk is, wijst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering erop dat het Gewest ter zake niet bevoegd is. Die mogelijkheid maakt de controletaak van de overheid trouwens moeilijker, vandaar de wil om die ingewikkelde situaties zo veel mogelijk te beperken.

A.3.6.1.2. Het tweede onderdeel van het eerste middel maakt het voorwerp uit van een repliek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die allereerst wijst op het onjuiste karakter van de bewering dat, ingevolge het vertrek van de vergunninghouder uit zijn eigen vennootschap, die laatste plotseling niets meer waard zou zijn. Integendeel, meestal bevindt het gehele vermogen zich in de vennootschap, met inbegrip van de voertuigen.

A.3.6.1.3. Het eerste onderdeel van het eerste middel maakt het voorwerp uit van een repliek van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die haar onbegrip uit over het verband dat de verzoekende partijen leggen tussen de bestreden bepalingen en de economische en monetaire unie. Die onsamenhangendheid moet volgens haar te wijten zijn aan het feit dat de door de verzoekende partijen aangevoerde « territoriale versnippering » niet bestaat.

A.3.6.1.4. Ten slotte repliceert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op het vierde onderdeel van het eerste middel. Zij merkt op dat verschillende artikelen van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en van het Wetboek van economisch recht worden aangehaald. De ordonnantie van 9 juni 2022 is echter niet in strijd met de keuze om al dan niet een onderneming op te richten die, zoals de verzoekende partijen beklemtonen, de vorm van een rechtspersoon alsook van een natuurlijke persoon kan aannemen. De houder van een taxivergunning kan immers in die twee vormen optreden. Ten slotte, wat de analogie met het beroep van advocaat betreft, overtuigt het antwoord van de verzoekende partijen niet. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verwijst op dat punt naar de uiteenzettingen die door de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn aangedragen.

A.3.6.2.1. Wat het eerste onderdeel van het tweede middel betreft, verwijst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering naar de argumenten die reeds zijn aangevoerd.

A.3.6.2.2. Wat het tweede onderdeel van het tweede middel betreft, beklemtoont de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in verband met het vermeende kwaliteitsverlies van de vergunningsaanvragen, dat daar niets van aan is. Onder de ordonnantie van 27 april 1995 waren de kwaliteitscriteria immers vastgesteld bij uitvoeringsbesluiten. In de nieuwe regeling werden die eisen grotendeels overgenomen, die worden vermeld in bijlage 8 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 « betreffende de taxidiensten ». De verzoekende partijen tonen niet aan dat onder de vroegere regeling de « kwaliteit » van de kandidaten beter was dan die eisen. Bovendien is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat er, aangezien er geen voorwaarden meer zijn voor het opnemen van economische overwegingen, noch van kwaliteitseisen voor de dienstverlening in de vergunningsaanvragen, geen verschil in behandeling kan bestaan zoals aangevoerd door de verzoekende partijen.

A.3.6.2.3. Wat het derde onderdeel van het tweede middel betreft, wenst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te repliceren op de voorwaarde met betrekking tot de vrijheid om op elk ogenblik af te zien van het verstrekken van de diensten, teneinde de toepasbaarheid van de richtlijn 2014/23/EU te verantwoorden. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, volstaat de loutere verplichting tot terbeschikkingstelling aan het publiek niet om te besluiten dat hun die vrijheid zou worden onttrokken. Een dergelijk argument is niet ernstig. Niets belet de taxi-exploitanten daarentegen om helemaal af te zien van hun activiteit. Bijgevolg zijn de taxidiensten geen concessies van openbare dienst, ongeacht de waarde ervan. Aangezien noch de richtlijn, noch de verordening van toepassing zijn, dient niet te worden ingegaan op het verzoek om aan het Hof van Justitie van de Europese Unie een prejudiciële vraag te stellen.

A.3.6.3. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering blijft het derde middel weerleggen en betwist dat zij een voorwaarde aan de wettekst heeft toegevoegd. Bij artikel 5, § 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt op algemene wijze de verplichting opgelegd om een vergunning enkel aan natuurlijke personen af te geven. Het vormt het algemene beginsel van de nieuwe regeling, dat bijgevolg ook van toepassing is op artikel 10, § 4, van de ordonnantie. De enige uitzondering heeft betrekking op de rechtspersonen die een vergunning hebben verkregen vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie. Het is duidelijk dat die afwijking niet van toepassing dient te zijn op de nieuwe marktpelers. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering voert in essentie aan dat artikel 10, § 4, afwijkt van het gemeen recht van de ordonnantie en restrictief moet worden geïnterpreteerd.

A.3.6.4. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt het vierde middel in haar repliek, zowel wat de ontvankelijkheid als wat de grond betreft. Wat het belang van de verzoekende partijen betreft, beklemtoont zij dat het feit dat de verzoekende partijen menen vrij te kunnen beslissen of zij een exclusiviteitsclausule wensen te

sluiten, niets te maken heeft met de kwestie van het belang. Bovendien is de aangevoerde vrijheid twijfelachtig, aangezien dergelijke clausules in de praktijk modelclausules zijn die in aansluitingscontracten worden ingevoegd. Vervolgens, wat het argument met betrekking tot de weerslag op de mededinging betreft, is de Regering van mening dat de verzoekende partijen al te gemakkelijk vergeten dat de aansluiting niet de enige kosten uitmaakt die door reserveringstussenpersonen worden gefactureerd, aangezien er ook en vooral commissies bestaan die op elke rit worden ingehouden.

A.3.6.4.1. Wat het eerste onderdeel van het vierde middel betreft, repliceert de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ten aanzien van de verzoekende partijen dat aan standplaatstaxi's eveneens de mogelijkheid wordt ontzegd om een exclusiviteitsclausule te sluiten; zij worden dus niet anders behandeld dan straattaxi's en het feit dat zij een rit zonder reservering kunnen aannemen, doet daaraan geen afbreuk. Bovendien herinnert de Regering aan het risico van een eenzijdige loskoppeling. Die is niet hypothetisch, aangezien zij heeft plaatsgevonden in november 2021, toen Uber 2 000 chauffeurs plotseling heeft losgekoppeld, waardoor hun van de ene dag op de andere inkomsten werden ontzegd. Het is weliswaar mogelijk om zich bij een andere tussenpersoon aan te sluiten om het hoofd te bieden aan een dergelijke situatie. Die verandering heeft evenwel een kostprijs en er is tijd nodig om te wennen aan andere arbeidsomstandigheden. Hoewel Uber destijds illegaal was, is het dat inmiddels niet meer en zijn de ongepaste blokkeringen daarom niet verdwenen. Bovendien domineert Uber nog steeds de markt, hetgeen een extra reden vormt om exclusiviteitsclausules te verbieden.

A.3.6.4.2. Wat het tweede onderdeel van het vierde middel betreft, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet overtuigd door het argument dat erin bestaat aan te voeren dat het verbod van exclusiviteitsclausules tot gevolg heeft dat de vrije mededinging en de vrijheid van ondernemen worden beperkt. In essentie is het effect strikt het tegenovergestelde. Die beperking wordt hoe dan ook niet bewezen. Bovendien weerlegt de Regering het argument van « trouw aan één tussenpersoon », dat net in de weg staat aan het doel van mededinging. Evenzo is het vereiste onlosmakelijke verband tussen de chauffeur en de reserveringstussenpersoon in tegenspraak met de poging van de verzoekende partijen om in dezelfde memorie het effect van de eenzijdige loskoppelingen te relativiseren. Volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering berust de klantenbinding in de praktijk op de kwaliteit van het platform, op de wachttijd en op de stiptheid, alsook op de kwaliteit van de dienstverlening door een chauffeur. Geen van die punten vereist een exclusiviteitsclausule.

A.3.6.4.3. Wat het derde onderdeel van het vierde middel betreft, betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat de bestreden bepaling een inmenging in de beginselen van het mededingingsrecht vormt : zij vormt integendeel een nadere regel voor de uitoefening van het beroep van reserveringstussenpersoon.

A.3.6.5.1. Wat het eerste onderdeel van het vijfde middel betreft, beklemtoont de Brusselse Hoofdstedelijke Regering allereerst dat de wijziging die door de Brusselse wetgever in de ordonnantie is aangebracht als reactie op het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit, niet anekdotisch is. De overdracht gebeurt niet in real time maar de informatie wordt doorgestuurd naar een computerserver waartoe de administratie enkel binnen de strikte perken die bij artikel 43, § 8, van de ordonnantie van 9 juni 2022 zijn vastgesteld, toegang kan krijgen. Het vrijwel onmiddellijk doorsturen van de gegevens is niet onevenredig, aangezien digitale technologie alomtegenwoordig is in het moderne leven en in de taxisector. Het spreekt vanzelf dat er steeds personen met slechte bedoelingen zullen bestaan, maar dat volstaat volgens de Regering niet om het nieuwe systeem ter discussie te stellen.

A.3.6.5.2. Wat het tweede onderdeel van het vijfde middel betreft, doet de Brusselse Hoofdstedelijke Regering opmerken dat geen enkel systeem fraude en lacunes ooit onmogelijk heeft gemaakt, maar het huidige systeem spoort ze doeltreffender op. Bovendien wijst zij op het feit dat de Gegevensbeschermingsautoriteit geen kritiek heeft geuit over het kruisen van gegevens.

A.3.6.5.3. Wat het derde onderdeel van het vijfde middel betreft, antwoordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op de kritiek over de woordkeuze door te preciseren dat een databank een eenvoudig bestand is waarin de informatie wordt gecompileerd (bijvoorbeeld een Excelbestand), terwijl een computerbestand een complexere digitale architectuur is. Dat beschermt meer, aangezien het de mogelijkheid biedt om toegangsbarrières op te werpen en het risico van lekken en diefstal te vermijden. In antwoord op het argument over de opslag merkt de Regering op dat die noodzakelijk is indien men wil dat het systeem werkt. De opsomming van de beoogde gegevens is niet « bijzonder uitgebreid », maar beperkt zich tot de strikt noodzakelijke gegevens.

A.3.6.5.4. Wat de handhaving van de gevolgen betreft, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat, zelfs in de gevallen waarin het arrest « *self-sufficient* » zou zijn, het voor de wetgever desalniettemin noodzakelijk zou zijn om de gevolgen van het arrest te onderzoeken en om er op wetgevend vlak een antwoord op

te bieden. Bovendien ziet de Regering niet in hoe zij aanbestedingen zou kunnen uitschrijven zonder bepaling *ad hoc*. Ten slotte kan er geen twijfel bestaan over de rechtsonzekerheid.

Ten aanzien van de zaak nr. 7914

A.4.1. De verzoekende partij in de zaak nr. 7914 is de naamloze vennootschap « Taxi Radio Bruxellois », die bekend is onder de handelsnaam « Taxis Verts ». Volgens haar maatschappelijk doel is zij een onderneming voor het beheer en de exploitatie van alle diensten inzake vaste of mobiele telecommunicatiemiddelen ten bate van ondernemingen voor personenvervoer, en beantwoordt zij dus aan de definitie van reserveringstussenpersoon luidens de ordonnantie van 9 juni 2022. De bepalingen waarvan zij de vernietiging vordert, raken haar situatie rechtstreeks en ongunstig, aangezien zij haar verbieden om in een exclusiviteitsclausule te voorzien en haar zware verplichtingen opleggen voor het meedelen en verwerken van gegevens. De verzoekende partij meent dus een belang te hebben bij het beroep.

A.4.1.1. De verzoekende partij leidt een eerste middel af uit de schending, door artikel 30, eerste lid, 4°, *f*), van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 22 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie en met de artikelen 101 en 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De onbevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ten aanzien van artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, 8°, en ten aanzien van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt eveneens opgeworpen. Het eerste middel heeft betrekking op het verbod van exclusiviteitsclausules en op het verbod om meerkosten op te leggen aan de exploitanten die bij verschillende reserveringstussenpersonen zijn aangesloten.

A.4.1.1.1. In een eerste onderdeel klaagt de verzoekende partij de onverantwoorde inmenging in de vrijheid van handel en nijverheid en in de contractuele vrijheid aan. Volgens haar mengt de overheid zich in de wijze waarop de reserveringstussenpersonen hun economische activiteiten uitoefenen en regelt zij een privaatrechtelijke relatie tussen twee private marktdeelnemers. In de parlementaire voorbereiding worden verschillende doelstellingen voor de bestreden maatregelen vermeld.

Ten eerste is het de bedoeling om het mogelijk te maken dat de voertuigen zo veel mogelijk ter beschikking van het publiek worden gesteld. De verzoekende partij ziet het verband niet tussen het verbod van de exclusieve relatie tussen twee marktdeelnemers en dat doel, temeer daar geen enkele uitleg wordt verschaft. Zulks is des te onbegrijpelijker daar de exploitanten niet verplicht zijn om gebruik te maken van de diensten van een reserveringstussenpersoon. Bovendien wordt de beschikbaarheid reeds gewaarborgd bij de artikelen 6, § 4, en 26, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022. Bijgevolg zijn de maatregelen niet noodzakelijk voor het nagestreefde doel en hebben zij zelfs het omgekeerde effect van wat wordt verhoopt. Zonder exclusiviteit worden de forfaitaire bedragen die door de overheid zijn vastgesteld voor de subcategorieën van taxi's, zoals de taxi's voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM's) en de uitstootvrije taxi's, in de feiten immers onbeschikbaar gemaakt, aangezien de chauffeurs de reserveringstussenpersonen zullen kiezen die de voordeligste ritten aanbieden. Dat creëert een situatie waarin de terbeschikkingstelling van de voertuigen niet meer gewaarborgd zou zijn tijdens bepaalde periodes of voor bepaalde soorten van ritten die niet financieel voordelig genoeg zijn voor de chauffeurs.

Ten tweede wenst de ordonnantiegever te vermijden dat een aantal exploitanten « volledig afhankelijk » zijn van één reserveringstussenpersoon. De verzoekende partij is van mening dat die reden uit de lucht is gegrepen om een dermate grote inmenging te verantwoorden. Exclusiviteitsclausules bestaan in andere economische sectoren zonder dat dit voor problemen zorgt. Het betreft hier een eenvoudige kwestie van contractuele vrijheid en niets toont aan dat de exploitanten een bijzondere beschermingsregeling nodig hebben.

Ten derde strekken de maatregelen ertoe de onafhankelijkheid van de exploitanten te waarborgen. De verzoekende partij voert aan dat de exploitanten zelfstandige ondernemers zijn en dat die onafhankelijkheid niet in het geding zou kunnen worden gebracht door het loutere bestaan van een exclusiviteitsclausule.

Ten vierde bestond de wil erin te vermijden dat zich monopoliesituaties voordoen. Volgens de verzoekende partij wordt dit tegengesproken door de concurrentiële situatie die op de Brusselse markt bestaat en die reeds vóór het griefhoudende verbod bestond. De verzoekende partij is daarentegen van mening dat de maatregelen een nadelig effect zullen hebben op de mededinging. Indien de exploitanten bij alle reserveringstussenpersonen zijn aangesloten, zullen die laatsten zich immers niet meer kunnen of willen onderscheiden, hetgeen de mededinging kan neutraliseren in plaats van stimuleren.

A.4.1.1.2. In een tweede onderdeel voert de verzoekende partij aan dat de bestreden maatregelen onverenigbaar zijn met het beginsel van vrije mededinging dat is vastgelegd bij de in het middel bedoelde instrumenten van Europees recht, en haalt zij in dat verband het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie aan, gewezen in grote kamer op 5 december 2006 in zake *Federico Cipolla e.a.* (C-94/04 en C-202/04, ECLI:EU:C:2006:758), volgens hetwelk de lidstaten geen maatregelen mogen handhaven die het nuttig effect van de op ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken. Te dezen kan de ordonnantie van 9 juni 2022 evenwel leiden tot het zonder meer neutraliseren van de mededinging op de markt van de reserveringstussenpersonen, zoals in het vorige onderdeel is uiteengezet. Daarbij komen nog het risico dat men zich niet meer kan onderscheiden en dus het risico dat er mechanismen voor afspraken en misbruik van machtspositie op poten worden gezet.

A.4.1.1.3. Ten slotte betwist de verzoekende partij, in een derde onderdeel, de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Luidens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is de federale wetgever bevoegd voor het handelsrecht en het vennootschapsrecht. Door exclusiviteitsclausules te verbieden, maakt het Gewest inbreuk op die aangelegenheden. Zelfs indien men een beroep zou willen doen op de impliciete bevoegdheden, zijn de voorwaarden om zulks te doen niet vervuld, aangezien de maatregelen noch noodzakelijk, noch marginaal zijn en geen gedifferentieerde regeling vereisen.

A.4.1.2. De verzoekende partij leidt een tweede middel af uit de schending, door de artikelen 30, eerste lid, 4°, en 42 tot 45 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van artikel 22 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 7, 8 en 52 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met artikel 16 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en met de artikelen 5 en 6 van de AVG. Het tweede middel heeft betrekking op de verplichting tot stelselmatige mededeling van een hele reeks persoonsgegevens, alsook op de oprichting van een databank binnen de administratie.

De verzoekende partij voert aan dat de maatregel verder gaat dan hetgeen noodzakelijk is en afbreuk doet aan het recht op gegevensbescherming en dus, *a fortiori*, aan het recht op een privéleven. In dat verband is het bijzonder irrelevant om in een dubbel systeem voor het meedelen van gegevens te voorzien, bij zowel de exploitanten als de reserveringstussenpersonen. Dit verhoogt het risico op een lek en is al te dwingend, temeer daar er andere oplossingen bestaan, die worden voorgestaan door de Gegevensbeschermingsautoriteit. Ten slotte doet de verzoekende partij gelden dat de gevraagde gegevens het zakelijke geheim schenden, met name hetgeen betrekking heeft op de prijzen.

A.4.2.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het eerste middel door te verwijzen naar de argumentatie die in de zaak nr. 7911 is uiteengezet met betrekking tot het vierde middel. Hij voegt evenwel eraan toe dat de verzoekende partij in werkelijkheid artikel 31, §§ 1 en 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bekritiseert en de uitvoering ervan met betrekking tot de aan de Regering verleende machtiging om de tarieven te bepalen waarvoor geen rekening zou worden gehouden met de partnerschapsovereenkomsten van de reserveringstussenpersonen. Die grief is onontvankelijk omdat zij niet wordt beoogd in het middel, betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van een machtiging en op geen enkel verschil in behandeling wijst.

A.4.2.2. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement weerlegt het tweede middel door te verwijzen naar de argumentatie die in de zaak nr. 7911 is uiteengezet met betrekking tot het tweede en het derde onderdeel van het vijfde middel. Bovendien is het tweede middel onontvankelijk in zoverre de verzoekende partij nog meer geschonden normen aanvoert zonder uit te leggen of te preciseren in welk opzicht die zouden zijn geschonden.

A.4.3.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering betwist elke inmenging in de vrijheid van handel en nijverheid, die in het eerste middel wordt aangeklaagd. Er bestaat immers een dubbel verband tussen het verbod van exclusiviteit en de beschikbaarheid van de voertuigen. Enerzijds zal het aanbod, indien de exclusiviteit wordt gehandhaafd, onvermijdelijk gefragmenteerd zijn, hetgeen de gebruiker zal verplichten om meerdere reserveringstoepassingen te gebruiken, hetgeen het omgekeerde is van wat de ordonnantiegever wenst. Anderzijds beoogt de maatregel de eenzijdige uitsluiting van een exploitant te vermijden indien de exclusiviteit wordt geweigerd. Dit alles is nog belangrijker voor de straattaxi's, die enkel via reservering kunnen werken, en is *a fortiori* nog belangrijker voor het publiek. Het feit dat standplaatstaxi's niet worden verplicht om gebruik te maken van de diensten van een reserveringstussenpersoon, doet daaraan geen afbreuk.

Bovendien begrijpt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het argument van de verzoekende partij met betrekking tot het risico van ritten die onbeschikbaar zijn wegens contractuele prijzen niet, dat op zijn minst onduidelijk is. Daaruit volgt maar één lering, namelijk dat de verzoekende partij probeert een systeem te

verdedigen dat de exploitanten volledig afhankelijk kan maken van één tussenpersoon en dat de beginselen van de vrije mededinging kan schenden waarvan de verzoekende partij nochtans een voorvechter is. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partij aanvoert, zijn de taxi-exploitanten geen ondernemingen zoals de andere, aangezien hun opdrachten van algemeen belang worden toevertrouwd. De vrees voor een misbruik van machtspositie is gegrond, gezien het verleden ter zake. In dat verband slaagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niet erin het argument te begrijpen volgens hetwelk de ontstentenis van exclusiviteitsclausules de mededinging « zou neutraliseren ». Integendeel, alles leidt tot het tegenovergestelde effect. In werkelijkheid komt het argument erop neer dat een schending van de aangevoerde norm wordt verantwoord, aangezien wordt beweerd dat de uitsluiting van exclusiviteitsclausules tot verboden afspraken zal leiden.

A.4.3.2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering weerlegt het tweede middel, om redenen die soortgelijk zijn aan die welke zijn uiteengezet in de zaak nr. 7911, waarnaar zij verwijst. Voor het overige wijst zij erop dat de Gegevensbeschermingsautoriteit het « dubbele » systeem voor het meedelen van gegevens nooit heeft bekritiseerd. Integendeel, dat systeem beperkt de risico's van fraude en is enkel geldig voor bepaalde opgesomde gegevens. Er is evenmin een schending van het zakengeheim of van het privéleven, aangezien de bestreden bepalingen noodzakelijk zijn om de effectiviteit van het toezicht op de naleving van de wettelijke verplichtingen te waarborgen.

A.4.3.3. Ten slotte, in ondergeschikte orde, gesteld dat het Hof de bestreden bepalingen geheel of gedeeltelijk vernietigt, verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de gevolgen van de vernietigde normen te handhaven gedurende een periode van negen maanden teneinde de ordonnantiegever een redelijke termijn te laten om de vastgestelde ongrondwettigheden te verhelpen. Dat zal het mogelijk maken om de rechtszekerheid te waarborgen in een sector die sterk nood eraan heeft en om de onevenredige negatieve gevolgen voor die sector te voorkomen.

A.4.4. Wat de ontvankelijkheid van het beroep betreft, antwoordt de verzoekende partij, met betrekking tot artikel 22 van de Grondwet, dat de uiteenzettingen in verband met de schending van de vrijheid van handel, van de vrijheid van ondernemen en van de contractuele vrijheid kunnen worden overgenomen. Er bestaat immers een onbetwistbaar verband tussen die vrijheden en het recht op een privéleven. Voor de bepalingen van de Europese verdragen moet de kritiek worden verworpen, aangezien de verzoekende partij het punt reeds uitvoerig heeft uiteengezet in haar verzoekschrift. Er bestaat immers een risico dat de mededinging tussen reserveringstussenpersonen wordt geneutraliseerd. Bovendien beweert de verzoekende partij, met betrekking tot de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen, dat het vanzelfsprekend is dat die vrijheden, in het middel, in samenhang worden gelezen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Ten slotte, wat artikel 31, §§ 1 en 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreft, doet de verzoekende partij gelden dat, in tegenstelling tot hetgeen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aanvoert, het niet de bedoeling is om de mogelijkheid om de tarieven te bepalen te bekritisieren, maar te bevestigen dat het verbod op exclusiviteitsclausules bepaalde ritten waarvan de prijzen contractueel worden vastgelegd, onbeschikbaar kan maken voor het publiek.

A.4.4.1.1. Ten gronde voert de verzoekende partij met betrekking tot het eerste onderdeel van het eerste middel aan dat elke argumentatie van de tegenpartijen uitgaat van het postulaat dat het verbod van exclusiviteitsclausules de terbeschikkingstelling van taxi's aan het publiek zou bevorderen. Dat principiële standpunt wordt niet gestaafd en is overigens verkeerd. Er bestaat geen enkel bewijs voor dat verband in de parlementaire voorbereiding. Voor de verzoekende partij is het argument in werkelijkheid louter formeel en een cirkelredenering. Het is niet omdat een klant toegang zou kunnen krijgen tot alle taxi's via één enkele reserveringstussenpersoon dat het voor hem gemakkelijker zou zijn om toegang te krijgen tot een voertuig. Bovendien is geen enkele exploitant « volledig afhankelijk », aangezien hij steeds van tussenpersoon kan veranderen. Volgens de verzoekende partij betreft de aansluiting bij verschillende reserveringstussenpersonen een « mercenaire » logica. Ten slotte herhaalt zij dat de maatregel het omgekeerde effect heeft van wat wordt verhoopt en verwijst zij op dat punt naar haar verzoekschrift.

Vervolgens antwoordt de verzoekende partij op het argument van de prijs van de ritten, dat de Regering niet begrijpt. De combinatie van het verbod van exclusiviteitsclausules en de vastgestelde tarieven kan de reserveringstussenpersonen verhinderen om hun contractuele verplichtingen na te komen, indien geen chauffeurs worden gevonden om bepaalde ritten uit te voeren. Dat leidt tot een situatie waarin de beschikbaarheid van de voertuigen voor het publiek tijdens bepaalde periodes niet meer zou zijn gewaarborgd. Volgens de verzoekende partij moet worden vastgesteld dat dat effect op zijn minst een tegengesteld effect is.

A.4.4.1.2. Wat het tweede onderdeel van het eerste middel betreft, beweert de verzoekende partij allereerst dat hetgeen van belang is, wanneer de mededinging wordt beoogd, het effect van de maatregel en niet het doel

ervan is, overeenkomstig de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Dat is wat de verzoekende partij in haar verzoekschrift heeft uiteengezet door te verwijzen naar het averechtse effect van de bestreden maatregel. De exclusiviteitsclausules maken het mogelijk om de mededinging te stimuleren, in tegenstelling tot het verbod ervan, dat de markt stillegt en afvlakt. Iedereen zal ertoe worden gebracht dezelfde prijzen en dezelfde diensten aan te bieden. Erger nog, de situatie zou het maken van afspraken of machtsposities in de hand kunnen werken. Indien er nog twijfel zou bestaan, vraagt de verzoekende partij het Hof om de volgende vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie te stellen :

« Zijn de artikelen 101 en 102 van het VWEU, in samenhang gelezen met artikel 4, lid 3, van het VWEU, bestaanbaar met de in het geding zijnde nationale wetgeving die exclusiviteitsclausules tussen reserveringstussenpersonen en taxi-exploitanten verbiedt, aangezien zij de mededinging op de markt van de reserveringstussenpersonen kan neutraliseren, mededingingsbeperkende gedragingen te hunnen aanzien in de hand kan werken en het nuttig effect van de op die ondernemingen toepasselijke mededingingsregels dus ongedaan kan maken ? ».

A.4.4.2. De verzoekende partij antwoordt op de argumenten van de tegenpartijen over het tweede middel, zowel wat de ontvankelijkheid als wat de grond betreft. Over de ontvankelijkheid bestaat er volgens haar geen enkele twijfel, krachtens de Europese rechtspraak, waarvoor naar de vorige uiteenzettingen wordt verwezen. De in het middel bedoelde Europeesrechtelijke bepalingen waarborgen het recht op een privé- en gezinsleven, het recht op bescherming van persoonsgegevens en het evenredigheidsbeginsel.

Ten gronde verwijst de verzoekende partij in hoofdzaak naar de argumenten die in het verzoekschrift zijn uiteengezet. Voor het overige is zij van mening dat uit het stilzwijgen van de Gegevensbeschermingsautoriteit over het dubbele systeem voor het meedelen van gegevens, dat daarom niet geldig werd verklaard, geen argument kan worden afgeleid. Vervolgens, ongeacht of het een computersysteem dan wel een databank betreft, had de kritiek van de Gegevensbeschermingsautoriteit betrekking op het ingrijpende karakter van de gegevensverzameling, en werd zij niet verzacht door enkel de woorden « alle types [van] gegevens » te vervangen door de woorden « de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1 ». Ten slotte beweert de verzoekende partij dat het loutere feit dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ingrijpt in de tarieven, de georganiseerde en stelselmatige mededeling van die gegevens, die onder het zakengeheim vallen, niet kan verantwoorden, argument waarop de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement trouwens niet antwoordt.

A.4.5.1. Wat het eerste middel betreft, stelt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement vast dat de verzoekende partij gewag maakt van een « onbetwistbaar verband » zonder uit te leggen waaruit dat zou bestaan. De combinatie met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, die vanzelfsprekend wordt geacht, is nochtans niet duidelijk in het verzoekschrift. De prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie waarom wordt verzocht, is gebaseerd op het net betwiste postulaat van de aantasting van de mededinging en is overigens al te vaag; zij moet dus worden geweerd.

A.4.5.2. Wat het tweede middel betreft, blijft de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement erbij dat het onontvankelijk is ten aanzien van het Europese recht. Het volstaat niet om zich op een inbreuk op het privéleven te beroepen : daarvoor moet worden aangetoond dat de ordonnantie van 9 juni 2022 binnen het toepassingsgebied van het recht van de Europese Unie valt, hetgeen hier niet het geval is.

A.4.5.3. Ten slotte herhaalt de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement zijn verzoek tot handhaving van de gevolgen door eraan te herinneren dat de ordonnantie van 9 juni 2022 is aangenomen na lange besprekingen en ingevolge tal van blokkeringen en betogingen. Het betreft een moeilijk te bewaren evenwicht. Een vernietiging zou dat precaire evenwicht dan ook overhoophalen en kan de spanningen weer aanwakkeren. De voorgestelde termijn van negen maanden is in dat opzicht redelijk en adequaat.

A.4.6.1. Wat het eerste middel betreft, is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat de nadelige gevolgen van een machtspositie niet hypothetisch zijn. Zij herinnert aan het voorval met de vennootschap Uber die, op 26 november 2021 om 18 uur, 2 000 chauffeurs van haar platform heeft losgekoppeld. Dat voorval is maar het meest spectaculaire in een reeks andere en het is net dat wat het verbod van exclusiviteitsclausules wil voorkomen. Vervolgens is de terbeschikkingstelling aan het publiek volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een algemene problematiek, die moet worden beoordeeld ten aanzien van de gehele voertuigvloot en niet op individuele schaal zoals de verzoekende partij aanvoert. Het argument van de « mercenaire » geest is niet ernstig. Een beroep doen op de diensten van verschillende reserveringstussenpersonen is een ernstigere manier om de contractuele vrijheid en de vrije mededinging te waarborgen dan het door de verzoekende partij voorgestane systeem van exclusiviteit, dat machtsposities versterkt. Ten slotte begrijpt de Regering niet in welk opzicht

contractuele prijzen een weerslag zouden hebben. De exploitant voert een rit hoe dan ook uit; het enige dat verandert is de tussenpersoon.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verzet zich tegen het stellen van de gesuggereerde prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie, aangezien daarin wordt uitgegaan van de verkeerde vooronderstelling dat de mededinging wordt aangetast en aangezien het nut ervan niet wordt aangetoond.

A.4.6.2. Wat het tweede middel betreft, erkent de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat uit het stilzwijgen van de Gegevensbeschermingsautoriteit niet blijkt dat zij een systeem geldig verklaart. Dat stilzwijgen plaatst de relevantie van de kritiek van de verzoekende partij desalniettemin in perspectief. De Regering herinnert ook aan het verschil tussen een databank en een computersysteem, dat reeds is toegelicht. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partij aanvoert, zijn dus niet alle gegevens op elk ogenblik toegankelijk.

A.4.6.3. Ten slotte neemt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering nota van het feit dat de verzoekende partij met geen woord rept over de handhaving van de gevolgen van de eventueel vernietigde normen en dus moet worden geacht zich niet ertegen te verzetten.

- B -

Ten aanzien van de bestreden ordonnantie en de context ervan

B.1.1. De vier samengevoegde beroepen tot vernietiging hebben betrekking op de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 9 juni 2022 « betreffende taxidiensten » (hierna : de ordonnantie van 9 juni 2022). Die ordonnantie voert een belangrijke hervorming door van de diensten voor individueel personenvervoer door een eengemaakte taxisector te creëren.

B.1.2. De ordonnantie van 9 juni 2022 is het resultaat van een lang denkproces over de hervorming van de taxisector sinds 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). Zij beoogt de sector te hervormen in het licht van de nieuwe technologieën en de huidige behoeften inzake vervoer en de daarbij in het geding zijnde belangen (van gebruikers, taxibedrijven, taxichauffeurs en reserveringsbemiddelaars) met elkaar te verzoenen (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 1-2).

B.1.3. De ordonnantie van 9 juni 2022 is in werking getreden op 22 oktober 2022.

B.1.4. De samengevoegde beroepen hebben betrekking op de artikelen 2, eerste lid, 8°, 3, 1°, tweede lid, *b*), en 5°, 4, § 5, 5, §§ 1, 2 en 3, 6, § 3 en § 4, 2°, 7, 10, §§ 2 tot 5, 26, §§ 1 en 2,

27, eerste lid, 3°, 30, 36, 37, 42, 43, 44, 45, 47, §§ 1 en 3, en 48 van de ordonnantie. Het Hof onderzoekt die bepalingen in het kader van elke zaak en van elk aangevoerd middel.

B.1.5. Artikel 2, dat de op de ordonnantie van toepassing zijnde definities vaststelt, bepaalt :

« In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1° taxidienst : onder voorbehoud van het tweede lid, elke personenvervoerdienst die aan de volgende eisen voldoet :

a) de rit wordt uitgevoerd met een motorvoertuig dat maximaal negen personen, de chauffeur inbegrepen, kan vervoeren;

b) het voertuig wordt bestuurd door een chauffeur;

c) de bestemming van de rit wordt bepaald door de gebruiker of de klant;

d) de prijs die voor de rit wordt betaald, is hoger dan de kostprijs van de rit;

e) het vertrekpunt van de rit bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In afwijking van het eerste lid zijn de personenvervoerdiensten die onder de bevoegdheden bedoeld in artikel 138 van de Grondwet vallen, uitgesloten uit deze definitie;

2° ceremoniële taxidienst : een taxidienst die, op reservering, wordt verleend in het kader van een ceremonie te bepalen door de Regering;

3° rit : traject dat wordt afgelegd door een voertuig van een taxidienst tussen de plaats waar de gebruiker in dat voertuig stapt (vertrekpunt van de rit) en de plaats waar de gebruiker eruit stapt (aankomstpunt van de rit);

4° chauffeur : een natuurlijke persoon die een standplaats-, straat- of ceremoniële taxi bestuurt in het kader van het verlenen van een taxidienst;

5° gebruiker : de natuurlijke persoon die gebruikmaakt van de taxidienst;

6° klant : de natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met de exploitant van de taxidienst;

7° prijs : de tegenprestatie in geld die de exploitant van een taxidienst ontvangt voor de taxidienst die hij verleent;

8° exploitant : de natuurlijke persoon die houder is van de exploitatievergunning, bedoeld in artikel 5, § 2, en, in voorkomend geval, de rechtspersoon bedoeld in artikel 5, § 3, gezamenlijk;

9° standplaatstaxi : voertuig van een taxidienst dat voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 29, § 1, 2°, met uitzondering van de ceremoniële taxi's;

10° straattaxi : voertuig van een taxidienst dat niet voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 29, § 1, 2°, met uitzondering van de ceremoniële taxi's;

11° ceremoniële taxi : voertuig van een ceremoniële taxidienst;

12° reserveringstussenpersoon : elke natuurlijke of rechtspersoon die, op welke wijze dan ook, tegen vergoeding tussenkomt in de terbeschikkingstelling op de markt van taxidiensten, de promotie van taxidiensten op de markt verzorgt of diensten aanbiedt die de exploitanten en de klanten en gebruikers in staat stellen met elkaar in contact te treden;

13° Administratie : de onderafdeling van de Gewestelijke Overheidsdienst van Brussel zoals gedefinieerd door de Regering;

14° ordonnantie van 1995 : de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur;

15° wet van 1974 : de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten;

16° Vlaams decreet van 2019 : het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer;

17° Vlaams decreet van 2001 : het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;

18° Waals decreet van 2007 : het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur;

19° Verkeersreglement : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

20° werkdag : elke dag, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen ».

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de beroepen

B.2.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement betwist het belang van de verzoekende partijen in de zaken nrs. 7905 en 7910.

B.2.2. De tweede, vijfde, zesde en achtste verzoekende partij in de zaak nr. 7905 zijn natuurlijke personen die allen beschikten over een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna : een VVC-dienst) vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022. Krachtens die laatste kunnen zij voortaan met name de toekenning vragen van een exploitatievergunning voor een « straattaxidienst ». Die verzoekende partijen doen blijken van het vereiste belang om de vernietiging te vorderen van bepalingen die de toegang regelen tot de economische activiteit die zij uitoefenen, alsook de voorwaarden om de diensten te mogen verrichten. Het feit dat de op hen toepasselijke nieuwe regeling hun arbeidsvoorwaarden op bepaalde vlakken kan verbeteren, wijzigt die vaststelling niet. Daar hun beroep ontvankelijk is, dient niet te worden onderzocht of dat ook het geval is voor de andere verzoekende partijen in de zaak nr. 7905.

B.2.3. De verzoekende partij in de zaak nr. 7910 exploiteert een taxidienst met een door het Vlaamse Gewest afgegeven vergunning en kan dus ritten uitvoeren op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, voor zover zij de bij artikel 3, 1°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 vastgelegde voorwaarden naleeft. Zij beschikt over een belang bij het beroep.

B.2.4. De exceptie wordt verworpen.

Ten gronde

Wat de zaak nr. 7905 betreft

B.3.1. De verzoekende partijen vorderen de vernietiging van de artikelen 3, 5°, 4, § 5, 5, §§ 2 en 3, 6, § 4, 2°, 10, §§ 2 tot 5, 26, § 1, 47, §§ 1 en 3, en 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022.

B.3.2. De verzoekende partijen in de zaak nr. 7905 waren allen actief als exploitanten van VVC-diensten in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995. Wat betreft het personenvervoer in Brussel, maakte die ordonnantie een onderscheid tussen, enerzijds, de taxidiensten en, anderzijds, de VVC-diensten, die aan een onderscheiden rechtsregeling zijn onderworpen. Artikel 2, 2°, van de ordonnantie van 27 april 1995 definieerde de VVC-diensten als « alle diensten van bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, die geen

taxidiensten zijn en die verzekerd zijn door middel van voertuigen van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, met uitzondering van de voertuigen die als ziekenwagens uitgerust zijn ».

De exploitatie van VVC-diensten op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest was onderworpen aan een vergunning van de Regering (artikel 16 van de ordonnantie van 27 april 1995) en aan voorwaarden die door de Regering waren vastgesteld en die minstens de toepassing van de in artikel 17 van de ordonnantie van 27 april 1995 opgesomde beginselen bekrachtigden, « die gedwongen overgenomen moeten worden teneinde het specifieke karakter van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ten opzichte van de taxidiensten te verzekeren », aangezien de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur « aan de bijzondere behoefte [beantwoorden] van het bezoldigd vervoer van persoon [lees : personen] categorie ‘ luxe ’ » (*Parl. St.*, Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, A-368/1, p. 21).

De vergunning werd afgegeven na een onderzoek betreffende de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit alsook betreffende de kwaliteit van de voertuigen (artikel 19), aan elke natuurlijke of rechtspersoon die erom verzocht, zonder beperking van het totale aantal afgeleverde vergunningen voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen (artikel 18), op voorwaarde dat hij eigenaar was van het of de voertuigen, of erover beschikte bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huurfinanciering of een contract van huurverkoop (artikel 21, eerste lid).

De vergunning tot het exploiteren van een VVC-dienst was persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar (artikel 23) en zij gaf aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder was van de vergunning (artikel 26).

De vergunning was geldig voor een duur van vijf jaar en kon hernieuwd worden voor eenzelfde duur of voor een kortere duur (artikel 20, § 1). De vergunning kon worden ingetrokken of geschorst wanneer de exploitatieverplichtingen niet werden nagekomen (artikel 25).

Het aantal vergunningen voor het exploiteren van VVC-diensten werd niet beperkt, in tegenstelling tot de vergunningen voor het exploiteren van taxidiensten, waarvan het aantal wel werd beperkt overeenkomstig artikel 5 van de ordonnantie van 27 april 1995.

De VVC-diensten en de taxidiensten waren aan gemeenschappelijke bepalingen onderworpen (artikelen 28 tot 34).

B.3.3. De bedoeling van de ordonnantiegever om de VVC-diensten te hervormen, sluit aan op een periode van rechtsonzekerheid die verband hield met de voorwaarde dat het voertuig « niet uitgerust [mocht] zijn met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding naar de zin van artikel 1, 4, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving » (artikel 17, § 1, 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995). Het Hof van Beroep te Brussel had in een arrest van 15 januari 2021 met name geoordeeld dat het gebruik van de contracten in het kader waarvan de houders van een VVC-vergunning vervoerdiensten konden aanbieden via het elektronische platform « UberX », neerkwam op wetsontduiking.

B.3.4. De ordonnantie van 9 juni 2022 beoogt tegemoet te komen aan de in B.3.3 vermelde onzekerheid en aan de problematiek van de van het begin af aan « vage » contouren van het begrip « VVC-dienst », en te strijden tegen de « werkelijkheid [van de] vermomde taxi's ». De hervorming schrapt derhalve het begrip van het verhuren van een voertuig met chauffeur en bekrachtigt het bestaan van een « eengemaakte » taxisector, waarin drie categorieën van taxivoertuigen naast elkaar bestaan : de standplaatstaxi's, de straattaxi's en de ceremoniële taxi's.

B.3.5. Concreet dienen de houders van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst, op het ogenblik dat de ordonnantie van 9 juni 2022 in werking treedt, een keuze te maken, overeenkomstig artikel 48 van de voormelde ordonnantie. Ofwel vragen zij een vergunning aan om een « straattaxidienst » te exploiteren door de aanvraag hiervoor in te dienen bij de Brusselse administratie binnen drie maanden na de inwerkingtreding van de ordonnantie. Ofwel blijven die houders, wanneer zij niets ondernemen, onderworpen aan de regeling van de ordonnantie van 1995 tot het verstrijken van hun exploitatievergunning voor een VVC-dienst, die niet zal worden verlengd.

Enig middel

B.4. De verzoekende partijen leiden een enig middel af uit de schending, door de artikelen 3, 5°, 4, § 5, 5, §§ 2 en 3, 6, § 4, 2°, 10, §§ 2 tot 5, 26, § 1, 47, §§ 1 en 3, en 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet en van artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna : de bijzondere wet van 8 augustus 1980), in samenhang gelezen met de vrijheid van handel en nijverheid, met het beginsel van 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, met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met het rechtszekerheidsbeginsel, met het beginsel van gewettigd vertrouwen en met de *standstill*-verplichting.

B.5.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert aan dat het enige middel gedeeltelijk onontvankelijk moet worden verklaard in zoverre het is afgeleid uit de schending van artikel 23 van de Grondwet, en uit de gecombineerde lezing van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet met artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, met de vrijheid van handel en nijverheid, met het beginsel van 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. De verzoekende partijen zouden immers niet precies uiteenzetten in welk opzicht die bepalingen zouden zijn geschonden.

B.5.2. In tegenstelling tot hetgeen de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aanvoert, kan uit het verzoekschrift worden afgeleid in welk opzicht de vrijheid van ondernemen, gewaarborgd bij de in B.5.1 beoogde bepalingen, zou zijn aangetast in het kader van de door de verzoekende partijen aangevoerde discriminaties. Hetzelfde geldt voor artikel 23 van de Grondwet, aangezien de verzoekende partijen een beperking van de vrije keuze van beroepsarbeid aanvoeren, een beginsel dat is gewaarborgd bij het derde lid, 1°, ervan, los van de vrijheid van handel en nijverheid of de vrijheid van ondernemen. Het enige middel is bijgevolg in zijn geheel ontvankelijk.

B.5.3. De exceptie wordt verworpen.

B.6.1. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.6.2. Artikel 23 van de Grondwet bepaalt :

« Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid :

1° het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid in het raam van een algemeen werkgelegenheidsbeleid dat onder meer gericht is op het waarborgen van een zo hoog en stabiel mogelijk werkgelegenheidspeil, het recht op billijke arbeidsvoorwaarden en een billijke beloning, alsmede het recht op informatie, overleg en collectief onderhandelen;

[...] ».

B.6.3. Artikel 23, eerste lid, van de Grondwet bepaalt dat ieder het recht heeft om een menswaardig leven te leiden en het derde lid, 1°, vermeldt onder de economische, sociale en culturele rechten « het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid ». Die bepaling preciseert niet wat die rechten, waarvan enkel het beginsel wordt uitgedrukt, impliceren, aangezien elke wetgever die rechten moet waarborgen, overeenkomstig artikel 23, tweede lid, « rekening houdend met de overeenkomstige plichten ». De bevoegde wetgever kan derhalve beperkingen stellen aan het recht op arbeid en aan de vrije keuze van beroepsarbeid. Die beperkingen zouden enkel ongrondwettig zijn indien de wetgever het beschermingsniveau dat wordt geboden door de van toepassing zijnde wetgeving, in aanzienlijke mate vermindert, zonder redelijke verantwoording.

B.6.4. Artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat de gewesten hun bevoegdheden uitoefenen « met inachtneming van de beginselen van het vrije verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen en van de vrijheid van handel en nijverheid, alsook met inachtneming van het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid, zoals vastgesteld door of krachtens de wet, en door of krachtens de internationale verdragen ».

B.6.5. De vrijheid van ondernemen, bedoeld in artikel II.3 van het Wetboek van economisch recht, moet worden uitgeoefend « met inachtneming van de in België van kracht zijnde internationale verdragen, van het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid zoals vastgesteld door of krachtens de internationale verdragen en de wet » (artikel II.4 van hetzelfde Wetboek).

De vrijheid van ondernemen dient derhalve in samenhang te worden gelezen met de toepasselijke bepalingen van het Europese Unierecht, alsook met artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, waaraan, als bevoegdheidverdelende regel, het Hof rechtstreeks vermag te toetsen.

B.6.6. De vrijheid van ondernemen kan niet als een absolute vrijheid worden opgevat. Zij belet niet dat de bevoegde wetgever de economische bedrijvigheid van personen en ondernemingen regelt. Deze zou pas onredelijk optreden indien hij de vrijheid van ondernemen zou beperken zonder dat daartoe enige noodzaak bestaat of indien die beperking onevenredig zou zijn met het nagestreefde doel.

B.6.7. De vrijheid van ondernemen is nauw verwant met de vrijheid van beroep, het recht om te werken en de vrijheid van ondernemerschap, die door de artikelen 15 en 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie worden gewaarborgd, en met een aantal fundamentele vrijheden die gewaarborgd zijn bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna : het VWEU), zoals de vrijheid van vestiging (artikel 49 van het VWEU). Aangezien de artikelen 15 en 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en de artikelen 49 en 56 van het VWEU een draagwijdte hebben die analoog is met die van de vrijheid van ondernemen, houdt het Hof, bij zijn toetsing van de bestreden bepalingen, rekening met de erin vervatte waarborgen.

Uit die verdragsbepaling volgt dat nationale maatregelen die het gebruik van de vrijheid van vestiging verbieden, belemmeren of minder aantrekkelijk maken, als beperkingen van die vrijheid moeten worden beschouwd. Nationale maatregelen die het gebruik van de in het VWEU gewaarborgde fundamentele vrijheden kunnen belemmeren of minder aantrekkelijk kunnen maken, zijn niettemin toelaatbaar indien zij een rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang, geschikt zijn om de verwezenlijking van het beoogde doel te waarborgen en niet verder gaan dan noodzakelijk is om dat doel te bereiken (HvJ, grote kamer, 13 november 2018, C-33/17, *Čepelnik d.o.o.*, ECLI:EU:C:2018:896, punt 42).

Eerste onderdeel van het enige middel

B.7.1. In het eerste onderdeel klagen de verzoekende partijen aan dat artikel 4, § 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 de voorrechten die verbonden zijn aan « taxi's » in de zin van het koninklijk besluit van 1 december 1975 « houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg » (hierna : het Verkeersreglement), enkel voorbehoudt aan standplaatstaxi's, ondanks de bedoeling om de taxisector op het grondgebied van het tweetalige gebied Brussel-Hoofdstad één te maken.

B.7.2. De bestreden bepaling luidt als volgt :

« Art. 4. [...]

§ 5. Enkel de standplaatstaxi's zijn taxi's in de zin van het Verkeersreglement ».

B.7.3. De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden bepaling een verschil in behandeling creëert tussen, enerzijds, de standplaatstaxi's, de enige die als « taxi's » worden beschouwd in de zin van het Verkeersreglement, en, anderzijds, de straattaxi's. De taxi's in de zin van het Verkeersreglement genieten voorrechten krachtens voormeld Reglement. Zij mogen bijvoorbeeld gebruikmaken van de rijstroken voor het openbaar vervoer (artikel 72.5 van hetzelfde Reglement) en parkeren op voorbehouden plaatsen (artikel 70.2.1, 3°, van hetzelfde Reglement).

B.8.1. Volgens de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en volgens de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zijn standplaatstaxi's niet vergelijkbaar met straattaxi's,

aangezien het onderscheid tussen beide enkel de voortzetting is van een classificatie die reeds bestond onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995.

B.8.2. Verschil en niet-vergelijkbaarheid mogen niet worden verward. Een vooraf bestaand onderscheid tussen beide soorten van diensten kan weliswaar een element zijn in de beoordeling van een verschil in behandeling, maar het kan niet volstaan om tot de niet-vergelijkbaarheid te besluiten, anders zou de toetsing aan het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van haar inhoud worden ontdaan.

Aangezien beide categorieën voortaan worden beschouwd als een « taxidienst » in de zin van artikel 2 van de ordonnantie van 9 juni 2022, namelijk een bezoldigde personenvervoerdienst over de weg, zijn zij voldoende vergelijkbaar in het licht van de bepalingen die hun respectieve rechten en verplichtingen vastleggen.

B.9.1. Het in B.7.3 vermelde verschil in behandeling berust op een objectief criterium, namelijk de aard van de geëxploiteerde dienst : een standplaatstaxidienst, enerzijds, en een straattaxidienst, anderzijds. Hun dienstverlening is verschillend, aangezien de ritten van standplaatstaxi's kunnen worden aangeboden zonder voorafgaande reservering vanaf standplaatsen op de openbare weg, in tegenstelling tot de door straattaxi's uitgevoerde ritten.

B.9.2. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, heeft de ordonnantie van 9 juni 2022 geen totale hervorming van de taxisector doorgevoerd, maar heeft zij een onderscheid bewaard tussen twee categorieën van individueel bezoldigd personenvervoer. Volgens de parlementaire voorbereiding heeft de ordonnantiegever met name beklemtoond dat « standplaatstaxi's [...] precies dezelfde prerogatieven [zullen] hebben als de huidige taxi's » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 5).

Het komt immers aan de bevoegde wetgever toe te bepalen hoe het individueel bezoldigd personenvervoer op zijn grondgebied dient te worden georganiseerd. Het staat niet aan het Hof te oordelen over de opportuniteit of de wenselijkheid van de daarbij gemaakte beleidskeuzes, zoals de keuze om de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op te delen in standplaatstaxidiensten en straattaxidiensten, waarbij elk van die diensten aan onderscheiden exploitatievoorwaarden wordt onderworpen. Hetzelfde geldt voor de keuze om van de eerste categorie de voortzetting te maken van een reeds bestaande categorie van diensten en om van

de tweede categorie een volledig nieuwe categorie te maken. Het Hof vermag dergelijke beleidskeuzes, alsook de motieven die daaraan ten grondslag liggen, slechts af te keuren indien zij op een manifeste vergissing zouden berusten of indien zij niet redelijk verantwoord zouden zijn.

B.10. De parlementaire voorbereiding van artikel 4, § 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 vermeldt :

« In § 5 van artikel 4 wordt gespecificeerd dat enkel de standplaatstaxi's taxi's in de zin van het Verkeersreglement zijn. Dit onderscheid is gerechtvaardigd wegens de aard van de rechten die in het Verkeersreglement specifiek aan taxi's worden verleend en de noodzaak om een daadwerkelijk uitvoerbaar toezicht op de naleving van die rechten mogelijk te maken. Om het meest voor de hand liggende voorbeeld te nemen : het is zeer eenvoudig te controleren of een taxi het recht heeft een taxistrook te gebruiken, indien het voertuig in kwestie als zodanig herkenbaar is, zelfs wanneer het rijdt. Dat is niet zo in het tegenovergestelde geval. Wanneer de politie wordt geconfronteerd met een voertuig dat er gewoon uitziet en dat gebruikmaakt van een eigen rijstrook, zou zij verplicht zijn het voertuig aan te houden om na te gaan of het al dan niet om een (straat)taxi gaat. Dit vormt een groot praktisch nadeel. Hetzelfde zou gelden, in mindere mate aangezien het voertuig in dat geval niet tot stilstand hoeft te worden gebracht, voor de controle van het recht om een taxiparkeerplaats in te nemen. Door alleen standplaatstaxi's toe te staan gebruik te maken van de rechten die het Verkeersreglement specifiek aan taxi's toekent, maakt deze ordonnantie een vlotte en daadwerkelijke controle op de naleving van deze rechten door de andere weggebruikers mogelijk » (*ibid.*, p. 12).

Uit de voormelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever een snelle en vlotte controle op het gebruik van de door het Verkeersreglement toegestane voorrechten, namelijk het gebruik van voorbehouden rijstroken en parkeerplaatsen, mogelijk heeft willen maken. Dat doel is legitiem.

B.11.1. De eisen inzake visuele identiteit die van toepassing zijn op de standplaatstaxi's, zijn een element van hun definitie (artikelen 2, 9°, en 29 van de ordonnantie van 9 juni 2022). Die door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vastgestelde eisen omvatten met name een taxilicht op het dak van het voertuig, een dambordstrook met het « Iris »-logo op de zijkant en de verplichte zwarte kleur (bijlage 8 bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 « betreffende de taxidiensten » (hierna : het besluit van 6 oktober 2022)). Daarentegen kan een straattaxi uiterlijk in beginsel niet worden onderscheiden van een gewoon voertuig, aangezien hij « geen aanleiding [mag] geven tot visuele verwarring met de visuele identiteit die is opgelegd aan voertuigen die zijn toegewezen aan een standplaatstaxidienst » (artikel 29 van de ordonnantie van 9 juni 2022), en dit op straffe van een sanctie (artikel 36,

§ 1, 3°, van dezelfde ordonnantie). Rekening houdend met die eisen, vermocht de ordonnantiegever redelijkerwijs te oordelen dat de uitbreiding van de voorrechten van het Verkeersreglement tot de straattaxi's het zowel voor de overheid als voor de andere weggebruikers niet mogelijk zou maken om de naleving van die rechten vlot en daadwerkelijk te verifiëren.

B.11.2. De verzoekende partijen voeren aan dat het verschil in behandeling had kunnen worden vermeden door de visuele identificatie enkel te baseren op de kentekenplaat met (index)letter « T » in de zin van artikel 4, § 4, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 « betreffende de inschrijving van voertuigen », of op basis van het verplichte identificatievignet in de zin van artikel 17 van de ordonnantie van 9 juni 2022 en van artikel 17 van het besluit van 6 oktober 2022 alsook van bijlage 4 erbij. De ordonnantiegever heeft echter geoordeeld dat noch de kentekenplaat, noch het identificatievignet toelieten de betrokken voertuigen snel en naar behoren te identificeren, *a fortiori* wanneer die aan het rijden zijn. Een dergelijke keuze is niet onredelijk in de context van het drukke wegverkeer in de hoofdstad. Bovendien hangt het visuele aspect van de kentekenplaat af van een federale regelgeving en kan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet worden verweten dat het de toepassing van zijn eigen wetgeving niet heeft laten afhangen van een criterium waarover het geen zeggenschap heeft.

B.12. Het Hof dient nog na te gaan of de bestreden bepalingen gevolgen hebben die onevenredig zijn met het nagestreefde doel. In dat verband voeren de verzoekende partijen aan dat de voorrechten die aan de standplaatstaxi's worden toegekend, hun een aanzienlijk concurrentievoordeel verlenen in het nadeel van de straattaxi's, aangezien zij het mogelijk maken om sneller en meer ritten uit te voeren.

B.13.1. Uit de online beschikbare gegevens vastgesteld door de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Mobiliteit blijkt dat het overgrote deel van het wegennet in de hoofdstad geen eigen beddingen heeft voor het openbaar vervoer en dat daarvan de bijzondere overrijdbare beddingen die toegankelijk zijn voor taxi's nog beperkter in aantal zijn. Het aantal voorbehouden standplaatsen voor taxi's daalt eveneens gestaag.

B.13.2. De ordonnantiegever heeft overigens aangegeven dat de bedoeling om die voorrechten uitsluitend voor te behouden voor de standplaatstaxi's, en dus voor een beperkt aantal voertuigen, eveneens ertoe strekte een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer in

Brussel te waarborgen, elke verstoring van de reïssnelheid ervan te voorkomen en aanzuigeffecten op de andere weggebruikers te vermijden (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, pp. 60-61). Wat meer specifiek het voorbehouden parkeren betreft, heeft de ordonnantiegever eveneens het belang doen gelden voor uitsluitend de standplaatstaxi's om die voorbehouden standplaatsen te gebruiken, wegens de specifieke aard van hun diensten, met uitsluiting van de straattaxi's, waarvoor het verboden is om klanten op te halen zonder reservering (*ibid.*, p. 61).

B.13.3. Rekening houdend met de aard van de prestaties van de straattaxidiensten, met het geringe aantal bijzondere overrijdbare beddingen die toegankelijk zijn voor taxi's, en met de door de ordonnantiegever beoogde en in B.13.2 vermelde redenen van algemeen belang, is de omvang van het eventuele concurrentienadeel niet aangetoond en heeft de bestreden bepaling geen onevenredige gevolgen voor de straattaxi's.

B.14. Het eerste onderdeel van het enige middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel van het enige middel

B.15.1. In het tweede onderdeel vorderen de verzoekende partijen de vernietiging van de artikelen 5 en 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022.

B.15.2. De in dat onderdeel bestreden bepalingen luiden als volgt :

« Art. 5. § 1. De Regering bepaalt :

1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen;

2° de vorm van de vergunning en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

§ 2. De vergunning wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde en kan alleen aan een natuurlijke persoon worden verleend.

§ 3. De exploitatie van de in overeenstemming met § 2 toegestane taxidiensten kan worden verzorgd door een rechtspersoon op voorwaarde dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon.

De houder van de vergunning en de in het eerste lid bedoelde rechtspersoon zijn samen verantwoordelijk voor de naleving van de in artikel 6 en in hoofdstuk 2 van titel 2 bedoelde voorwaarden.

§ 4. Per exploitant mag slechts één vergunning worden afgegeven, waarop het aantal aan hem toegekende identificatievignetten moet worden vermeld ».

« Art. 47. § 1. De exploitatievergunningen voor een taxidienst die oorspronkelijk zijn afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974 blijven geldig tot de in elk van deze vergunningen vermelde datum. Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de voertuigen die er zijn ingeschreven, automatisch als standplaatstaxi's beschouwd.

§ 2. In geval van verlenging na de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de in paragraaf 1 bedoelde vergunningen verder beschouwd als zijnde oorspronkelijk afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974.

§ 3. De exploitanten die een in paragraaf 1 bedoelde vergunning hebben verworven op basis van een procedure voor overdracht tegen betaling waarvoor een gunstig advies is uitgebracht door de Commissie bedoeld in artikel 10*bis*, eerste lid, 4° van de ordonnantie van 1995 kunnen, binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, aan de Regering vragen dat zij hun vergunning van hen zou overkopen.

De exploitanten die van de in het vorige lid bepaalde regeling gebruik hebben gemaakt, mogen geen nieuwe vergunning meer aanvragen om een taxidienst te exploiteren.

De prijs die de Regering voor deze terugkoop betaalt, is forfaitair vastgesteld op 35.000 euro ».

B.15.3. Artikel 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022, dat niet wordt bestreden, bepaalt :

« § 1. De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995, die een straattaxidienst willen verlenen, brengen dat ter kennis van de Administratie binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

De Regering bepaalt op welke wijze de in lid 1 bedoelde informatie moet worden meegedeeld. Die informatie moet minstens het aantal voertuigen vermelden dat de exploitant mocht exploiteren in het kader van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en daarvan het aantal dat hij wil blijven exploiteren in het kader van een taxidienst.

Tijdens de termijn bedoeld in het eerste lid is het de in het eerste lid bedoelde houders van een exploitatievergunning toegestaan straattaxidiensten te verlenen met naleving van de voorwaarden vermeld in hoofdstuk 2 van titel 2.

§ 2. Na afloop van de in paragraaf 1 bedoelde termijn :

1° blijft de exploitant die geen contact heeft opgenomen met de Administratie, onderworpen aan de regeling van de ordonnantie van 1995 tot aan het verstrijken van zijn exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, met dien verstande dat die vergunning niet meer kan worden verlengd;

2° kent de Administratie binnen een termijn van zes maanden aan de exploitanten die met haar contact hebben opgenomen, een nieuwe exploitatievergunning toe, alsook de identificatievignetten die bestemd zijn voor de straattaxivoertuigen, in overeenstemming met paragraaf 3. De exploitant aan wie na afloop van deze procedure geen vignet is toegekend, blijft onderworpen aan de regeling van de ordonnantie van 1995 tot aan het verstrijken van zijn exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, met dien verstande dat die vergunning niet meer kan worden verlengd.

De Regering bepaalt op welke wijze de Administratie aan exploitanten die contact met haar opnemen mag vragen de gegevens die met toepassing van paragraaf 1, tweede lid, zijn meegedeeld, aan te vullen of te vermelden. Indien de exploitant binnen een maand na het versturen van de vraag niet antwoordt, mag de Administratie deze een herinnering sturen. Indien de exploitant binnen een maand na het versturen van de herinnering niet antwoordt, gaat men er automatisch van uit dat deze valt onder de hypothese bedoeld in het eerste lid, 1°.

Tot de toekenning van de nieuwe exploitatievergunning en de identificatie-vignetten of tot zij de kennisgeving ontvangen hebben dat aan hen geen vignet kan worden toegekend overeenkomstig het eerste lid, 2°, is het de betrokken exploitanten toegestaan straat-taxidiensten te verlenen met naleving van de voorwaarden vermeld in hoofdstuk 2 van titel 2.

§ 3. De in paragraaf 1 bedoelde exploitanten genieten voorrang bij de toekenning van identificatievignetten voor straattaxi's. Deze voorrang wordt als volgt geregeld :

1° de administratie verleent prioriteit aan de exploitanten die in orde zijn met de betaling van hun belastingen en sociale bijdragen;

2° indien het aantal exploitanten dat de in 1° bedoelde voorrang geniet, groter is dan het aantal toe te kennen identificatievignetten voor straattaxi's, zal de Administratie :

a) deze exploitanten rangschikken in dalende volgorde van anciënniteit, op basis van de datum waarop hun voor het eerst een vergunning is verleend om een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te exploiteren;

b) in overeenstemming met deze rangschikking aan elke exploitant het aantal door hem aangevraagde vignetten toekennen, tot [uitputting] van de toe te kennen vignetten ».

B.15.4. De verzoekende partijen bekritisieren het feit dat de exploitatievergunningen voor een taxidienst voortaan zijn voorbehouden aan natuurlijke personen, met uitsluiting van rechtspersonen, behalve indien, voor die laatstgenoemden, de houder van de vergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur ervan. Zij brengen eveneens de ontstentenis van een overgangsmaatregel in het geding voor de houders van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst die is afgeleverd vóór de inwerkingtreding van de

bestreden ordonnantie, overgangsmaatregel die soortgelijk is aan die welke van toepassing is op de taxidiensten in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995, in zoverre, voor die taxidiensten, een rechtspersoon nog steeds houder kan zijn van de vergunning en het bovendien mogelijk is om de vergunning aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering door te verkopen voor een forfaitair bedrag. Het Hof onderzoekt die grieven achtereenvolgens.

De principiële uitsluiting van rechtspersonen

B.16. Artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt dat de exploitatievergunningen voor een taxidienst, zowel voor standplaatstaxi's als voor straattaxi's, enkel worden afgegeven aan natuurlijke personen. De exploitatie van taxidiensten kan enkel door een rechtspersoon worden verzorgd indien de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon.

In de parlementaire voorbereiding van die bepaling wordt vermeld :

« [D]e vergunningen [mogen] voortaan enkel aan natuurlijke personen worden afgegeven, met het oog op het vergemakkelijken van de controle op de naleving van de aan de exploitanten opgelegde exploitatievoorwaarden, die momenteel wordt bemoeilijkt door doorverkopen en wijzigingen in de zeggenschap over exploitatievennootschappen.

In de ordonnantie wordt gespecificeerd dat deze eis de natuurlijke persoon die houder is van de vergunning, niet verbiedt om zijn activiteit uit te oefenen via een vennootschap, maar in dat geval wordt enerzijds opgelegd dat deze natuurlijke persoon deze rechtspersoon moet beheren en anderzijds wordt de hoedanigheid van exploitanten gezamenlijk aan deze twee personen toegekend, zodat de door de ordonnantie opgelegde verplichtingen op hen beiden rusten.

Deze vereiste is voor de houder van de exploitatievergunning geen beperking van het recht op ondernemen aangezien deze niet beperkt wordt in zijn recht om zijn beroepsactiviteit via een rechtspersoon te organiseren. In die omstandigheid wordt de enige opgelegde vereiste (het beheer van deze rechtspersoon door de houder van de exploitatievergunning zelf) verantwoord door de voorwaarden die zijn vooropgesteld om een exploitatievergunning te kunnen verkrijgen (cf. toelichting bij artikel 6). Aangezien de vereiste voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid onlosmakelijk verbonden zijn aan de natuurlijke persoon (of personen) die de activiteit uitoefent, zou de nieuwe ordonnantie, zelfs wanneer zou worden voorzien in de mogelijkheid om de vergunning aan een rechtspersoon te verlenen, voorschrijven dat deze rechtspersoon dient aan te tonen dat aan deze voorwaarden is voldaan door de natuurlijke persoon (of personen) die met het beheer ervan is belast. Om te waarborgen dat de natuurlijke personen die aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning voldoen ook degenen zijn die de activiteit beheren, zal de nieuwe ordonnantie bovendien niet langer toestaan dat

vergunningen worden overgedragen (behoudens de in artikel 10 bepaalde uitzondering voor vergunningen die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie zijn uitgereikt). In deze context zou de uitdrukkelijke mogelijkheid om de vergunning aan een rechtspersoon te verstrekken inhoudelijk niets veranderen maar wel de nieuwe wettelijke regeling ingewikkelder maken naar de vorm (wat zou ingaan tegen één van de doelstellingen van de hervorming) ». (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 13-14).

B.17. Zoals de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beklemt, is de bestreden bepaling gelijkelijk van toepassing op standplaatstaxi's en op straattaxi's. Er bestaat dus geen verschil in behandeling tussen hen. Het Hof moet evenwel nog nagaan of die maatregel niet op onevenredige wijze afbreuk doet aan de vrijheid van ondernemen van de houders van de exploitatievergunning.

B.18.1. Er kan worden aangenomen dat de communicatie met een natuurlijke persoon van nature vlotter verloopt dan met een rechtspersoon. Bovendien kunnen de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid per definitie enkel aan natuurlijke personen verbonden zijn. De maatregel is derhalve pertinent in het licht van de doelstelling om de controle op de naleving van de exploitatievoorwaarden te vergemakkelijken, zoals blijkt uit de in B.16 vermelde parlementaire voorbereiding.

B.18.2. De ordonnantiegever heeft overigens ervoor gezorgd dat de – met name economische of fiscale – voordelen verbonden aan de exploitatie van een beroepsactiviteit via een rechtspersoon behouden blijven, aangezien de bestreden bepaling die exploitatie nog steeds toestaat. Derhalve kan die bepaling niet worden verweten dat zij tot gevolg heeft de rechtspersonen uit te sluiten van de markt voor taxidiensten, noch dat zij de administratieve last voor de vergunninghouders verzwaart.

B.18.3. De voorwaarde dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van de rechtspersoon, vormt geen onevenredige beperking van de vrijheid van ondernemen. Personen die een taxi-activiteit willen ondernemen, kiezen een rechtsvorm met kennis van zaken, na een beoordeling van de voor- en nadelen verbonden aan de eventuele oprichting van een rechtspersoon. Die specifieke ondernemingsvorm stemt overeen met de bestaande praktijk in de sector. De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft aldus aangegeven dat de maatregel ertoe strekte

« de plaats van de exploitant-chauffeurs, die de overweldigende meerderheid van de huidige exploitanten uitmaken, [te] versterken » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 7).

B.18.4. Tot slot heeft de ordonnantiegever de strijd willen aanbinden tegen een markt voor de doorverkoop van vergunningen tussen rechtspersonen, daar een dergelijke markt de controle op de naleving van de exploitatievoorwaarden moeilijker maakt. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, bestaat er geen subjectief recht voor een rechtspersoon om zelf houder te zijn van een vergunning voor de uitoefening van een beroepsactiviteit. De mogelijkheid van doorverkoop van een dergelijke door de overheid afgegeven vergunning kan tot slot niet worden beschouwd als een integrerend onderdeel van de vrijheid van ondernemen in de zin van de in het middel beoogde bepalingen.

B.19. Artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 schendt de vrijheid van ondernemen niet.

Het gebrek aan overgangsregeling

B.20.1. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt vermeld :

« In haar advies over het voorontwerp van ordonnantie benadrukte de afdeling wetgeving van de Raad van State onder meer dat het uitsluiten van rechtspersonen van het ontworpen stelsel van exploitatievergunningen gepaard dient te gaan met passende overgangsmaatregelen die een behandeling waarborgen die in overeenstemming is met het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van rechtspersonen die momenteel de verschillende taxidiensten exploiteren die binnen het toepassingsgebied van het stelsel vallen. Daarbij dient er in de eerste plaats op gewezen te worden dat het toepassingsgebied van de ordonnantie van 1995 niet meerdere taxidiensten omvat; zij regelt de taxisector apart van de sector van de autoverhuur met chauffeur. Voorts moet worden opgemerkt dat in de nieuwe ordonnantie de bestaande houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst (die een rechtspersoon kunnen zijn) hun activiteiten op basis van hun ‘ vroegere ’ vergunning kunnen voortzetten; daarmee wordt voor de rechtspersonen die momenteel een taxidienst uitbaten, voorzien in een uitzondering op het nieuwe principe dat vergunningen enkel aan natuurlijke personen mogen worden uitgereikt » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 14).

De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest preciseert :

«Daarom hebben we uitgaande van de huidige situatie van de verschillende spelers meerdere overgangsmaatregelen uitgewerkt om de hervorming vlotter te kunnen implementeren :

- De bestaande taxi's worden standplaatstaxi's, zonder dat daarvoor enige formaliteit vervuld moet worden. Ze kunnen hun activiteit gewoon voortzetten. Wel hebben we geanticipeerd op het geval waarin een exploitant zijn activiteit zou willen stopzetten en de sector wil verlaten. Voor die exploitanten, maar dan wel enkel en alleen voor degenen die hun vergunning hebben gekocht na een gunstig advies van de overdrachtscommissie te hebben gekregen, hebben we voorzien in de tijdelijke mogelijkheid om hun vergunning te laten terugkopen. Dat is bijzonder belangrijk voor de exploitanten van taxidiensten die al actief waren. De hervorming moet rechtvaardig zijn. Heel veel zelfstandigen hebben namelijk geïnvesteerd in de aankoop van een vergunning en hebben daarvoor soms zeer aanzienlijke bedragen moeten neertellen. Het komt erop aan de investering van hun leven niet zomaar verloren te laten gaan. De hervorming raakt niet aan de verworvenheden van de exploitanten van taxidiensten die verkregen zijn op basis van de ordonnantie van 1995, waarin enkele strikte bepalingen in verband met de volledige of gedeeltelijke overdraagbaarheid van een vergunning zijn vastgelegd. Die bepalingen blijven in de nieuwe ordonnantie behouden, maar enkel voor de exploitatievergunningen die vóór de inwerkingtreding ervan zijn uitgereikt en voor het aantal voertuigen waarop de vergunning betrekking heeft. Alle nieuwe vergunningen voor standplaatstaxi's zullen daarentegen aan een natuurlijke persoon worden uitgereikt en zijn niet langer overdraagbaar.

- Voor de Brusselse verhuurders van voertuigen met chauffeur (VVC) zijn er tijdens de overgangsperiode twee mogelijkheden :

- Wie straattaxidiensten wenst aan te bieden, meldt zich aan bij Brussel Mobiliteit, dat zorgt voor de inschrijving als straattaxidienst en het aanvraagdossier onderzoekt, controleert of het beantwoordt aan de eisen van de ordonnantie en van de uitvoeringsbesluiten en vervolgens een nieuwe vergunning uitreikt;

- Voor wie verder wil als VVC-exploitant onder de huidige voorwaarden, verloopt de overgang automatisch en moeten er geen verdere formaliteiten worden vervuld. Brussel Mobiliteit zal de huidige VVC-exploitanten die zich binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van de ordonnantie niet aanmelden als exploitant van straattaxi's, gewoon beschouwen als VVC-exploitanten op basis van de ordonnantie van 1995 » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 12).

B.20.2. De ordonnantiegever heeft twee verschillende overgangsmaatregelen ingevoerd. De eerste beoogt de houders van exploitatievergunningen voor een taxidienst in de zin van de vroegere wetgevingen, namelijk de wet van 27 december 1974 « betreffende de taxidiensten » (hierna : de wet van 27 december 1974) en de ordonnantie van 27 april 1995. Hij is vervat in artikel 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022. De tweede beoogt de houders van exploitatievergunningen voor een VVC-dienst in de zin van de ordonnantie van 1995. Die overgangsmaatregel is vervat in artikel 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022.

Voor de houders van de eerste categorie is bepaald dat de reeds afgegeven vergunningen geldig blijven, als exploitatievergunningen voor een standplaatstaxidienst. Zij kunnen als dusdanig worden verlengd. Die vergunningen kunnen overigens voorwaardelijk onder bezwarende titel worden overgedragen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, voor een forfaitaire prijs van 35 000 euro.

Voor de houders van de tweede categorie is bepaald dat, indien geen nieuwe vergunning in de categorie van de straattaxi's wordt aangevraagd, de reeds afgegeven vergunningen geldig blijven tot het verstrijken ervan, als exploitatievergunningen voor een VVC-dienst. Zij kunnen niet worden verlengd.

B.21. De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden bepalingen een onverantwoord verschil in behandeling in het leven roepen tussen de twee in B.20.2 beoogde categorieën van personen, in zoverre de rechtspersonen die houder zijn van een exploitatievergunning voor een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995 niet onderworpen zijn aan het verplichte houderschap van de vergunning als natuurlijke persoon dat is vastgelegd bij artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 zolang hun vergunning wordt verlengd, terwijl de rechtspersonen die houder zijn van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst allen, op korte termijn, worden onderworpen aan het verplichte houderschap als natuurlijke persoon.

B.22. Indien de wetgever meent dat een beleidsverandering noodzakelijk is, kan hij beslissen daaraan een onmiddellijk gevolg te geven en is hij er in beginsel niet toe gehouden in een overgangsregeling te voorzien. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet zijn slechts geschonden indien de ontstentenis van een overgangsmaatregel leidt tot een verschil in behandeling waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan aan het vertrouwensbeginsel. Dat beginsel is nauw verbonden met het rechtszekerheidsbeginsel, dat de wetgever verbiedt om zonder objectieve en redelijke verantwoording afbreuk te doen aan het belang van de rechtsonderhorigen om in staat te zijn de rechtsgevolgen van hun handelingen te voorzien.

B.23. Het door de verzoekende partijen beoogde verschil in behandeling wordt allereerst verantwoord door het feit dat de ordonnantie van 9 juni 2022 de categorie van de standplaatstaxidiensten beschouwt als de voortzetting van de taxidiensten in de zin van de

ordonnantie van 27 april 1995, terwijl de straattaxidiensten worden beschouwd als een volledig nieuwe categorie. Zoals in B.9.2 is vermeld, betreft het een beleidskeuze die het Hof als dusdanig niet vermag af te keuren.

B.24.1. Uit de in B.20.1 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt vervolgens dat de ordonnantiegever de verworven rechten wil waarborgen van de houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995, welke voortvloeien uit het historisch bestaan van een markt voor de doorverkoop van taxidienstvergunningen. Dat doel is legitiem.

B.24.2. Luidens artikel 23 van de ordonnantie van 27 april 1995 was de exploitatievergunning voor een VVC-dienst persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar. Er bestond dus geen markt voor de doorverkoop van VVC-vergunningen, en er waren bijgevolg geen verworven rechten die gelijkaardig zijn aan die van de taxidiensten in de zin van de voormelde ordonnantie, welke door een soortgelijke overgangsregeling zouden moeten worden beschermd. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, wordt de voormalige VVC-exploitanten dus geen eventuele gunstige regeling ontzegd. Dezelfde redenering is toepasselijk op de mogelijkheid om de vergunning aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering door te verkopen voor een forfaitair bedrag.

De verzoekende partijen tonen bovendien niet aan dat er een algemene praktijk van overdracht ten bezwarende titel van exploitatievergunningen voor VVC-diensten zou hebben bestaan. Uit de loutere mogelijkheid dat, via de overdracht van een onderneming, een hogere verkoopprijs zou worden onderhandeld omdat de overgedragen onderneming over een exploitatievergunning beschikt, kan niet worden afgeleid dat het verschil in behandeling onverantwoord zou zijn.

B.24.3. Het verschil in behandeling heeft tot slot geen onevenredige gevolgen, gelet op de mogelijkheid voor straattaxi's om met toepassing van artikel 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 hun activiteit te exploiteren in de vorm van een rechtspersoon.

B.25. Het tweede onderdeel van het enige middel is niet gegrond.

Derde onderdeel van het enige middel

B.26. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 10, §§ 2 tot 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 een verschil in behandeling creëert tussen de diensten voor individueel bezoldigd vervoer in de zin van de vroegere wetgevingen, namelijk de wet van 27 december 1974 en de ordonnantie van 27 april 1995, enerzijds, en de VVC-diensten in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995, anderzijds, in zoverre het een afwijking creëert van het beginsel van de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen uitsluitend ten gunste van de vervoerdiensten van de eerste categorie.

B.27.1. Artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt :

« § 1. Onder voorbehoud van de in paragraaf 2 genoemde uitzondering is de exploitatievergunning persoonlijk en niet overdraagbaar.

Ze kan niet worden verhuurd, onder welke vorm dan ook.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, is, in een van de gevallen en in overeenstemming met de voorwaarden opgesomd in de volgende paragrafen, en na voorafgaande toestemming door de Regering of haar gemachtigde, de exploitant die houder is van een exploitatievergunning van een taxidienst die oorspronkelijk werd afgeleverd ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of van de wet van 1974 gemachtigd deze vergunning geheel of gedeeltelijk over te dragen tot maximaal het aantal identificatievignetten dat er op de dag vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie aan was verbonden.

Wanneer de cessionaris reeds houder is van een exploitatievergunning, wordt de meest recente vergunning geabsorbeerd door de oudste vergunning, waarbij de geldigheidsduur van die laatste als enige van toepassing blijft. Vervolgens blijft het voordeel van de in het eerste lid bedoelde uitzondering voorbehouden aan de in datzelfde lid bedoelde identificatievignetten.

§ 3. Een exploitatievergunning zoals bedoeld in paragraaf 2 kan zonder voorwaarden worden overgedragen wanneer de cessionaris de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of een bloed- of aanverwant tot in de tweede graad van de houder van de vergunning is, in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van die houder.

§ 4. De houder van een in paragraaf 2 bedoelde vergunning die hij gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van de aanvraag tot overdracht zonder onderbreking heeft geëxploiteerd, mag zijn vergunning aan één of meer cessionarissen overdragen, onder de volgende voorwaarden :

1° de cedent moet gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van zijn aanvraag tot overdracht :

a) aan al zijn verplichtingen uit hoofde van deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten en zijn exploitatievergunning hebben voldaan;

b) houder zijn geweest van de identificatievignetten die bij de overdracht horen;

2° de cessionaris moet :

a) ofwel reeds houder zijn van een exploitatievergunning;

b) ofwel beantwoorden aan de voorwaarden voor afgifte van de exploitatievergunning zoals bedoeld in artikel 6, § 1;

3° de handeling van de overdracht moet een gunstig advies hebben gekregen van de in artikel 37 bedoelde overdrachtscommissie.

Het eerste lid, 1°, is niet van toepassing wanneer de aanvraag tot overdracht plaatsvindt binnen het kader van :

1° een maatregel van gerechtelijke reorganisatie uitgesproken door een rechtbank;

2° een faillissementsprocedure.

§ 5. Meerdere rechtspersonen die elk houder zijn van een in § 2 bedoelde exploitatievergunning, kunnen, in het kader van een overname of een fusie, hun vergunning overdragen aan de overnemende rechtspersoon of aan de rechtspersoon die tot stand komt door de fusie. In dit geval is de geldigheidsduur van de vergunning :

1° bij een overname dezelfde als die van de eerder aan de overnemende rechtspersoon afgegeven exploitatievergunning;

2° bij een fusie de duur van de exploitatievergunning die van alle eerder aan elk van de gefuseerde rechtspersonen afgegeven exploitatievergunningen de kortste geldigheidsduur heeft.

§ 6. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen in de paragrafen 2 tot 5 bedoelde aanvragen voor een vergunningsoverdracht, die minstens vermelden :

1° de contactgegevens van de cedent;

2° de contactgegevens van de cessionaris(sen);

3° het aantal identificatievignetten van door de cedent geëxploiteerde taxivoertuigen waarop de overdracht betrekking heeft, hun identificatienummers en, indien er meer dan één cessionaris is, de verdeling van de betrokken voertuigen onder hen;

4° of de transactie kosteloos of onder bezwarende titel is en, in het laatste geval, de prijs van de transactie;

5° wanneer de aanvraag plaatsvindt in het kader van een door een rechtbank uitgesproken maatregel inzake gerechtelijke reorganisatie, een afschrift van het vonnis dat de gerechtelijke reorganisatie toekent, alsmede van het uittreksel van dit vonnis dat is bekendgemaakt in de bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad* ».

B.27.2. In dat onderdeel bekritisieren de verzoekende partijen niet het beginsel zelf van het persoonlijke en onoverdraagbare karakter van de exploitatievergunningen voor een taxidienst in de zin van de ordonnantie van 9 juni 2022.

B.27.3. De parlementaire voorbereiding van de bestreden bepaling vermeldt :

« In de nieuwe ordonnantie wordt, voor de toekomst, het principe vastgelegd van het persoonlijke karakter en de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen, die voortaan enkel nog aan natuurlijke personen kunnen worden afgegeven. Het is echter niet de bedoeling de rechten ter discussie te stellen die de taxi-exploitanten hebben verworven op grond van de ordonnantie van 1995, die heeft voorzien in bepaalde gevallen waarin de vergunning geheel of gedeeltelijk overdraagbaar is. Deze gevallen worden dus in de nieuwe ordonnantie gehandhaafd, maar uitsluitend voor de exploitatievergunningen die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, en enkel voor het aantal vignetten dat vóór die datum aan deze ‘ oude ’ exploitatievergunningen was verbonden. Met andere woorden, een exploitant die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie houder was van tien vignetten en er na de inwerkingtreding van de ordonnantie nog vijf extra verkrijgt, zal zijn exploitatievergunning slechts voor maximaal tien vignetten kunnen overdragen. Degene die deze ‘ oude ’ vergunning krijgt, kan die later op zijn beurt overdragen.

De gevallen van overdracht die thans in de artikelen 10 tot 10^{ter} van de ordonnantie van 1995 zijn vervat, worden hernomen in een duidelijkere formulering » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 16-17).

B.28.1. Uit de voormelde parlementaire voorbereiding blijkt dat artikel 10, §§ 2 tot 5, van de ordonnantie van 9 juni 2022 enkel van toepassing is op de exploitatievergunningen voor een taxidienst die werden verkregen onder de gelding van de vroegere wetgevingen, omdat die laatste toestonden dat die vergunningen onder voorwaarden werden overgedragen. Volgens de ordonnantiegever is dat een verworven recht. Zoals in B.3.2 is vermeld, was de exploitatievergunning voor een VVC-dienst, krachtens artikel 23 van de ordonnantie van 27 april 1995, daarentegen persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar. De verzoekende partijen staven niet hun bewering dat de overdracht, met schending van het voorschrift van de voormelde bepaling, steeds de regel zou zijn geweest. In tegenstelling tot wat zij aanvoeren, heeft de beoogde eenmaking van de taxisector overigens niet tot gevolg dat de verschillen die tussen die twee vroegere categorieën bestonden, worden opgeheven.

B.28.2 Uit het voorgaande volgt dat het bekritiseerde verschil in behandeling redelijk verantwoord is en derhalve bestaanbaar met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.29. Het derde onderdeel van het enige middel is niet gegrond.

Vierde onderdeel van het enige middel

B.30.1. In het vierde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 6, § 4, 2°, a), van de ordonnantie van 9 juni 2022 de in het middel beoogde bepalingen, met name de vrije keuze van beroepsarbeid, schendt in zoverre het een voorwaarde oplegt met betrekking tot de terbeschikkingstelling van het voertuig gedurende gemiddeld minstens twintig uur per week per kalenderjaar. Die maatregel zou in strijd zijn met het recht voor elke exploitant-chauffeur om zelf het aantal uur terbeschikkingstelling van zijn voertuig te bepalen. Bovendien zou hij ervoor zorgen dat het voor een chauffeur zeer moeilijk en zelfs onmogelijk zou zijn om als zelfstandige in bijberoep de activiteit van exploitant-chauffeur uit te oefenen.

B.30.2. Artikel 6, § 4, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt :

« Behalve wanneer de aanvraag voor een vergunning uitsluitend betrekking heeft op ceremoniële taxidiensten, moet de aanvrager of de in artikel 5, § 3, bedoelde rechtspersoon met wie hij van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen, zich er binnen zes maanden na de datum van ontvangst van de vergunning toe verbinden :

1° te beschikken over het aantal aan een taxidienst toegewezen voertuigen dat overeenstemt met het aantal aan hem toegekende identificatievignetten.

Onder beschikking over een voertuig wordt verstaan ofwel het eigenaarschap over het voertuig, ofwel de beschikking erover krachtens een overeenkomst voor koop op afbetaling, financiële lease of huurkoop;

2° voor elk in 1° bedoeld voertuig :

a) wanneer de vergunning maar op één enkel identificatievignet betrekking heeft en de vergunninghouder ook de chauffeur van het in 1° bedoelde voertuig is : dat voertuig over het kalenderjaar gemiddeld minstens twintig uur per week ter beschikking van het publiek te stellen;

[...] ».

B.30.3. Het beginsel van de terbeschikkingstelling van het voertuig aan het publiek maakt deel uit van de eisen die aan de exploitanten van standplaatstaxidiensten en straattaxidiensten worden opgelegd bij artikel 26 van de ordonnantie van 9 juni 2022. De commentaar bij dat artikel vermeldt :

« In § 1 wordt de verplichting voor de exploitanten om hun standplaatstaxi's en hun straattaxi's op efficiënte wijze ter beschikking van het publiek te stellen, uitdrukkelijk vastgelegd. De bestaansreden voor deze verplichting heeft te maken met de opdracht van algemeen belang die de taxidiensten vervullen en met de aan de standplaatstaxi's en straattaxi's opgelegde *numerus clausus*, die vereist dat het aantal vergunde taxi's in voldoende mate ter beschikking van het publiek wordt gesteld om aan de behoeften tegemoet te komen » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 22).

In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 heeft de minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bovendien gepreciseerd :

« Ook de beschikbaarheid van de dienst voor het publiek zal worden gecontroleerd. Voor elk voertuig moet er in het kalenderjaar één voltijds equivalent ter beschikking staan. Er is voorzien in een uitzondering voor exploitant-chauffeurs die in de hoedanigheid van zelfstandige in bijberoep hun activiteit alleen uitoefenen. Zij moeten zich ertoe verbinden minstens twintig uur per week diensten te verlenen. Een zelfstandige in bijberoep kan evenwel geen andere chauffeurs aanwerven. Anders valt hij onder de basisvoorwaarden die gelden voor alle exploitanten » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 8).

« [De] [m]inister-president [...] herinnert vooreerst aan het feit dat het ontwerp van ordonnantie [opteert] voor de invoering van een *numerus clausus* om de negatieve effecten van een overaanbod, met name in termen van verkeerscongestie of vervuiling, te voorkomen.

In het licht van deze keuze wil het ontwerp van ordonnantie ervoor zorgen dat het beperkte aantal toegestane straat- en standplaatstaxi's daadwerkelijk beschikbaar is voor het publiek, dat wil zeggen doeltreffend wordt geëxploiteerd om de gebruikers een taxidienst van goede kwaliteit aan te bieden die toereikend en beschikbaar is op alle tijdstippen van de dag en niet alleen in het weekend.

Uit de studie van Deloitte blijkt dat VVC-chauffeurs ertoe worden aangespoord hun diensten aan te bieden op donderdag- tot zondagavond, in plaats van doordeweeks te rijden wanneer de vraag lager is, waardoor zij meer inkomsten verwerven dankzij de niet-gereguleerde dynamische prijsstelling die door deze platforms wordt toegepast.

De eis inzake de beschikbaarheid zal ook helpen om slapende vergunningen te bestrijden. Dit zijn vergunningen die niet daadwerkelijk worden gebruikt omdat de exploitant een voertuig niet inschrijft of niet over het vereiste aantal chauffeurs beschikt.

De ordonnantie voorziet derhalve in het daadwerkelijk ter beschikking stellen van een voertuig overeenkomend met één voltijds equivalent. Om echter tegemoet te komen aan de

vraag naar chauffeurs-exploitanten die aanvullend alleen werken, wordt voorzien in een beschikbaarstelling van het voertuig voor een minimumperiode van 20 uur per week.

Een chauffeur kan bijvoorbeeld de ene week 10 uur werken, een andere week 30 uur, enzovoort. De administratie zal deze duur over een kalenderjaar controleren. Ook wordt gepreciseerd dat de 20 uur gelden voor de periode waarin het voertuig daadwerkelijk aan het publiek ter beschikking wordt gesteld » (*ibid.*, pp. 54-55).

B.31. Uit de voormelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever, met het bestreden artikel 6, § 4, 2°, a), de mogelijkheid heeft willen bieden om de activiteit van exploitant-taxichauffeur in de hoedanigheid van zelfstandige in bijberoep uit te oefenen, en tegelijk een toereikende terbeschikkingstelling van voertuigen heeft willen waarborgen, rekening houdend met hun opdracht van algemeen belang. Daaruit kan eveneens worden afgeleid dat de ordonnantiegever ervoor heeft gekozen om het louter occasioneel verlenen van taxidiensten niet toe te staan.

B.32. Noch het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid, noch de vrijheid van ondernemen waarborgen een absoluut recht om het aantal prestatie-uren van een als zelfstandige uitgeoefende activiteit te bepalen, zonder dat de overheid op dat gebied enige voorwaarde vaststelt. De keuze om een minimumaantal uren terbeschikkingstelling van een voertuig op te leggen aan alle exploitanten-chauffeurs die alleen werken, is relevant ten aanzien van het doel om een toereikende terbeschikkingstelling van voertuigen te waarborgen, rekening houdend met hun opdracht van algemeen belang.

B.33.1. De ordonnantiegever vermocht redelijkerwijs te oordelen, in het kader van die afwijkende maatregel, dat het nodig was om dat aantal vast te leggen, zodat het niet tezeer afwijkt van de basisregel voor de terbeschikkingstelling van een standplaats- of straattaxi, namelijk een voltijdsequivalent dat door een of meerdere chauffeurs voor hetzelfde voertuig kan worden uitgevoerd. Het kan immers niet worden betwist dat een te grote diversiteit aan praktijken tussen exploitanten-chauffeurs, die zelf het minimumaantal uren terbeschikkingstelling van hun voertuig zouden kunnen kiezen, de aanwezigheid van een voldoende aantal voertuigen op elk ogenblik op het grondgebied van de hoofdstad in het gedrang kan brengen. Zulks geldt des te meer daar de taxisector onderworpen is aan een *numerus clausus*. Het aantal van twintig uur wordt overigens berekend over een kalenderjaar, waardoor een element van flexibiliteit wordt ingevoerd. Bovendien kon de ordonnantiegever ervoor kiezen om die drempel te bepalen rekening houdend met de toegelaten maximale

arbeidsduur van werknemers in de privésector, die het overgrote deel van de arbeidsmarkt uitmaakt, zonder rekening te houden met de verscheidenheid aan beroepsactiviteiten.

B.33.2. Er wordt niet aangetoond dat de bestreden maatregel het uiterst moeilijk of onmogelijk maakt om de activiteit van taxidiensten uit te oefenen als zelfstandige in bijberoep.

B.34. Het vierde onderdeel van het enige middel is niet gegrond.

Vijfde onderdeel van het enige middel

B.35. In het vijfde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat artikel 3, 5°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 de in het middel beoogde bepalingen schendt, in zoverre het de straattaxi's de mogelijkheid ontzegt om een private klantenkring op te bouwen en te behouden. Uit hun verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partijen het begrip « private klantenkring » begrijpen als de mogelijkheid voor klanten om « rechtstreeks een beroep » te doen op hun diensten.

B.36.1. Artikel 3 van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt :

« Om reden van de opdracht van algemeen belang die de taxidiensten vervullen, is het verboden :

1° behoudens het bepaalde in het volgende lid, een taxidienst te exploiteren zonder een exploitatievergunning die is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie.

Zolang de samenwerkingsovereenkomst inzake de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 niet in werking is getreden, is de in het vorige lid bedoelde eis niet van toepassing op de personen die beschikken over de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019 of de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001, of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waals decreet van 2007, wanneer cumulatief aan de volgende voorwaarden is voldaan :

a) de rit is gereserveerd;

b) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het voertuig waarmee de rit zal worden afgelegd, zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het ogenblik dat de exploitant ermee instemt de rit uit te voeren;

c) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het aankomstpunt van de rit zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

2° een voertuig te besturen in het kader van het verlenen van een taxidienst zonder een bekwaamheidsattest dat is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde;

3° behoudens het bepaalde in artikel 19 voor de vervangwagens, een taxidienst te verlenen door middel van een voertuig dat niet is ingeschreven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde;

4° een bemiddelingsdienst voor reserveringen ter beschikking te stellen van de exploitanten, chauffeurs, klanten en/of gebruikers van taxidiensten zonder dat een erkenning is uitgereikt in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie;

5° in te stemmen met het uitvoeren van een rit die wordt aangeboden door een niet-erkende reserveringstussenpersoon ».

B.36.2. Artikel 3 van de ordonnantie van 9 juni 2022 vormt « de kern van het systeem dat door de ordonnantie wordt ingevoerd » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 11). De verzoekende partijen bekritisieren het verbod om « in te stemmen met het uitvoeren van een rit die wordt aangeboden door een niet-erkende reserveringstussenpersoon », dat is vervat in punt 5° van dat artikel en zowel op de standplaatstaxi's als op de straattaxi's van toepassing is.

B.36.3. De erkenning van de reserveringstussenpersonen is een vernieuwing van de hervorming van de taxisector. Hun regulering vloeit voort uit de komst van nieuwe spelers in de sector van het bezoldigd personenvervoer, met name met de opkomst van de nieuwe technologieën. De ordonnantiegever heeft tegelijk die tussenpersonen willen reglementeren om oneerlijke praktijken te vermijden en heeft hun een aantal voorwaarden willen opleggen om de traceerbaarheid van de ritten te waarborgen.

B.36.4. De problematiek van de private klantenkring is uitdrukkelijk aan bod gekomen in de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022. De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vermeldt het volgende :

« De straat- of standplaatstaxi kan natuurlijk met een particuliere clientèle werken. Het belangrijkste is dat de gegevens over de ritten inderdaad aan de administratie worden doorgegeven voor controledoeleinden, met name met betrekking tot de tarieven die aan de klant in rekening worden gebracht.

Exploitanten of chauffeurs die door hun particuliere klanten worden gecontacteerd, zullen dus moeten voldoen aan de reglementaire vereisten die van toepassing zijn voor de reserveringsbemiddelaars.

Zij zullen dus een vergunning voor reserveringsbemiddelaar moeten hebben of via een reserveringsbemiddelaar moeten gaan. Deze reserveringsbemiddelaar is niet noodzakelijkerwijs een multinational, het kan een applicatie zijn die wordt beheerd door een coöperatie van chauffeurs of een applicatie die wordt beheerd door één chauffeur, met inachtneming van de aan de reserveringsbemiddelaars gestelde exploitatievoorwaarden.

Dit is de enige vereiste voorwaarde die verificatie en controle van de exploitatievoorwaarden van de ordonnantie – bijvoorbeeld de voorafgaande reservering – mogelijk maakt.

Zonder deze voorwaarde zullen straattaxi's zonder voorafgaande reservering op het Brusselse grondgebied rondrijden op zoek naar klanten » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 59).

In antwoord op een vraag preciseert hij nog het volgende :

« [H]et gaat om de traceerbaarheid en niet om het verbieden van particuliere klanten. Het is dus belangrijk te kunnen aantonen dat een reservering is gemaakt en dat de klant niet onderweg werd opgepikt. [...] Het gaat er niet om de instandhouding van een privé klantenkring te verhinderen, maar alleen het evenwicht te bewaren tussen transparantie en het feit dat, door middel van applicaties, aan de behoeften van een privé klantenkring kan worden voldaan. [...]

De Voorzitter vat samen dat het derhalve mogelijk is een private klantenkring te hebben, zolang deze kan worden getraceerd » (*ibid.*, pp. 74-75).

De contouren van het begrip « private klantenkring » worden niet gedefinieerd in de parlementaire voorbereiding. Naar aanleiding van de indiening van een amendement werd het bestaan vermeld van een « particuliere klantenkring [...] van vaste klanten die rechtstreeks een beroep op hen doen. Bij gebreke van een reserveringsplatform op gewestelijk niveau zouden zij geen reserveringen meer kunnen ontvangen van een hotel, een website die logies aanbiedt, vaste klanten, enz. » (*ibid.*, p. 154).

B.37. Uit het bovenstaande volgt dat artikel 3, 5°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 klanten niet belet om rechtstreeks een beroep te doen op de diensten van een straattaxi, maar

aan die mogelijkheid de voorwaarde verbindt dat de exploitant over een erkenning als reserveringstussenpersoon beschikt. De bestreden bepaling ontnemt straattaxi's bijgevolg niet de mogelijkheid om een private klantenkring op te bouwen en te behouden. Het Hof moet echter nog nagaan of de bij de voormelde ordonnantie ingevoerde voorwaarde geen onevenredige gevolgen met zich meebrengt door de opbouw van een dergelijke klantenkring overdreven moeilijk te maken.

B.38.1. De erkenning van reserveringstussenpersonen is geregeld bij de artikelen 21 tot 25 van de ordonnantie van 9 juni 2022, die aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de zorg toevertrouwt om de praktische regels ervan te preciseren. Zoals in de memorie van toelichting van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt verduidelijkt, « [zijn] de voorwaarden voor de afgifte van de erkenning [...] overgenomen van de voorwaarden die gelden voor de exploitatievergunning. [...] Er is in een aanvullende voorwaarde voorzien : de persoon die een erkenning aanvraagt, moet uiterlijk op de dag voordat zijn bemiddelingsdienst voor reserveringen beschikbaar wordt gesteld voor het publiek, een vestigingseenheid in België hebben » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 21).

B.38.2. Rekening houdend met dat parallelisme en met de bijkomende randvoorwaarde van de vestigingseenheid in België, blijkt niet dat de vereiste voorwaarden om de erkenning van reserveringstussenpersoon te verkrijgen, bijzonder hinderlijk zijn voor een exploitant van een straattaxidienst. De praktijk ter zake toont bovendien aan dat niet alleen grote ondernemingen of zelfs multinationals in aanmerking komen voor dat statuut. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering merkt in dat verband op dat de administratie op 21 juni 2023 is overgegaan tot de erkenning van 54 reserveringstussenpersonen, waarvan 35 eveneens houder zijn van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst.

B.39. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, houdt het opstarten van een activiteit als reserveringstussenpersoon overigens niet in dat de exploitant van een straattaxidienst een elektronisch platform dient te beheren waarvoor aanzienlijke middelen nodig zouden zijn. Artikel 30, 2°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 preciseert immers dat een reserveringstussenpersoon « elektronisch en/of telefonisch bereikbaar [moet] zijn voor het publiek ».

De parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 vermeldt :

« Ook al hebben de onlangs verschenen reserveringsbemiddelaars hun technologische model op basis van het gebruik van een applicatie voor mobiele telefoons gemeen, toch zal niet worden vereist dat de diensten van de reserveringsbemiddelaars elektronisch toegankelijk zijn voor het publiek. Callcenters zijn ook reserveringsbemiddelaars, en zij kunnen als zodanig blijven werken als zij dat wensen » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 24).

Daaruit volgt dat de ordonnantiegever de toegangsmiddelen niet heeft beperkt tot één enkel technologisch middel, maar tegelijk zich ervan heeft willen vergewissen dat geen enkele rit zou worden uitgevoerd zonder reservering en heeft willen waarborgen dat ritten kunnen worden getraceerd. De verzoekende partijen geven bovendien niet aan op welke andere manier dan via een elektronisch platform of telefonisch, een beroep op hun diensten kan worden gedaan.

B.40. In zoverre een private klantenkring zowel via een elektronisch platform als telefonisch een beroep kan doen op de diensten van een straattaxi-exploitant die is erkend als reserveringstussenpersoon, brengt de bestreden maatregel geen gevolgen met zich mee die onevenredig zijn ten aanzien van de nagestreefde doelstellingen.

B.41. Het vijfde onderdeel van het enige middel is niet gegrond.

Wat de zaak nr. 7910 betreft

Eerste middel

B.42. De verzoekende partij leidt een eerste middel af uit de schending, door de artikelen 3, 1°, tweede lid, *b)*, 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, van artikel 92*bis*, § 2, *c)*, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en van het evenredigheidsbeginsel.

B.43.1. De bestreden artikelen bepalen :

« Art. 3. Om reden van de opdracht van algemeen belang die de taxidiensten vervullen, is het verboden :

1° behoudens het bepaalde in het volgende lid, een taxidienst te exploiteren zonder een exploitatievergunning die is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie.

Zolang de samenwerkingsovereenkomst inzake de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 niet in werking is getreden, is de in het vorige lid bedoelde eis niet van toepassing op de personen die beschikken over de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019 of de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001, of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waals decreet van 2007, wanneer cumulatief aan de volgende voorwaarden is voldaan :

a) de rit is gereserveerd;

b) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het voertuig waarmee de rit zal worden afgelegd, zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het ogenblik dat de exploitant ermee instemt de rit uit te voeren;

c) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het aankomstpunt van de rit zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

[...] ».

« Art. 36. § 1. De volgende gedragingen vormen een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro :

1° een taxidienst exploiteren zonder vergunning;

2° een taxirit uitvoeren onder dekking van de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019, of van de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001 of van de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waals decreet van 2007, maar zonder zich te houden aan alle vereisten die verbonden zijn aan de afgifte en de exploitatie van deze vergunning;

3° een voertuig dat niet is geregistreerd voor het verrichten van een dergelijke taxidienst, het voorkomen geven van een taxistandplaatsvoertuig;

4° een voor taxi's voorbehouden parkeerplaats bezetten zonder exploitatievergunning voor een standplaats-taxidienst;

5° zich niet houden aan de door de Regering vastgestelde tarieven voor taxidiensten;

6° geen rekening houden met een door een bevoegde beambte gegeven bevel om te stoppen.

§ 2. Onder voorbehoud van het geval bedoeld in paragraaf 3, vormt elke andere schending van de bepalingen van deze ordonnantie of van haar uitvoeringsbepalingen een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 26 euro tot 10.000 euro.

§ 3. De schending van de bepalingen van deze ordonnantie in verband met de reserveringstussenpersonen vormt een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 1.250 euro tot 25.000 euro.

§ 4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de in de paragrafen 1 tot 3 bedoelde inbreuken.

Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf in geval van recidive binnen twee jaar na de veroordeling echter niet minder bedragen dan tweemaal de eerder voor dezelfde inbreuk opgelegde straf.

§ 5. In geval van samenloop van meerdere inbreuken zoals bedoeld in paragrafen 1 en 2 worden de bedragen van de boetes bij elkaar opgeteld, zonder dat zij de som van 20.000 euro mogen overschrijden.

§ 6. De politierechtbank is bevoegd voor de in de paragrafen 1 tot [en] met 3 bedoelde inbreuken.

Art. 37. § 1. De rechter gelast de inbeslagneming van het voertuig of de voertuigen waarmee een van de in artikel 36, § 1, 1° tot 3° bedoelde inbreuken is gepleegd, indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren.

§ 2. De rechter kan de inbeslagneming van het voertuig of de voertuigen waarmee een van de andere in artikel 36, § 1 bedoelde inbreuken is gepleegd, gelasten indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren ».

B.43.2. Uit de in B.1.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever het hoofd wil bieden aan de concurrentie die wordt veroorzaakt door de exploitanten van taxidiensten die over een niet-Brusselse vergunning beschikken, maar tegelijkertijd erkent dat zijn speelruimte beperkt is in het licht van artikel 92*bis*, § 2, *c*), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, alsook van de rechtspraak van het Hof en van het beginsel van de economische unie en de monetaire eenheid. Bijgevolg werd ervoor gekozen om het feit dat een exploitant met een vergunning die in een ander gewest is afgegeven, zijn diensten op het Brusselse grondgebied verleent zonder te voldoen aan de verplichtingen die door de wetgeving van dat andere gewest worden opgelegd, strafbaar te stellen (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 7).

In de commentaar bij de bestreden bepalingen wordt hieraan toegevoegd :

« Artikel 3

Dit artikel vormt de kern van het systeem dat door de ordonnantie wordt ingevoerd. Het legt het basisbeginsel vast dat stelt dat niemand zonder voorafgaande vergunning een taxidienst mag exploiteren, als taxichauffeur mag werken of een reserveringsplatform ter beschikking mag stellen. Het is ook verboden een voertuig te gebruiken in het kader een taxidienst zonder het op voorhand voor dat doel te hebben geregistreerd (behalve in het geval van het gebruik van een vervangvoertuig in overeenstemming met wat is bepaald in de ordonnantie) en in te stemmen met een door een niet-erkende reserveringsbemiddelaar aangeboden rit.

In het artikel wordt ook bepaald dat zolang de samenwerkingsovereenkomst die wordt opgelegd door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voor ‘ taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ’ niet is goedgekeurd, de gewestelijke wetgeving deze ‘ transgewestelijke ’ diensten niet kan regelen. De verwijzing naar deze samenwerkingsovereenkomst is vanuit wetgevingsoogpunt niet noodzakelijk. Ze is alleen bedoeld om de huidige situatie te verduidelijken, teneinde elk misverstand over het toepassingsgebied van de ordonnantie te voorkomen.

[...]

Artikel 36

De rangorde van strafrechtelijke sancties die is vastgesteld in artikel 35 van de ordonnantie van 1995, blijft behouden, maar er is een reeks inbreuken toegevoegd aan de lijst van de strengst bestrafte inbreuken.

Tot deze inbreuken rekent de nieuwe ordonnantie expliciet het feit dat een taxi-exploitant die zijn diensten aanbiedt op het grondgebied van het Brusselse Gewest onder dekking van een vergunning die is afgegeven door een ander gewest, daarmee een schending begaat van zijn verplichtingen krachtens de Vlaamse of Waalse wetgeving waaraan hij onderworpen is. Het is niet de bedoeling om in de plaats te treden van de Vlaamse of Waalse autoriteiten die bevoegd zijn om toe te zien op de naleving van deze gewestelijke wetgevingen, maar om de oneerlijke concurrentie te bestrijden die voor de houder van een exploitatievergunning die is afgegeven door het Brusselse Gewest en die onder de Brusselse wetgeving valt, zou worden teweeggebracht door een ‘ Vlaamse exploitant ’ of een ‘ Waalse exploitant ’ die op reservering ritten zou verrichten vanuit het Brusselse grondgebied, zonder onderworpen te zijn aan de Brusselse wettelijke regeling en zonder de Vlaamse of Waalse regeling die op hem van toepassing is, na te leven.

Hiermee beoogt de ordonnantie niet de taxidiensten te regelen die op het grondgebied van meer dan één Gewest actief zijn (wat zij niet kan doen zo lang het desbetreffende samenwerkingsakkoord niet is goedgekeurd; cf. hierover de toelichting bij artikel 3). Deze maatregel vereist een wederzijdse erkenning van vergunningen : de ordonnantie beoogt niet de ‘ Vlaamse/Waalse exploitanten ’ zelf iets op te leggen, maar beperkt zich ertoe haar eigen inspecteurs te machtigen na te gaan of aan de door de twee andere Gewesten gestelde eisen is voldaan. Is dit niet het geval, dan kan het Brussels Gewest oordelen dat de overtredende exploitant geen aanspraak kan maken op de wederzijdse erkenning van vergunningen. Daarmee komt men tegemoet aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof dat in zijn arrest 41/2010 stelt : ‘ Volgens het beginsel van de wederzijdse erkenning, dat inherent is aan de economische en monetaire unie tussen de deelgebieden van de Staat, wordt een persoon die diensten aanbiedt op het grondgebied van één van die deelgebieden en zich daarbij gedraagt naar de toepasselijke regels, verondersteld die activiteit vrij te kunnen uitoefenen op het grondgebied van elk ander

deelgebied van de Staat, [...]’ (punt B.5.3., tweede lid). De naleving van de geldende voorschriften is derhalve de *conditio sine qua non* van het beginsel van wederzijdse erkenning. Zoniet zou de exploitant in dat geval alleen aan zijn eigen gewestelijke wetgeving moeten voldoen wanneer hij zijn diensten op het grondgebied van dat Gewest aanbiedt, maar zou hij dat *de facto* niet meer hoeven te doen op het grondgebied van een ander Gewest aangezien de dienst dan gewestgrensoverschrijdend wordt en niemand meer bevoegd is om deze te controleren bij gebrek aan een samenwerkingsovereenkomst. Deze interpretatie kan niet worden aanvaard.

‘ Een voertuig dat niet is geregistreerd voor het verrichten van een dergelijke taxidienst, het voorkomen geven van een taxistandplaatsvoertuig ’, wordt ook streng bestraft. De ordonnantie van 1995 voorziet reeds in een vergelijkbare beschuldiging (art. 35, § 1, tweede lid). De aandacht wordt hier gevestigd op het feit dat artikel 33 van de nieuwe ordonnantie blijft verwijzen naar het ‘ voorkomen ’ van een voertuig, en niet naar de ‘ visuele identiteit ’ die aan de standplaatstaxi’s wordt opgelegd, teneinde deze inbreuk een ruim toepassingsgebied te geven : de weergave van de visuele identiteit is niet het enige betrokken inbreukmakende gedrag; elke vorm van visuele verwarring met een standplaatstaxi valt eronder, wat die ook mag zijn.

§ 6 handhaaft de bevoegdheid van de politierechtbanken om kennis te nemen van de in artikel 33 opgesomde inbreuken, die reeds is opgenomen in artikel 35, § 4, laatste lid, van de ordonnantie van 1995.

Artikel 37

De wijze van inbeslagname van het voertuig of de voertuigen in geval van inbreuken, wordt voortaan in een specifiek artikel geregeld, dat wel vasthoudt aan het principe van het onderscheid tussen de inbreuken die een verplichte inbeslagname met zich meebrengen (art. 35, § 1, derde lid, van de ordonnantie van 1995) en de inbreuken waarvoor de inbeslagname wordt overgelaten aan het oordeel van de rechter (art. 35, § 2, tweede lid). Er wordt bovendien gespecificeerd dat een inbeslagname in beide gevallen slechts mogelijk is voor de voertuigen die toebehoren aan de veroordeelden, in overeenstemming met de opmerking die is geformuleerd door de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies over het voorontwerp van de latere ordonnantie van 1995 » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 11 en 27-29).

B.44.1. Zowel de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement als de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voeren aan dat het eerste middel onontvankelijk is in zoverre het betrekking heeft op de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022, aangezien de verzoekende partij niet aantoonde in welk opzicht die artikelen de in het middel beoogde normen zouden schenden. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement beweert overigens dat het middel eveneens onontvankelijk is in zoverre het is afgeleid uit de schending van het « evenredigheidsbeginsel », dat afzonderlijk wordt aangevoerd.

B.44.2. Om te voldoen aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof (hierna : de bijzondere wet van 6 januari 1989), moeten de middelen van het verzoekschrift te kennen geven welke van de regels waarvan het Hof de naleving waarborgt, zouden zijn geschonden, alsook welke de bepalingen zijn die deze regels zouden schenden, en uiteenzetten in welk opzicht die regels door de bedoelde bepalingen zouden zijn geschonden.

B.44.3. De verzoekende partij zet niet uiteen in welk opzicht de artikelen 36 en 37 van de ordonnantie van 9 juni 2022 de in het middel vermelde toetsingsnormen zouden schenden. Het middel is bijgevolg alleen ontvankelijk in zoverre het artikel 3, 1°, tweede lid, *b)*, van de ordonnantie van 9 juni 2022 beoogt.

B.45.1. Het Hof dient de omvang van het beroep tot vernietiging te bepalen op grond van de inhoud van het verzoekschrift.

Het Hof kan slechts uitdrukkelijk bestreden wetskrachtige bepalingen vernietigen waartegen middelen worden aangevoerd en, in voorkomend geval, bepalingen die niet worden bestreden maar die onlosmakelijk zijn verbonden met de bepalingen die moeten worden vernietigd.

B.45.2. De verzoekende partij vordert slechts uitdrukkelijk de vernietiging van artikel 3, 1°, tweede lid, *b)*, van de ordonnantie van 9 juni 2022, en niet van de punten *a)* en *c)* van datzelfde lid. Uit de uiteenzetting in het verzoekschrift blijkt evenwel dat de verzoekende partij in werkelijkheid de gevolgen bekritiseert die de combinatie van de in artikel 3, 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarden heeft voor de houders van een taxivergunning die is afgegeven door het Vlaamse Gewest, wanneer zij taxidiensten verrichten op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Rekening houdend met de draagwijdte van het verzoekschrift en met de cumulatieve aard van de voorwaarden bedoeld in artikel 3, 1°, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022, moeten de punten *a)* en *c)* van dat lid te dezen worden beschouwd als onlosmakelijk verbonden met het bestreden punt *b)* van datzelfde lid.

B.46. De bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna : de bijzondere wet van 8 augustus 1988) heeft in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een rubriek « X »

ingevoegd, naar luid waarvan de gewesten onder meer bevoegd zijn voor « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten » (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°). Bij artikel 2, § 10, van de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur werden in die bepaling de woorden « en de taxidiensten » vervangen door de woorden « , het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur ».

B.47.1. De bijzondere wet van 8 augustus 1988 heeft in de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een artikel 92*bis* ingevoegd, waarvan de tweede paragraaf bepaalt dat de gewesten « in ieder geval samenwerkingsakkoorden [sluiten] voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben : [...] c) op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest ».

B.47.2. Aangezien de ontstentenis van samenwerking in een aangelegenheid waarvoor de bijzondere wetgever in een verplichte samenwerking voorziet, niet verenigbaar is met het evenredigheidsbeginsel dat eigen is aan elke bevoegdheidsuitoefening, noch met de federale loyaliteit, vermag het Hof de naleving na te gaan van de in artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 neergelegde verplichting om samenwerkingsakkoorden te sluiten.

B.47.3. De door artikel 92*bis*, § 2, c), verplichte samenwerking werd in de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 verantwoord als volgt :

« Het ontwerp schept het wettelijk kader dat de nationale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten toelaat samen te werken, met inbegrip van het eventueel samen behouden, het oprichten en het beheren van diensten en instellingen.

Gelet op de aard van de aangelegenheden dringt een samenwerking zich in ieder geval op inzake grensoverschrijdende wegen, waterwegen, bossen, stads- en streekvervoer en gemeenschappelijke normen » (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 30).

B.48.1. Artikel 3, 1°, eerste lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt dat het verboden is « een taxidienst te exploiteren zonder een exploitatievergunning die is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie ». Luidens artikel 2, 1°, van dezelfde ordonnantie is een taxidienst in de zin van die ordonnantie « elke personenvervoerdienst die aan de volgende eisen voldoet : [...] e) het vertrekpunt van de rit bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

B.48.2. In afwijking daarvan bepaalt artikel 3, 1^o, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 dat een dergelijke vergunning niet is vereist voor de « personen die beschikken over de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019 of de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001, of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waals decreet van 2007 », maar dan wel op voorwaarde dat de rit is gereserveerd (*a*)), het voertuig zich buiten het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt op het ogenblik dat de exploitant ermee instemt de rit uit te voeren (*b*)), en het aankomstpunt van de rit zich buiten het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt (*c*)). De bestreden bepaling stelt bijgevolg specifieke en afwijkende voorwaarden vast waaronder de houders van een Vlaamse of een Waalse vergunning taxiritten kunnen uitvoeren waarvan het vertrekpunt zich op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevindt.

B.49. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering voert aan, onder verwijzing naar de adviespraktijk van de Raad van State (*Parl. St.*, Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, A-368/1, p. 44) en naar de eerder gewezen arresten van het Hof (arresten nrs. 85/2008 (ECLI:BE:GHCC:2008:ARR.085), 40/2012 (ECLI:BE:GHCC:2012:ARR.040) en 129/2015 (ECLI:BE:GHCC:2015:ARR.129)), dat er een onderscheid dient te worden gemaakt tussen de exploitatie van een taxidienst en de loutere uitvoering van een taxirit. Dat onderscheid kan de ontstentenis van een samenwerkingsakkoord evenwel niet verantwoorden. Wat betreft het taxivervoer, bestaat de essentie van de dienstverlening in de uitvoering van ritten. In dat opzicht definieert artikel 2, 1^o, van de ordonnantie van 9 juni 2022 het begrip « taxidienst » aan de hand van de kenmerken van een uitgevoerde rit, in het bijzonder het vertrekpunt ervan. Een beperking van de mogelijkheid om ritten uit te voeren, houdt derhalve ook een beperking in van de wijze waarop de betrokken vergunninghouder zijn dienst kan exploiteren.

B.50. Aldus heeft de ordonnantiegever eenzijdig voorschriften vastgesteld die specifiek betrekking hebben op de uitoefening, op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanaf het grondgebied van het Vlaamse en het Waalse Gewest, en die zich dus uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest. Voor het regelen van zulke aangelegenheden dient, krachtens artikel 92*bis*, § 2, *c*), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, een samenwerkingsakkoord te worden gesloten (zie ook, in die zin, RvSt, advies nr. 71.119/4 van 23 maart 2022, pp. 14-16, met verwijzing naar RvSt, advies nr. 63.920/1/V van 26 oktober 2018, punt 6). Artikel 3, 1^o, tweede lid, van de

ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt overigens zelf dat de daarin vastgestelde voorwaarden slechts gelden « zolang de samenwerkingsovereenkomst inzake de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 niet in werking is getreden ». De omstandigheid dat de ordonnantie van 9 juni 2022 de houders van een vergunning die is afgegeven op grond van de Vlaamse of de Waalse regelgeving, niet verhindert hun ritten op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voort te zetten, leidt niet tot een andere conclusie.

B.51. Het eerste middel in de zaak nr. 7910 is gegrond. Artikel 3, 1°, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 dient te worden vernietigd.

B.52. Aangezien het tweede middel in de zaak nr. 7910 niet tot een ruimere vernietiging kan leiden, moet het niet worden onderzocht.

Wat de zaak nr. 7911 betreft

Eerste middel

B.53. De verzoekende partijen leiden een eerste middel af uit de schending, door de artikelen 2, eerste lid, 8°, 5, §§ 2 en 3, 6, § 3, en 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 27 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen, met de vrije mededinging die is vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU en bij artikel 4, lid 3, van het VEU, met de vrijheden die zijn vastgelegd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de bij artikel 49 van het VEU vastgelegde vrijheid van vestiging, alsook met artikel 6, § 1, VI, derde en vijfde lid, 5°, en X, 8°, en artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, in zoverre zij een rechtspersoon verbieden om rechtstreeks een exploitatievergunning voor een taxidienst te verkrijgen of om rechtstreeks houder te zijn van een dergelijke vergunning.

B.54.1. De bestreden bepalingen luiden als volgt :

« Art. 2. In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

[...]

8° exploitant : de natuurlijke persoon die houder is van de exploitatievergunning, bedoeld in artikel 5, § 2, en, in voorkomend geval, de rechtspersoon bedoeld in artikel 5, § 3, gezamenlijk;

[...] ».

« Art. 5. [...]

§ 2. De vergunning wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde en kan alleen aan een natuurlijke persoon worden verleend.

§ 3. De exploitatie van de in overeenstemming met § 2 toegestane taxidiensten kan worden verzorgd door een rechtspersoon op voorwaarde dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon.

[...]

Art. 6. [...]

§ 3. Wanneer de aanvrager van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen met een rechtspersoon zoals bedoeld in artikel 5, § 3, moeten de in paragraaf 2 van dit artikel bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door die rechtspersoon en door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon.

[...] ».

« Art. 47. § 1. De exploitatievergunningen voor een taxidienst die oorspronkelijk zijn afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974 blijven geldig tot de in elk van deze vergunningen vermelde datum. Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de voertuigen die er zijn ingeschreven, automatisch als standplaatstaxi's beschouwd.

§ 2. In geval van verlenging na de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de in paragraaf 1 bedoelde vergunningen verder beschouwd als zijnde oorspronkelijk afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974.

§ 3. De exploitanten die een in paragraaf 1 bedoelde vergunning hebben verworven op basis van een procedure voor overdracht tegen betaling waarvoor een gunstig advies is uitgebracht door de Commissie bedoeld in artikel 10bis, eerste lid, 4° van de ordonnantie van 1995 kunnen, binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, aan de Regering vragen dat zij hun vergunning van hen zou overkopen.

De exploitanten die van de in het vorige lid bepaalde regeling gebruik hebben gemaakt, mogen geen nieuwe vergunning meer aanvragen om een taxidienst te exploiteren.

De prijs die de Regering voor deze terugkoop betaalt, is forfaitair vastgesteld op 35.000 euro ».

B.54.2. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt gepreciseerd :

« Het begrip exploitant benadrukt het feit dat wanneer de houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst (die verplicht een natuurlijke persoon moet zijn ; zie hierover de toelichting bij artikel 5) deze activiteit uitoefent via een vennootschap (wat hij kan doen in overeenstemming met de voorwaarden die zijn vastgelegd in de ordonnantie ; zie hierover de toelichting bij artikel 6), de hoedanigheid van exploitant gezamenlijk wordt erkend voor zowel deze natuurlijke persoon als deze rechtspersoon » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 10).

« Bovendien mogen de vergunningen voortaan enkel aan natuurlijke personen worden afgegeven, met het oog op het vergemakkelijken van de controle op de naleving van de aan de exploitanten opgelegde exploitatievoorwaarden, die momenteel wordt bemoeilijkt door doorverkopen en wijzigingen in de zeggenschap over exploitatievennootschappen.

In de ordonnantie wordt gespecificeerd dat deze eis de natuurlijke persoon die houder is van de vergunning, niet verbiedt om zijn activiteit uit te oefenen via een vennootschap, maar in dat geval wordt enerzijds opgelegd dat deze natuurlijke persoon deze rechtspersoon moet beheeren en anderzijds wordt de hoedanigheid van exploitanten gezamenlijk aan deze twee personen toegekend, zodat de door de ordonnantie opgelegde verplichtingen op hen beiden rusten.

Deze vereiste is voor de houder van de exploitatievergunning geen beperking van het recht op ondernemen aangezien deze niet beperkt wordt in zijn recht om zijn beroepsactiviteit via een rechtspersoon te organiseren. In die omstandigheid wordt de enige opgelegde vereiste (het beheer van deze rechtspersoon door de houder van de exploitatievergunning zelf) verantwoord door de voorwaarden die zijn vooropgesteld om een exploitatievergunning te kunnen verkrijgen (cf. toelichting bij artikel 6). Aangezien de vereiste voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid onlosmakelijk verbonden zijn aan de natuurlijke persoon (of personen) die de activiteit uitoefent, zou de nieuwe ordonnantie, zelfs wanneer zou worden voorzien in de mogelijkheid om de vergunning aan een rechtspersoon te verlenen, voorschrijven dat deze rechtspersoon dient aan te tonen dat aan deze voorwaarden is voldaan door de natuurlijke persoon (of personen) die met het beheer ervan is belast. Om te waarborgen dat de natuurlijke personen die aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning voldoen ook degenen zijn die de activiteit beheeren, zal de nieuwe ordonnantie bovendien niet langer toestaan dat vergunningen worden overgedragen (behoudens de in artikel 10 bepaalde uitzondering voor vergunningen die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie zijn uitgereikt). In deze context zou de uitdrukkelijke mogelijkheid om de vergunning aan een rechtspersoon te verstrekken inhoudelijk niets veranderen maar wel de nieuwe wettelijke regeling ingewikkelder maken naar de vorm (wat zou ingaan tegen één van de doelstellingen van de hervorming).

In haar advies over het voorontwerp van ordonnantie benadrukte de afdeling wetgeving van de Raad van State onder meer dat het uitsluiten van rechtspersonen van het ontworpen stelsel van exploitatievergunningen gepaard dient te gaan met passende overgangsmaatregelen die een behandeling waarborgen die in overeenstemming is met het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van rechtspersonen die momenteel de verschillende taxidiensten exploiteren die binnen het toepassingsgebied van het stelsel vallen. Daarbij dient er in de eerste plaats op gewezen te worden dat het toepassingsgebied van de ordonnantie van 1995 niet meerdere taxidiensten omvat; zij regelt de taxisector apart van de sector van de autoverhuur met chauffeur. Voorts moet worden opgemerkt dat in de nieuwe ordonnantie de bestaande houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst (die een rechtspersoon kunnen zijn) hun activiteiten op basis van hun ‘vroegere’ vergunning kunnen voortzetten; daarmee wordt voor de rechtspersonen die momenteel een taxidienst uitbaten, voorzien in een uitzondering op het nieuwe principe dat vergunningen enkel aan natuurlijke personen mogen worden uitgereikt » (*ibid.*, pp. 13-14).

« Artikel 6

[...]

In § 3 wordt uiting gegeven aan een van de gevolgen van de gezamenlijke toekenning van de hoedanigheid van exploitant aan de natuurlijke persoon die de houder van de vergunning moet zijn, en aan de rechtspersoon via welke de activiteit kan worden uitgeoefend : de naleving van de zedelijkheidsvoorwaarden moet worden aangetoond door zowel de eerstgenoemde als door alle personen die instaan voor het dagelijkse beheer van de laatstgenoemde » (*ibid.*, pp. 14-15).

B.54.3. De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voegt hieraan toe :

« Aangaande de nieuwe vergunningen is de gemaakte keuze duidelijk : alle nieuwe straattaxi-, standplaatstaxi's- en ceremoniële vergunningen zullen onoverdraagbaar zijn en voorbehouden zijn voor natuurlijke personen. Het feit voor de natuurlijke personen houder te zijn is ook bedoeld om speculatie bij de verkoop van de vergunning tegen te gaan. De voorkeur gaat uit naar een systeem waarbij de meerwaarde gekoppeld is aan de daadwerkelijke activiteit van de taxidienst, en niet aan de verkoop van een vergunning die aanvankelijk gratis werd afgegeven. Het feit voor natuurlijke personen houder te zijn is ook bedoeld om de positie van kleine exploitanten en chauffeurs te versterken. Bovendien is dit een logisch gevolg van het beginsel van onoverdraagbaarheid. Men verkiest immers gratis nieuwe vergunningen toe te kennen aan kandidaat-exploitanten-chauffeurs die in dit mooie beroep willen stappen, in plaats van hen te dwingen tienduizenden euro's te betalen om een vergunning of een bedrijf over te kopen. Hij vermeldt bovendien dat hij gevolg heeft gegeven aan de opmerking van de Raad van State op dit punt, aangezien in haar advies over het voorontwerp van ordonnantie de afdeling wetgeving van de Raad van State benadrukt heeft dat : ‘ het uitsluiten van rechtspersonen van het ontworpen stelsel van exploitatievergunningen gepaard dient te gaan met passende overgangsmaatregelen die een behandeling waarborgen die in overeenstemming is met het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van rechtspersonen die momenteel de verschillende taxidiensten exploiteren die binnen het toepassingsgebied van het stelsel vallen ’ » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 62).

B.55. Het middel bestaat uit meerdere onderdelen. Het Hof onderzoekt eerst de grief die is afgeleid uit de bevoegdheidsverdeling, en die het vierde onderdeel vormt.

Vierde onderdeel van het eerste middel

B.56. In het vierde onderdeel betwisten de verzoekende partijen de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de maatregel aan te nemen die een rechtspersoon verbiedt om rechtstreeks een exploitatievergunning voor een taxidienst te verkrijgen of rechtstreeks houder te zijn van een dergelijke vergunning, in zoverre die maatregel inbreuk zou maken op de bevoegdheid van de federale wetgever met betrekking tot het handelsrecht en het vennootschapsrecht.

B.57.1. De bijzondere wet van 8 augustus 1988 heeft in artikel 6, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een rubriek « X » ingevoegd, naar luid waarvan de gewesten onder meer bevoegd zijn voor « het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten » (artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°).

B.57.2. Krachtens artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 is de federale wetgever bevoegd voor het handelsrecht en het vennootschapsrecht.

B.57.3. Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen bevoegdheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen.

B.58.1. De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden bepalingen afwijken van de artikelen I.1 tot I.6 van het Wetboek van economisch recht, waarin een onlosmakelijk verband zou worden verankerd tussen het houderschap van een vergunning om een economische activiteit uit te oefenen en de daadwerkelijke uitoefening ervan.

B.58.2. De artikelen I.1 tot I.6 van het Wetboek van economisch recht bevatten een aantal definities die van toepassing zijn op de rest van het Wetboek, waaronder die van onderneming, dienst of dienstverrichter. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, heeft geen enkele van die definities betrekking op het houderschap van een vergunning om een economische activiteit uit te oefenen.

B.58.3. De bestreden bepalingen maken het de federale overheid niet onmogelijk noch overdreven moeilijk om haar bevoegdheid inzake handelsrecht en vennootschapsrecht uit te oefenen. Daar de ordonnantie de afgifte van een exploitatievergunning voor een taxidienst beperkt tot de natuurlijke personen, maar de mogelijkheid behoudt om de hoedanigheid van exploitant aan rechtspersonen toe te vertrouwen, worden de definities van het Wetboek van economisch recht niet in het geding gebracht. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, blijkt bovendien niet dat de ordonnantie van 9 juni 2022 een nieuw soort onderneming *sui generis* zou creëren.

Met de invoering van het beginsel van de afgifte van de exploitatievergunning voor een taxidienst aan natuurlijke personen en de mogelijkheid voor hen om die dienst via een rechtspersoon te exploiteren, heeft de ordonnantiegever de bevoegdheid uitgeoefend die artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 hem toekent, met toepassing van artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen. Zodoende heeft de ordonnantiegever de bevoegdheden van de federale overheid niet geschonden.

B.59. Het vierde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Eerste onderdeel van het eerste middel

B.60. In het eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden maatregel meerdere onverantwoorde verschillen in behandeling creëert, alsook een aantasting van het eigendomsrecht en van de vrijheid van vereniging.

B.61. Artikel 16 van de Grondwet bepaalt :

« Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling ».

B.62.1. Aangezien artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens (hierna : het Eerste Aanvullend Protocol) een draagwijdte heeft die analoog is met die van artikel 16 van de Grondwet, vormen de erin vervatte waarborgen een onlosmakelijk geheel met die welke zijn opgenomen in artikel 16 van de Grondwet, zodat het Hof, bij zijn toetsing van de bestreden bepaling, ermee rekening houdt.

B.62.2. Artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bepaalt :

« Alle natuurlijke of rechtspersonen hebben recht op het ongestoord genot van hun eigendom. Niemand zal van zijn eigendom worden beroofd behalve in het algemeen belang en met inachtneming van de voorwaarden neergelegd in de wet en in de algemene beginselen van het internationaal recht.

De voorgaande bepalingen zullen echter op geen enkele wijze het recht aantasten dat een Staat heeft om die wetten toe te passen welke hij noodzakelijk oordeelt om toezicht uit te oefenen op het gebruik van eigendom in overeenstemming met het algemeen belang of om de betaling van belastingen of andere heffingen en boeten te verzekeren ».

B.62.3. Artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol biedt niet alleen bescherming tegen een onteigening of een eigendomsberoving (eerste alinea, tweede zin), maar ook tegen elke verstoring van het genot van de eigendom (eerste alinea, eerste zin) en tegen elke regeling van het gebruik van de eigendom (tweede alinea).

Dat artikel doet geen afbreuk aan het recht dat een Staat heeft om die wetten toe te passen welke hij noodzakelijk oordeelt om toezicht uit te oefenen op het gebruik van eigendom in overeenstemming met het algemeen belang.

De inmenging in het recht op het ongestoord genot van de eigendom is enkel verenigbaar met dat recht indien ze een redelijk verband van evenredigheid heeft met het nagestreefde doel, dit wil zeggen indien ze het billijke evenwicht tussen de vereisten van het algemeen belang en die van de bescherming van dat recht niet verbreekt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens is eveneens van oordeel dat de lidstaten ter zake over een grote appreciatiemarge beschikken (EHRM, 2 juli 2013, *R.Sz. t. Hongarije*, ECLI:CE:ECHR:2013:0702JUD004183811, § 38).

B.63.1. Artikel 27 van de Grondwet bepaalt :

« De Belgen hebben het recht van vereniging; dit recht kan niet aan enige preventieve maatregel worden onderworpen ».

B.63.2. Artikel 11 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens bepaalt :

« 1. Eenieder heeft recht op vrijheid van vreedzame vergadering en op vrijheid van vereniging, met inbegrip van het recht om vakverenigingen op te richten en zich bij vakverenigingen aan te sluiten voor de bescherming van zijn belangen.

2. De uitoefening van deze rechten kan aan geen andere beperkingen worden onderworpen dan die welke bij de wet zijn voorzien en die in een democratische samenleving nodig zijn in het belang van 's lands veiligheid, de openbare veiligheid, de bescherming van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, voor de bescherming van de gezondheid of de goede zeden, of de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen. Dit artikel verbiedt niet, dat wettige beperkingen worden aangebracht in de uitoefening van deze rechten door leden van de gewapende macht, van de politie of van het ambtelijk apparaat van de Staat ».

B.63.3. Artikel 22 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten bepaalt :

« 1. Een ieder heeft het recht op vrijheid van vereniging, met inbegrip van het recht vakverenigingen op te richten en zich bij vakverenigingen aan te sluiten voor de bescherming van zijn belangen.

2. De uitoefening van dit recht kan aan geen andere beperkingen worden onderworpen dan die, welke bij de wet zijn voorgeschreven en die in een democratische samenleving geboden zijn in het belang van de nationale veiligheid of de openbare veiligheid, de openbare orde, de bescherming van de volksgezondheid of de goede zeden of de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen. Dit artikel belet niet het opleggen van wettige beperkingen aan leden van de strijdmacht en van de politie in de uitoefening van dit recht.

3. Geen bepaling in dit artikel geeft de Staten die partij zijn bij het Verdrag van 1948 van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de vrijheid tot het oprichten van vakverenigingen en de bescherming van het vakverenigingsrecht de bevoegdheid wettelijke maatregelen te treffen, die de in dat Verdrag voorziene waarborgen in gevaar zouden brengen, of de wet zodanig toe te passen dat deze in gevaar zouden worden gebracht ».

B.63.4. Wanneer een verdragsbepaling die België bindt, een draagwijdte heeft die analoog is aan die van een van de grondwetsbepalingen waarvan de toetsing tot de bevoegdheid van het Hof behoort en waarvan de schending wordt aangevoerd, vormen de waarborgen vervat in die

verdragsbepaling een onlosmakelijk geheel met de waarborgen die in de betrokken grondwetsbepalingen zijn opgenomen.

Daaruit volgt dat het Hof, bij de toetsing aan artikel 27 van de Grondwet, rekening houdt met artikel 11 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en artikel 22 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, die analoge rechten of vrijheden waarborgen.

B.63.5. De vrijheid van vereniging verankerd in artikel 27 van de Grondwet heeft tot doel de oprichting van private verenigingen en de deelname aan hun activiteiten te waarborgen. Zij impliceert het recht om zich te verenigen en de interne organisatie van de vereniging vrij te bepalen, maar ook het recht om zich niet te verenigen.

De organisatorische autonomie van verenigingen vormt een belangrijk aspect van de bij artikel 11 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens beschermde vrijheid van vereniging (EHRM, 4 april 2017, *Lovrić t. Kroatië*, ECLI:CE:ECHR:2017:0404JUD003845815, § 71).

B.64. De verzoekende partijen voeren drie verschillen in behandeling aan : ten eerste, tussen de natuurlijke personen en de rechtspersonen die de markt voor taxidiensten betreden; ten tweede, tussen de rechtspersonen die houder zijn van een onder de gelding van de vroegere wetgevingen afgegeven vergunning en de rechtspersonen die een vergunning aanvragen onder de gelding van de huidige wetgeving; ten derde, tussen de exploitanten en de reserveringstussenpersonen. Het Hof onderzoekt die verschillen in behandeling achtereenvolgens.

Natuurlijke personen en rechtspersonen die de taximarkt betreden

B.65. De verzoekende partijen voeren allereerst aan dat de bestreden maatregel de natuurlijke personen en de rechtspersonen die een vergunning aanvragen onder de gelding van de ordonnantie van 9 juni 2022 verschillend behandelt, aangezien alleen de personen van de eerste categorie een exploitatievergunning voor een taxidienst kunnen verkrijgen.

B.66. De rechtspersonen en de natuurlijke personen vormen categorieën van personen die voldoende vergelijkbaar zijn ten aanzien van de ordonnantie van 9 juni 2022, aangezien het in beide gevallen gaat om personen die de hoedanigheid van exploitant van een taxidienst toegewezen kunnen krijgen.

B.67.1. Uit de in B.54.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat het feit dat exploitatievergunningen enkel aan natuurlijke personen kunnen worden afgegeven, ertoe strekt de controle op de naleving van de aan de exploitanten opgelegde exploitatievoorwaarden te vergemakkelijken. De ordonnantiegever heeft gewezen op de moeilijkheden inzake opvolging en communicatie die het gevolg waren van de talrijke overdrachten en statutenwijzigingen van de rechtspersonen. De keuze is eveneens ingegeven door de aard van de te controleren voorwaarden, namelijk de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid, die intrinsiek verbonden zijn met een natuurlijke persoon.

B.67.2. De omstandigheid dat een rechtspersoon geen eigen exploitatievergunning voor een taxidienst kan verkrijgen, heeft op zich niet tot gevolg dat hem de mogelijkheid wordt ontzegd om die activiteit uit te oefenen en zo inkomsten te verkrijgen, onder de voorwaarde dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon.

Er bestaat geen subjectief recht voor een vennootschap om zelf houder te zijn van een exploitatievergunning voor een economische activiteit, *a fortiori* wanneer die activiteit door de overheid wordt beschouwd als een opdracht van algemeen belang die onderworpen is aan een gedetailleerde regelgeving.

Tot slot vormt de uit de bestreden bepalingen voortvloeiende verplichting om zich ervan te vergewissen, ongeacht de wijzigingen die aan de vennootschap worden aangebracht, dat de bestuurder die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon houder is van een exploitatievergunning voor een taxidienst zodat die vennootschap die diensten kan blijven aanbieden, geen hinderpaal, noch een moeilijkheid die onevenredige gevolgen met zich zou meebrengen voor de vrijheid van vereniging. De ordonnantiegever heeft het recht om zich te verenigen en de interne organisatie van de vereniging vrij te bepalen, niet willen beperken, aangezien de ordonnantie van 9 juni 2022 de houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst de mogelijkheid biedt om die dienst te exploiteren via een vennootschap. Die houders

kunnen bijgevolg nog steeds de vennootschapsvorm kiezen en hebben nog steeds de mogelijkheid om zich, in voorkomend geval, te verenigen met andere exploitanten.

B.67.3. Om die redenen berust het verschil in behandeling op een objectief en pertinent criterium ten opzichte van de nagestreefde doelstellingen en heeft het geen onevenredige gevolgen, ook niet ten aanzien van de vrijheid van vereniging. Het Hof moet echter nog onderzoeken of de bestreden maatregel geen onverantwoorde aantasting van het eigendomsrecht met zich meebrengt.

B.68.1. Te dezen voeren de verzoekende partijen aan dat de exploitatievergunning voor een taxidienst een economische waarde heeft en dat bijgevolg aan de rechtspersonen de toegang tot die eigendom wordt ontzegd.

B.68.2. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelt dat het begrip « eigendom » in de zin van artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol een autonome draagwijdte heeft die zich niet beperkt tot de eigendom van materiële goederen : sommige andere rechten en belangen die activa vormen, kunnen eveneens doorgaan voor « eigendomsrechten » en dus voor « eigendom » volgens het voormelde artikel (EHRM, 23 februari 1995, *Gasus Dosier- und Fördertechnik GmbH t. Nederland*, ECLI:CE:ECHR:1995:0223JUD001537589, § 53; grote kamer, 25 maart 1999, *Iatridis t. Griekenland*, ECLI:CE:ECHR:1999:0325JUD003110796, § 54).

In dat verband heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een exploitatievergunning voor een commerciële activiteit een eigendom vormt (EHRM, 13 januari 2015, *Vékony t. Hongarije*, ECLI:CE:ECHR:2015:0113JUD006568113, § 29; 8 april 2008, *Megadat.com SRL t. Moldavië*, ECLI:CE:ECHR:2008:0408JUD002115104, §§ 62 en 63; 10 juli 2007, *Bimer S.A. t. Moldavië*, ECLI:CE:ECHR:2007:0710JUD001508403, § 49; 28 juli 2005, *Rosenzweig en Bonded Warehouses Ltd. t. Polen*, ECLI:CE:ECHR:2005:0728JUD005172899, § 49; 24 november 2005, *Capital Bank AD t. Bulgarije*, ECLI:CE:ECHR:2005:1124JUD004942999, § 130; 7 juli 1989, *Tre Traktörer Aktiebolag t. Zweden*, ECLI:CE:ECHR:1989:0707JUD001087384, § 53). Het voormelde Hof oordeelt dat het de intrekking van een dergelijke vergunning is die kan worden beschouwd als een aantasting van het bij artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol gewaarborgde recht, zoals de intrekking van een oogstvergunning (EHRM, 7 juni 2018, *O'Sullivan McCarthy*

Mussel Development Ltd t. Ierland, ECLI:CE:ECHR:2018:0607JUD004446016, § 89). Die aantasting is overigens verbonden aan het negatieve gevolg dat aanzienlijk wordt geraakt aan de voorwaarden van een beroepsactiviteit en dat het bereik ervan wordt beperkt, hetgeen de inkomsten en de waarde van de onderneming kan doen dalen (EHRM, 13 maart 2012, *Malik t. Verenigd Koninkrijk*, ECLI:CE:ECHR:2012:0313JUD002378008, § 90).

B.68.3. Artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol houdt geen recht in om eigendom te verwerven (EHRM, 13 juni 1979, *Marckx t. België*, ECLI:CE:ECHR:1979:0613JUD000683374, § 50; grote kamer, 28 september 2004, *Kopecký t. Slowakije*, ECLI:CE:ECHR:2004:0928JUD004491298, § 35). Weliswaar kunnen in bepaalde omstandigheden gefundeerde verwachtingen met betrekking tot de verwezenlijking van toekomstige eigendomstitels onder de bescherming van de voormelde verdragsbepaling vallen. Dat veronderstelt dat er sprake is van een rechtens afdwingbare titel en dat een voldoende basis bestaat in het nationaal recht alvorens een rechtsonderhorige zich op een legitieme verwachting kan beroepen. De loutere hoop om het genot van eigendom te verkrijgen, maakt geen dergelijke legitieme verwachting uit (*ibid.*).

B.69. Het blijkt niet dat rechtspersonen de legitieme verwachting konden hebben dat zij, in het kader van de door de ordonnantiegever beoogde hervorming van de taxisector, zelf een toekomstige exploitatievergunning voor een taxidienst zouden kunnen verkrijgen. Er is bijgevolg geen sprake van een aantasting van het eigendomsrecht van die categorie van personen.

De rechtspersonen die reeds over een exploitatievergunning beschikken

B.70. De verzoekende partijen voeren aan dat er een verschil in behandeling bestaat tussen de personen die een exploitatievergunning voor een taxidienst aanvragen na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 en de rechtspersonen die reeds over een met toepassing van een vroegere wetgeving verkregen exploitatievergunning voor een taxidienst beschikten, in zoverre de personen van de tweede categorie niet zijn onderworpen aan het beginsel dat vergunningen enkel aan natuurlijke personen mogen worden verleend.

B.71. Krachtens de in artikel 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022 bedoelde overgangsregeling mogen de rechtspersonen die beschikken over een exploitatievergunning voor een taxidienst die oorspronkelijk is afgegeven met toepassing van de wet van 27 december 1974 of van de ordonnantie van 27 april 1995, die vergunning behouden in de hoedanigheid van standplaatstaxi's, en kan die vergunning worden verlengd. Die rechtspersonen zijn bijgevolg niet onderworpen aan de verplichting dat de houder, natuurlijke persoon, van de exploitatievergunning de bestuurder moet zijn die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur.

B.72. Zoals in B.22 is vermeld, zijn de artikelen 10 en 11 van de Grondwet slechts geschonden indien de ontstentenis van een overgangsmaatregel leidt tot een verschil in behandeling waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan aan het vertrouwensbeginsel.

B.73. Uit de in B.20.1 en in B.54.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever de verworven rechten van de houders van een onder de gelding van de vroegere wetgevingen afgegeven exploitatievergunning voor een taxidienst wil waarborgen, die voortvloeien uit het historisch bestaan van een markt voor de doorverkoop van vergunningen voor taxidiensten. Rekening houdend met het feit dat die exploitanten-rechtspersonen hun vergunning hebben gekocht en reeds, in voorkomend geval sedert vele jaren, in die vorm werken, is het redelijk verantwoord om hun verworven rechten te vrijwaren. De exploitanten die na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 een eerste vergunningsaanvraag indienen om een taxidienst te exploiteren, verkrijgen hun vergunning daarentegen kosteloos en zijn zonder onderscheid onderworpen aan de verplichting van houderschap als natuurlijke persoon, die voldoende is verantwoord om de in B.67.1 tot B.69 uiteengezette redenen.

B.74. Een dergelijke maatregel brengt overigens geen onevenredige gevolgen met zich mee. Hoewel de bestreden regeling niet uitdovend is, strekt zij ertoe het aantal rechtspersonen die houder zijn van een eigen exploitatievergunning voor een standplaatstaxidienst, geleidelijk te verminderen (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 30-31, en A-541/2, p. 48). Uit de gecombineerde toepassing van de artikelen 10 en 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022 blijkt immers dat de overdracht van een vergunning van een rechtspersoon alleen kan plaatsvinden onder strikte voorwaarden, na voorafgaande toestemming van de Regering, met name met inachtneming van de verplichting dat de

cessionaris een natuurlijke persoon moet zijn of, indien dat niet het geval is, een rechtspersoon die reeds over een onder de gelding van een vroegere wetgeving afgegeven vergunning beschikt. Daaruit volgt dat de overgangsregeling strikt beperkt is tot de situatie van de houders van verworven rechten.

Exploitanten en reserveringstussenpersonen

B.75. De verzoekende partijen voeren tot slot aan dat er een verschil in behandeling bestaat tussen de exploitanten van standplaatstaxidiensten die een exploitatievergunning aanvragen na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 9 juni 2022 en de reserveringstussenpersonen, in zoverre de personen van de tweede categorie als natuurlijke persoon en als rechtspersoon kunnen worden erkend.

B.76. De exploitanten en de reserveringstussenpersonen oefenen verschillende activiteiten uit, waarop verschillende uitoefeningsvoorwaarden van toepassing zijn. Krachtens artikel 2, 12°, van de ordonnantie van 9 juni 2022, is een reserveringstussenpersoon « elke natuurlijke of rechtspersoon die, op welke wijze dan ook, tegen vergoeding tussenkomt in de terbeschikkingstelling op de markt van taxidiensten, de promotie van taxidiensten op de markt verzorgt of diensten aanbiedt die de exploitanten en de klanten en gebruikers in staat stellen met elkaar in contact te treden ». Een reserveringstussenpersoon exploiteert bijgevolg niet zelf een taxidienst en staat niet persoonlijk in voor de uitvoering van ritten. Die verschillen kunnen verantwoord worden dat rechtspersonen geen vergunning kunnen verkrijgen voor de exploitatie van een taxidienst, maar wel erkend kunnen worden als reserveringstussenpersoon.

B.77. Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel van het eerste middel

B.78. In het tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepalingen afbreuk doen aan de vrijheid van handel en nijverheid en de vrijheid van ondernemen.

B.79.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement werpt de onontvankelijkheid van het tweede onderdeel van het eerste middel op, omdat de vrijheid van handel en nijverheid en de vrijheid van ondernemen geen referentienormen van het Hof zijn.

B.79.2. Om de in B.5.2 vermelde redenen wordt de exceptie verworpen.

B.80.1. De onmogelijkheid voor een rechtspersoon om zelf houder te zijn van een exploitatievergunning voor een taxidienst en de voorwaarde voor zulk een exploitatie, namelijk dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, vormen een inmenging in de interne organisatievrijheid van die rechtspersoon en een beperking van zijn vrijheid van ondernemen.

B.80.2. Zoals uit de in B.54.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt, vormt de bestreden maatregel een controlemaatregel voor de naleving van de exploitatievoorwaarden die worden opgelegd aan de exploitanten van taxidiensten, die opdrachten van algemeen belang uitvoeren. De vrijheid van ondernemen belet de overheid in beginsel niet om in dergelijke omstandigheden controlemaatregelen uit te werken.

B.80.3. De maatregel strekt in het bijzonder ertoe een doeltreffende opvolging door de administratie mogelijk te maken, zonder rekening te houden met de talrijke overdrachten en statutenwijzigingen van rechtspersonen. De door de ordonnantiegever nagestreefde doelstellingen zijn legitiem.

Het feit dat een vergunning aan een natuurlijke persoon wordt verbonden, ongeacht de vorm waarin de taxi-activiteit wordt geëxploiteerd, is een relevante maatregel in het licht van die doelstellingen, rekening houdend met de aard van de te controleren voorwaarden, die intrinsiek verbonden zijn aan de persoon en niet aan de onderneming.

In zoverre hij niet belet dat de economische activiteit van taxidienst wordt uitgeoefend, noch dat daaruit inkomsten worden gehaald in de vorm van een rechtspersoon, inclusief een vennootschap, brengt die maatregel geen onevenredige gevolgen met zich mee. Bovendien blijkt niet dat de verplichting om te beschikken over een bestuurder die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur en die houder is van een exploitatievergunning voor een taxidienst, een hinderpaal of een bijzondere moeilijkheid vormt. De verzoekende partijen tonen bovendien

niet aan dat een houderschap van de vergunning voor uitsluitend de rechtspersoon een bijzonder voordeel zou opleveren, gelet op het kosteloze, persoonlijke en onoverdraagbare karakter ervan.

B.81. Het tweede onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Derde onderdeel van het eerste middel

B.82. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepalingen niet bestaanbaar zijn met de vrije mededinging, de vrijheid van vestiging en met het vrije verkeer.

B.83.1. In zoverre de ordonnantie van 9 juni 2022 de exploitatie van de taxiactiviteit afhankelijk stelt van de toestemming van de overheid, brengt zij een beperking van de vrijheid van vestiging en van het vrij verrichten van diensten met zich mee. De verzoekende partijen bekritisieren echter niet het beginsel van de exploitatievergunning, maar een nadere regel voor de uitoefening ervan.

B.83.2. De regel volgens welke de exploitatievergunningen enkel worden afgegeven aan natuurlijke personen, doet op zich geen afbreuk aan de vrijheid van vestiging. Die regel staat niet eraan in de weg dat een rechtspersoon zich op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vestigt, voor zover hij de toepasselijke voorwaarden in acht neemt. Wat betreft het beginsel van het vrije verkeer en het beginsel van de vrije mededinging, lichten de verzoekende partijen niet toe waarin een eventuele aantasting zou bestaan. Tot slot tonen de verzoekende partijen niet aan dat het verbod van houderschap van exploitatievergunningen voor rechtspersonen de Brusselse ondernemingen zou bevoordelen.

B.84. Zonder dat het nodig is te onderzoeken of het Unierecht te dezen van toepassing is, is er geen sprake van een aantasting van de vrije mededinging, van de vrijheid van vestiging, noch van het vrije verkeer.

B.85. Het derde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Tweede middel

B.86. De verzoekende partijen leiden een tweede middel af uit de schending, door de artikelen 5, § 1, 6 en 7 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen die is vastgelegd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrije mededinging die is vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU, alsook met de richtlijn 2014/23/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 « betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten » (hierna : de richtlijn 2014/23/EU) en met de verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 « betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad » (hierna : de verordening (EG) nr. 1370/2007), in zoverre een stelsel wordt gecreëerd waarbij de vergunningen kosteloos worden verleend in de volgorde van de aanvragen, die op een wachtlijst worden gezet zodra de *numerus clausus* is bereikt.

B.87.1. De bestreden bepalingen luiden als volgt :

« Art. 5. § 1. De Regering bepaalt :

1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen;

2° de vorm van de vergunning en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

[...]

Art. 6. § 1. Opdat zijn vergunningsaanvraag ontvankelijk zou zijn, moet de aanvrager voldoen aan de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden inzake zedelijkheid en aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden inzake vakbekwaamheid en solvabiliteit.

§ 2. De vergunningsaanvraag is onontvankelijk als de aanvrager in België of in het buitenland het voorwerp uitmaakt van een van de volgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen :

1° een veroordeling tot een criminele sanctie die dateert van minder dan tien jaar geleden, al dan niet met opschorting;

2° een veroordeling die dateert van minder dan vijf jaar geleden voor een inbreuk:

a) op de bepalingen van boek 2, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek;

b) de bepalingen van boek IV, titel 1, hoofdstuk 1, of boek VI, titel 4, hoofdstukken 1 en 2, van het Wetboek van Economisch Recht;

c) op de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte en tot aanpassing van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen teneinde de daad van discriminatie te bestraffen;

d) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen;

e) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie;

f) op de bepalingen van de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden.

Er wordt geen rekening gehouden met veroordelingen die zijn gewist of waarvoor de betrokkene eerherstel heeft verkregen.

Bij door een buitenlandse rechter uitgesproken veroordelingen wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat naar Belgisch recht een van de in deze bepaling bedoelde strafbare feiten vormt.

De aanvrager verstrekt de Administratie, volgens de door de Regering vastgestelde procedures, een uittreksel uit het strafregister dat is afgegeven in overeenstemming met artikel 596, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering en dat minder dan drie maanden oud is. Volgens diezelfde procedures moet de aanvrager die sinds minder dan vijf jaar in België is gevestigd, een door de bevoegde buitenlandse autoriteit afgegeven gelijkwaardig attest overleggen dat zijn goed zedelijk gedrag vóór zijn komst naar België aantoonst, of, subsidiair, het bewijs dat hij de vluchtelingenstatus heeft.

§ 3. Wanneer de aanvrager van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen met een rechtspersoon zoals bedoeld in artikel 5, § 3, moeten de in paragraaf 2 van dit artikel bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door die rechtspersoon en door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon.

§ 4. Behalve wanneer de aanvraag voor een vergunning uitsluitend betrekking heeft op ceremoniële taxidiensten, moet de aanvrager of de in artikel 5, § 3, bedoelde rechtspersoon met wie hij van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen, zich er binnen zes maanden na de datum van ontvangst van de vergunning toe verbinden :

1° te beschikken over het aantal aan een taxidienst toegewezen voertuigen dat overeenstemt met het aantal aan hem toegekende identificatievignetten.

Onder beschikking over een voertuig wordt verstaan ofwel het eigenaarschap over het voertuig, ofwel de beschikking erover krachtens een overeenkomst voor koop op afbetaling, financiële lease of huurkoop;

2° voor elk in 1° bedoeld voertuig :

a) wanneer de vergunning maar op één enkel identificatievignet betrekking heeft en de vergunninghouder ook de chauffeur van het in 1° bedoelde voertuig is : dat voertuig over het kalenderjaar gemiddeld minstens twintig uur per week ter beschikking van het publiek te stellen;

b) in de andere gevallen : voor elk in 1° bedoeld voertuig te beschikken over minstens één voltijds equivalent als chauffeur, gepresteerd;

ofwel door een of meer derden die zijn aangeworven in het kader van een arbeidsovereenkomst of van een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking;

ofwel door de vergunninghouder zelf en door een of meer derden die zijn aangeworven in het kader van een arbeidsovereenkomst of van een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking.

§ 5. De Regering of haar gemachtigde kan bepalen op welke wijze het bewijs kan worden geleverd dat aan de in de voorgaande paragrafen bedoelde voorwaarden is voldaan.

Art. 7. § 1. Wanneer het aantal identificatievignetten dat door de Regering is vastgesteld in overeenstemming met artikel 4, § 2, of, in voorkomend geval, in overeenstemming met artikel 4, § 4, bereikt is, wordt de aanvrager die een ontvankelijke vergunningsaanvraag heeft ingediend, ervan in kennis gesteld dat zijn aanvraag, behoudens uitdrukkelijke weigering van zijn kant binnen de door de Regering of haar gemachtigde vastgestelde termijn, wordt ingeschreven op een gepseudonimiseerde wachtlijst die op een door de Administratie beheerde website wordt gepubliceerd.

§ 2. De inschrijving op de wachtlijst verloopt chronologisch, volgens de dag en het uur van indiening van de documenten waarmee de ontvankelijkheid van de aanvraag kon worden vastgesteld.

§ 3. Per aanvrager kan er slechts één inschrijving zijn, die slechts betrekking kan hebben op de toekenning van maximaal twee identificatievignetten.

§ 4. Volgens de door de Regering vastgestelde procedures bevestigt de op de wachtlijst ingeschreven aanvrager jaarlijks zijn wens om deze inschrijving te handhaven door aan te tonen dat hij nog steeds aan de in artikel 6 bedoelde voorwaarden voldoet.

§ 5. Wanneer één (of meerdere) identificatievignet(ten) kan/kunnen worden toegekend, deelt de Administratie dit mee aan de persoon die bovenaan de wachtlijst staat en nodigt zij hem uit om haar binnen twintig werkdagen mee te delen of hij dit vignet of deze vignetten wenst te ontvangen, binnen de limieten van het aantal vignetten waarvan sprake is in zijn vergunningsaanvraag. Indien binnen deze termijn geen antwoord is verzonden of indien het antwoord negatief is :

1° wordt de aanvraag verwijderd van de wachtlijst;

2° neemt de Administratie contact op met de volgende aanvrager op de lijst, en zo verder tot alle toekenbare vignetten zijn toegekend.

§ 6. Dit artikel is niet van toepassing op vergunningsaanvragen die enkel op ceremoniële taxidiensten betrekking hebben ».

B.87.2. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 is vermeld :

« Momenteel wordt in artikel 6 van de ordonnantie van 1995 bepaald dat de vergunning wordt toegekend na openbare aanbesteding na een vergelijking van de offertes, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de prijs die wordt aangeboden door de vergunningsaanvragers. In die nieuwe ordonnantie wordt van dit systeem afgestapt. De vergunningen worden kosteloos verstrekt (behoudens eventuele vergoedingen en/of belastingen die rechtstreeks of onrechtstreeks aan de exploitatievergunning zijn verbonden) » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 12);

« Dit artikel [7] regelt de manier waarop de vergunningen zullen worden toegekend als er meer aanvragen zijn dan de door de Regering vastgestelde *numerus clausus* : er zal een wachtlijst worden opgesteld, waarop de aanvragen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 6, in chronologische volgorde zullen worden genoteerd. Aanvragers die niet op de lijst wensen te worden geplaatst, kunnen dat weigeren. Om de aan de aanvragers opgelegde stappen tot een minimum te beperken, en er tegelijk voor te zorgen dat de lijst actueel blijft, zal jaarlijks van de aanvragers die op de lijst willen blijven staan, worden gevraagd om te bevestigen dat zij nog steeds voldoen aan de voorwaarden van artikel 6. Wanneer er vignetten kunnen worden toegekend (hetzij omdat eerder toegekende vignetten aan de Administratie zijn teruggegeven, hetzij omdat de *numerus clausus* is verhoogd), worden die toegekend in de volgorde van de lijst, met maximaal twee vignetten per aanvrager. Deze limiet is bedoeld om te verhinderen dat een aanvrager die hoog op de lijst is geplaatst, alle beschikbare vignetten zou kunnen verkrijgen, ten nadele van de anderen. De limiet sluit bovendien aan bij de huidige realiteit van de sector, die grotendeels bestaat uit exploitanten-chauffeurs met slechts één of soms twee voertuigen » (*ibid.*, p. 15).

B.88.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert de onontvankelijkheid van het tweede middel aan in zoverre het de artikelen 5 en 6 van de ordonnantie van 9 juni 2022 beoogt. De verzoekende partijen zouden niet aangeven in welk opzicht die de in het middel aangevoerde referentienormen zouden schenden.

B.88.2. Uit het verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partijen de algemene procedure voor de afgifte van exploitatievergunningen voor taxidiensten bekritisieren, die voortaan is gebaseerd op het criterium van de datum van de indiening. Zij zijn van mening dat de ordonnantiegever had moeten kiezen voor een soortgelijke regeling als die welke van

toepassing was onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995, toen de exploitatievergunning werd verleend na afloop van een openbare aanbestedingsprocedure. Bijgevolg is het middel niet beperkt tot de wachtlijst die bij artikel 7 van de ordonnantie van 9 juni 2022 is ingevoerd.

B.88.3. De exceptie wordt verworpen.

Eerste onderdeel van het tweede middel

B.89.1. In het eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen een schending aan van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, van het eigendomsrecht, en van het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid, in zoverre de nieuwe exploitatievergunningen kosteloos zijn, terwijl de oude vergunningen die onder bezwarende titel werden verkregen, nog steeds een waarde hebben met toepassing van de overgangsregeling.

B.89.2. De verzoekende partijen verduidelijken niet in welk opzicht de bestreden bepalingen het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid zouden schenden. Het Hof beperkt zijn onderzoek bijgevolg tot de bestaanbaarheid van de bestreden bepalingen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, en met het eigendomsrecht.

B.90. In zoverre het de bestreden bepalingen verwijt de exploitatievergunningen voor een taxidienst kosteloos te maken, bevat het eerste onderdeel van het middel in werkelijkheid het verzoek om de voorwaarden voor het verlenen van die vergunningen onder de gelding van opeenvolgende wetgevingen met elkaar te vergelijken. Het gelijkheidsbeginsel kan evenwel slechts worden geschonden als een wetgever zonder redelijke verantwoording twee vergelijkbare categorieën van personen ongelijk behandelt, en niet als hij eenzelfde categorie van personen verschillend behandelt in twee opeenvolgende wetgevingen.

Het eerste onderdeel van het tweede middel is dus niet gegrond in zoverre daarin de bij de ordonnantie van 9 juni 2022 gecreëerde situatie wordt vergeleken met die welke bestond vóór de aanneming ervan.

B.91. Het Hof dient nog te onderzoeken of het naast elkaar bestaan van personen die houder zijn van nieuwe exploitatievergunningen en personen die houder zijn van oude vergunningen, krachtens de overgangsregeling, een onverantwoord verschil in behandeling of een aantasting van het eigendomsrecht vormt.

B.92. Uit de in B.20.1, in B.54.2 en in B.87.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever de keuze voor de kosteloosheid van de exploitatievergunningen rechtvaardigt door de wens om speculatie te bestrijden en de taximarkt open te stellen voor nieuwe exploitanten-chauffeurs. De keuze om vergunningen ten bezwarende titel te laten voortduren tot de vervaldag ervan en mogelijk voor onbepaalde duur, voor de personen die reeds houder ervan zijn, berust dan weer op de wens om de verworven rechten te vrijwaren. Die doelstellingen zijn legitiem.

B.93.1. Krachtens de ordonnantie van 9 juni 2022 hebben de exploitatievergunningen voortaan geen geldelijke waarde meer voor nieuwkomers. De ordonnantiegever kon redelijkerwijs oordelen dat hij, om een nieuwe dynamiek op gang te brengen in de taxisector, moest terugkomen van het systeem van toegang tot vergunningen via aankoop-doorverkoop, waardoor de toegang tot de sector werd beperkt. Bovendien ondervinden nieuwkomers geen nadeel van het feit dat de houders van oude vergunningen hun verworven rechten behouden, noch van de co-existentie met de nieuwe vergunningen; zij worden daarentegen bevoordeeld aangezien zij niet meer hoeven te betalen om een vergunning te krijgen. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, mag het verworven recht voor die vroegere vergunninghouders niet worden geïnterpreteerd als zou het betrekking hebben op de waarde van de vergunning, die behouden zou moeten blijven ongeacht welke hervorming men zou doorvoeren.

B.93.2. Het naast elkaar bestaan van vergunningen met een geldwaarde en vergunningen die daarvan zijn ontdaan, creëert voor de vergunningen van de eerste categorie enkel een eventueel voordeel in zoverre een overdracht ten bezwarende titel kan worden verricht. Artikel 10, § 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022 onderwerpt die mogelijkheid tot overdracht, die een afwijking vormt, evenwel aan een reeks voorwaarden. Om de in B.74 uiteengezette redenen is de overgangsregeling bovendien strikt beperkt tot de situatie van de houders van verworven rechten. De bestreden bepalingen hebben dus geen onevenredige gevolgen ten aanzien van de beoogde doelstellingen.

B.94. Het eerste onderdeel van het tweede middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel van het tweede middel

B.95. In het tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de ontstentenis van een openbare aanbesteding de beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, in samenhang gelezen met het beginsel van vrije mededinging, schendt.

B.96. In zoverre in het tweede onderdeel van het middel kritiek wordt uitgeoefend op het feit dat, voor de aanvraag van een exploitatievergunning voor een taxidienst, wordt afgestapt van de openbare aanbestedingsprocedure, wordt in werkelijkheid verzocht om de voorwaarden voor de afgifte van die vergunningen onder de gelding van opeenvolgende wetgevingen te vergelijken. Zoals in B.90 is vermeld, kan het gelijkheidsbeginsel slechts worden geschonden als een wetgever zonder redelijke verantwoording twee vergelijkbare categorieën van personen ongelijk behandelt, en niet als hij eenzelfde categorie van personen verschillend behandelt in twee opeenvolgende wetgevingen.

Dat onderdeel van het middel is dus niet gegrond in zoverre het de bij de ordonnantie van 9 juni 2022 gecreëerde situatie vergelijkt met die welke bestond vóór de aanneming ervan.

B.97. Het Hof dient nog te onderzoeken of de bestreden bepalingen de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met het beginsel van vrije mededinging, zoals vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU, schenden in zoverre die laatste artikelen een openbare aanbesteding zouden vereisen voor het verlenen van exploitatievergunningen voor een taxidienst.

B.98. Artikel 101 van het VWEU verbiedt alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de interne markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst. Artikel 102 van het VWEU legt een verbod op aan ondernemingen om misbruik te

maken van een machtspositie op de interne markt of op een wezenlijk deel daarvan, voor zover de handel tussen lidstaten daardoor ongunstig wordt beïnvloed.

Ofschoon de artikelen 101 en 102 van het VWEU zich richten tot de ondernemingen, legt artikel 4, lid 3, van het VEU de lidstaten de verplichting op om zich te onthouden van het nemen of het in stand houden van maatregelen welke de voormelde artikelen 101 en 102 hun nuttig effect zouden kunnen ontnemen (HvJ, 16 november 1977, 13/77, *NV GB-INNO-BM*, ECLI:EU:C:1977:185, punten 31 en 32; 23 april 1991, C-41/90, *Höfner en Elser*, ECLI:EU:C:1991:161, punt 26; 18 juni 1991, C-260/89, *ERT AE*, ECLI:EU:C:1991:254, punt 35; 19 mei 1993, C-320/91, *Corbeau*, ECLI:EU:C:1993:198, punten 10 en 11).

B.99. Te dezen verwijten de verzoekende partijen de ordonnantiegever een procedure te hebben ingevoerd die zij als mededingingsverstoring beschouwen.

B.100. Artikel 6 van de ordonnantie van 9 juni 2022 maakt de ontvankelijkheid van een vergunningsaanvraag afhankelijk van de naleving van bepaalde voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit. Ingeval er geen identificatievignetten meer beschikbaar zijn, wordt de toekenning van de exploitatievergunning, overeenkomstig artikel 7 van de ordonnantie van 9 juni 2022, afhankelijk gesteld van de plaats van de betrokkene op een wachtlijst. Die plaats wordt bepaald door het tijdstip waarop de ontvankelijkheid van de aanvraag kon worden vastgesteld. De wachtlijst wordt, in gepseudonimiseerde vorm, gepubliceerd op een door de administratie beheerde website.

In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen aanvoeren, kan het de ordonnantiegever niet worden verweten dat er, wanneer er opnieuw één of meerdere identificatievignetten kunnen worden toegekend, niet telkens dient te worden nagegaan welke aanvrager het meest voordelige aanbod heeft. Rekening houdend met de aard van de taxidiensten en met de door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vastgestelde tarieven die daarop van toepassing zijn (artikel 31 van de ordonnantie van 9 juni 2022), met het feit dat de aanvragers hoe dan ook dienen te voldoen aan de voormelde voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit, alsook met het relatief grote aantal exploitatievergunningen en met het verloop dat daarmee gepaard kan gaan, vereist het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie niet dat er systematisch een dergelijke inhoudelijke vergelijking van de offertes van de aanvragers zou plaatsvinden. Het is redelijk verantwoord om nieuwe exploitatievergunningen voor taxidiensten

toe te kennen op basis van de volgorde van de aanvragers op de voormelde wachtlijst. Een dergelijke procedure berust op een objectief en transparant criterium, staat op gelijke wijze open voor alle aanvragers die aan de voormelde voorwaarden voldoen, en laat de aanvrager toe in te schatten of hij op relatief korte termijn al dan niet een exploitatievergunning kan verwerven.

B.101. Daaruit volgt dat het tweede onderdeel van het tweede middel, in zoverre het is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 101 en 102 van het VWEU, niet gegrond is.

Derde onderdeel van het tweede middel

B.102. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepalingen niet bestaanbaar zijn met de richtlijn 2014/23/EU en de verordening (EG) nr. 1370/2007.

B.103. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert de onontvankelijkheid van het onderdeel aan, aangezien noch de richtlijn 2014/23/EU, noch de verordening (EG) nr. 1370/2007 te dezen van toepassing zijn.

B.104.1. Overweging nr. 14 van de richtlijn 2014/23/EU vermeldt :

« Ook bepaalde handelingen van lidstaten zoals machtigingen of vergunningen waarbij de lidstaat of een overheid daarvan de voorwaarden voor de uitoefening van een economische activiteit vaststelt, waaronder een voorwaarde om een bepaalde verrichting uit te voeren die, normaliter, op verzoek van een ondernemer en niet op initiatief van de aanbestedende dienst of de aanbestedende instantie wordt verleend en waarbij het de ondernemer vrijstaat zich uit de uitvoering van werken of verlening van diensten terug te trekken, mogen niet als concessies worden aangemerkt. In het geval van zulke handelingen van de lidstaten kunnen de specifieke bepalingen van Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van toepassing zijn. Anders dan in het geval van deze handelingen van een lidstaat, voorzien concessieovereenkomsten in wederzijds bindende verplichtingen, waarbij de uitvoering van deze werken of diensten is onderworpen aan specifieke door de aanbestedende dienst of de aanbestedende instantie gedefinieerde vereisten die juridisch afdwingbaar zijn ».

Artikel 1, lid 2, van verordening (EG) nr. 1370/2007 bepaalt :

« Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, met andere vormen van spoorvervoer en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt. De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op het openbare personenvervoer over de binnenwateren en in de nationale zeewateren, onverminderd Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) ».

B.104.2. Daaruit volgt dat de economische activiteit van diensten voor individueel personenvervoer, die in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is onderworpen aan een exploitatievergunning, noch onder het toepassingsgebied van richtlijn 2014/23/EU, noch onder dat van verordening (EG) nr. 1370/2007 valt. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, impliceert het feit dat taxi's een opdracht van algemeen belang vervullen niet dat zij als een openbare vervoerdienst moeten worden beschouwd. Op dezelfde manier volstaat het bestaan van een verplichting om taxivoertuigen ter beschikking te stellen niet om ertoe te besluiten dat de exploitant-chauffeur niet vrij zou zijn om zich uit de verlening van diensten terug te trekken.

B.105. Het tweede middel is in geen van zijn onderdelen gegrond.

Prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie

B.106. De verzoekende partijen vragen het Grondwettelijk Hof om aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende vraag te stellen :

« Moeten de artikelen 101 en 102 VWEU, artikel 4, lid 3, VEU, artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, de richtlijn 2014/23/EU van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van concessieovereenkomsten en de verordening (EG) nr. 1370/2007 van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, in die zin worden geïnterpreteerd dat de afgifte door een aanbestedende overheid van een exploitatievergunning voor een taxidienst – met de ermee samenhangende verplichting voor de exploitant-begunstigde dat hij die dienst daadwerkelijk gedurende een minimumaantal uren per week moet verrichten – noodzakelijkerwijs moet worden voorafgegaan door een openbare aanbestedingsprocedure, in voorkomend geval met inachtneming van de in de voormelde richtlijn 2014/23/EU vervatte bepalingen ? ».

B.107. Rekening houdend met de niet-toepasselijkheid van richtlijn 2014/23/EU en van verordening (EG) nr. 1370/2007, is het niet nodig de door de verzoekende partij gesuggereerde prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie te stellen.

Derde middel

B.108. De verzoekende partijen leiden een derde middel af uit de schending, door artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 16 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de contractuele vrijheid, met de vrijheid van handel en met de vrijheid van ondernemen die zijn vastgelegd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, met de vrije mededinging vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU, met de vrijheid van vestiging vastgelegd bij artikel 49 van hetzelfde Verdrag, met de vrijheden van verkeer vastgelegd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en met de artikelen 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, 8°, en 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. De verzoekende partijen bekritisieren de regel van onoverdraagbaarheid van de exploitatievergunning voor een taxidienst, alsook de afwijkende regeling die toelaat dat de vergunningen die onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 werden afgegeven, onder bepaalde voorwaarden overdraagbaar blijven.

B.109.1. Artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt :

« § 1. Onder voorbehoud van de in paragraaf 2 genoemde uitzondering is de exploitatievergunning persoonlijk en niet overdraagbaar.

Ze kan niet worden verhuurd, onder welke vorm dan ook.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, is, in een van de gevallen en in overeenstemming met de voorwaarden opgesomd in de volgende paragrafen, en na voorafgaande toestemming door de Regering of haar gemachtigde, de exploitant die houder is van een exploitatievergunning van een taxidienst die oorspronkelijk werd afgeleverd ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of van de wet van 1974 gemachtigd deze vergunning geheel of gedeeltelijk over te dragen tot maximaal het aantal identificatievignetten dat er op de dag vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie aan was verbonden.

Wanneer de cessionaris reeds houder is van een exploitatievergunning, wordt de meest recente vergunning geabsorbeerd door de oudste vergunning, waarbij de geldigheidsduur van

die laatste als enige van toepassing blijft. Vervolgens blijft het voordeel van de in het eerste lid bedoelde uitzondering voorbehouden aan de in datzelfde lid bedoelde identificatievignetten.

§ 3. Een exploitatievergunning zoals bedoeld in paragraaf 2 kan zonder voorwaarden worden overgedragen wanneer de cessionaris de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of een bloed- of aanverwant tot in de tweede graad van de houder van de vergunning is, in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van die houder.

§ 4. De houder van een in paragraaf 2 bedoelde vergunning die hij gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van de aanvraag tot overdracht zonder onderbreking heeft geëxploiteerd, mag zijn vergunning aan één of meer cessionarissen overdragen, onder de volgende voorwaarden :

1° de cedent moet gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van zijn aanvraag tot overdracht :

a) aan al zijn verplichtingen uit hoofde van deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten en zijn exploitatievergunning hebben voldaan;

b) houder zijn geweest van de identificatievignetten die bij de overdracht horen;

2° de cessionaris moet :

a) ofwel reeds houder zijn van een exploitatievergunning;

b) ofwel beantwoorden aan de voorwaarden voor afgifte van de exploitatievergunning zoals bedoeld in artikel 6, § 1;

3° de handeling van de overdracht moet een gunstig advies hebben gekregen van de in artikel 37 bedoelde overdrachtscommissie.

Het eerste lid, 1°, is niet van toepassing wanneer de aanvraag tot overdracht plaatsvindt binnen het kader van :

1° een maatregel van gerechtelijke reorganisatie uitgesproken door een rechtbank;

2° een faillissementsprocedure.

§ 5. Meerdere rechtspersonen die elk houder zijn van een in § 2 bedoelde exploitatievergunning, kunnen, in het kader van een overname of een fusie, hun vergunning overdragen aan de overnemende rechtspersoon of aan de rechtspersoon die tot stand komt door de fusie. In dit geval is de geldigheidsduur van de vergunning :

1° bij een overname dezelfde als die van de eerder aan de overnemende rechtspersoon afgegeven exploitatievergunning;

2° bij een fusie de duur van de exploitatievergunning die van alle eerder aan elk van de gefuseerde rechtspersonen afgegeven exploitatievergunningen de kortste geldigheidsduur heeft.

§ 6. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen in de paragrafen 2 tot 5 bedoelde aanvragen voor een vergunningsoverdracht, die minstens vermelden :

1° de contactgegevens van de cedent;

2° de contactgegevens van de cessionaris(sen);

3° het aantal identificatievignetten van door de cedent geëxploiteerde taxivoertuigen waarop de overdracht betrekking heeft, hun identificatienummers en, indien er meer dan één cessionaris is, de verdeling van de betrokken voertuigen onder hen;

4° of de transactie kosteloos of onder bezwarende titel is en, in het laatste geval, de prijs van de transactie;

5° wanneer de aanvraag plaatsvindt in het kader van een door een rechtbank uitgesproken maatregel inzake gerechtelijke reorganisatie, een afschrift van het vonnis dat de gerechtelijke reorganisatie toekent, alsmede van het uittreksel van dit vonnis dat is bekendgemaakt in de bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad* ».

B.109.2. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt vermeld :

« In de nieuwe ordonnantie wordt, voor de toekomst, het principe vastgelegd van het persoonlijke karakter en de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen, die voortaan enkel nog aan natuurlijke personen kunnen worden afgegeven. Het is echter niet de bedoeling de rechten ter discussie te stellen die de taxi-exploitanten hebben verworven op grond van de ordonnantie van 1995, die heeft voorzien in bepaalde gevallen waarin de vergunning geheel of gedeeltelijk overdraagbaar is. Deze gevallen worden dus in de nieuwe ordonnantie gehandhaafd, maar uitsluitend voor de exploitatievergunningen die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, en enkel voor het aantal vignetten dat vóór die datum aan deze ‘ oude ’ exploitatievergunningen was verbonden. Met andere woorden, een exploitant die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie houder was van tien vignetten en er na de inwerkingtreding van de ordonnantie nog vijf extra verkrijgt, zal zijn exploitatievergunning slechts voor maximaal tien vignetten kunnen overdragen. Degene die deze ‘ oude ’ vergunning krijgt, kan die later op zijn beurt overdragen.

De gevallen van overdracht die thans in de artikelen 10 tot 10ter van de ordonnantie van 1995 zijn vervat, worden hernomen in een duidelijkere formulering » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, pp. 16-17).

B.109.3. Artikel 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022, dat niet in het middel wordt bestreden, voert een overgangsregeling in ten voordele van de exploitanten die een vergunning hebben verworven onder de gelding van een vroegere wetgeving. Het staat hen vrij om, binnen de twee jaar te rekenen vanaf de inwerkingtreding van de voormelde ordonnantie, aan de Regering te vragen hun vergunning over te kopen voor een forfaitair bedrag van 35 000 euro.

In de parlementaire voorbereiding van die bepaling staat :

« Het is echter mogelijk dat sommige van deze exploitanten als gevolg van de hervorming hun activiteit willen stopzetten. Zij die hun vergunning hebben gekocht van een andere exploitant na het verkrijgen van het gunstige advies van de Overdrachtscommissie, mogen niet financieel worden gestraft (zij die hun vergunning rechtstreeks hebben verkregen van het Gewest, worden niet gestraft, aangezien deze vergunningen steeds gratis zijn toegekend). Daarom voorziet de nieuwe ordonnantie in een tijdelijke mogelijkheid voor een terugkoop door de Regering van deze vergunningen. De ordonnantie stelt de prijs van die terugkoop zelf vast op het bedrag van 35.000 euro, dat de huidige raming is van de waarde van een exploitatievergunning. Deze prijs is niet geïndexeerd, omdat de mogelijkheid slechts wordt geboden in de twee jaar na de inwerkingtreding van de ordonnantie. Deze periode lijkt inderdaad voldoende redelijk om alle betrokken exploitanten de kans te geven een beslissing te nemen met volledige kennis van zaken » (*ibid.*, p. 30).

B.110. Het middel bestaat uit meerdere onderdelen. Het Hof onderzoekt eerst de grief die is afgeleid uit de bevoegdheidsverdeling, die het vierde onderdeel vormt.

Vierde onderdeel van het derde middel

B.111. In het vierde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inbreuk maakt op de bevoegdheid van de federale wetgever inzake handelsrecht en vennootschapsrecht.

B.112.1. De verzoekende partijen voeren aan dat de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen voor een taxidienst een inmenging vormt in de contractuele en commerciële relaties tussen private ondernemingen.

B.112.2. De federale bevoegdheden inzake handelsrecht en vennootschapsrecht strekken zich niet uit tot de aard en de voorwaarden van een vergunning voor een economische activiteit of een beroepsvergunning toegekend door een deeltentiteit in het kader van haar eigen bevoegdheden. De door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aangenomen regeling beperkt zich ertoe de juridische contouren van de exploitatievergunning voor een taxidienst te wijzigen, die voortaan kosteloos en onoverdraagbaar is, zoals ook de exploitatievergunning voor een VVC-dienst onder de gelding van de ordonnantie van 27 april 1995 was. Een dergelijke regeling past binnen het kader van de gewestelijke bevoegdheid inzake gemeenschappelijk

stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten, bedoeld in artikel 6, § 1, X, eerste lid, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het blijkt niet dat die regeling de uitoefening van de federale bevoegdheden onmogelijk of overdreven moeilijk maakt. De private ondernemingen oefenen hun contractuele vrijheid uit rekening houdend met alle normen en regels die op hen van toepassing zijn, ongeacht of zij uitgaan van de federale wetgever of van andere wetgevers, met naleving van de grondwettelijke rechten en vrijheden.

B.113. Het vierde onderdeel van het derde middel is niet gegrond.

Eerste onderdeel van het derde middel

B.114. In het eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepaling een onverantwoord verschil in behandeling creëert. Zij verwijten de ordonnantie van 9 juni 2022 een systeem in te voeren waarin de nieuwe exploitatievergunningen voor een taxidienst, die krachtens die ordonnantie kosteloos worden afgegeven en onoverdraagbaar zijn, bestaan naast de exploitatievergunningen voor een taxidienst die onder de gelding van de vroegere wetgevingen werden verkregen. Volgens de verzoekende partijen ligt het verschil in behandeling in het feit dat de vergunningen van de tweede categorie een waarde hebben, in tegenstelling tot de vergunningen van de eerste categorie.

B.115. Uit de in B.54.2 aangehaalde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever de onoverdraagbaarheid van de exploitatievergunningen koppelt aan de kosteloosheid ervan. De nagestreefde doelstellingen zijn analoog aan die welke reeds in B.92 zijn vermeld, en dat geldt eveneens voor de verantwoording van de maatregel.

Bijgevolg, om de in B.93.1 en in B.93.2 uiteengezette redenen, creëert het naast elkaar bestaan van vergunningen met een geldelijke waarde en van vergunningen die daarvan zijn ontdaan geen onverantwoord verschil in behandeling.

B.116. Het eerste onderdeel van het derde middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel van het derde middel

B.117. In het tweede onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat het in B.114 aangevoerde verschil in behandeling een concurrentievervalsing met zich meebrengt en onnodige belemmeringen van de vrije mededinging creëert.

B.118.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert de onontvankelijkheid van het onderdeel aan in zoverre het is afgeleid uit de schending van de rechtsinstrumenten van de Europese Unie met betrekking tot de vrije mededinging, aangezien de partijen geen enkel grensoverschrijdend element aanvoeren om de toepassing van het Unierecht te ondersteunen.

B.118.2. De ordonnantie van 9 juni 2022 is zonder onderscheid van toepassing op de marktdeelnemers die in de taxisector op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wensen te treden, ongeacht hun nationaliteit. Bijgevolg is het Unierecht met betrekking tot de vrije mededinging van toepassing.

B.118.3. De exceptie wordt verworpen.

B.119. Bovendien, in zoverre de verzoekende partijen de moeilijkheid doen gelden om toegang te krijgen tot de taxisector op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wanneer de *numerus clausus* is bereikt, baseren zij hun grief op een bepaling die niet in het middel wordt beoogd.

B.120.1. De vrije mededinging is vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU en bij artikel 4, lid 3, van het VEU. Die artikelen bepalen :

« Artikel 101

1. Onverenigbaar met de interne markt en verboden zijn alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de interne markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst en met name die welke bestaan in :

a) het rechtstreeks of zijdelings bepalen van de aan- of verkoopprijzen of van andere contractuele voorwaarden;

b) het beperken of controleren van de productie, de afzet, de technische ontwikkeling of de investeringen;

c) het verdelen van de markten of van de voorzieningsbronnen;

d) het ten opzichte van handelspartners toepassen van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkenend bij de mededinging;

e) het afhankelijk stellen van het sluiten van overeenkomsten van de aanvaarding door de handelspartners van bijkomende prestaties welke naar hun aard of volgens het handelsgebruik geen verband houden met het onderwerp van deze overeenkomsten.

2. De krachtens dit artikel verboden overeenkomsten of besluiten zijn van rechtswege nietig.

3. De bepalingen van lid 1 van dit artikel kunnen echter buiten toepassing worden verklaard

- voor elke overeenkomst of groep van overeenkomsten tussen ondernemingen,

- voor elk besluit of groep van besluiten van ondernemersverenigingen, en

- voor elke onderling afgestemde feitelijke gedraging of groep van gedragingen die bijdragen tot verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang, mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt, en zonder nochtans aan de betrokken ondernemingen

a) beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn,

b) de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken producten de mededinging uit te schakelen.

Artikel 102

Onverenigbaar met de interne markt en verboden, voor zover de handel tussen lidstaten daardoor ongunstig kan worden beïnvloed, is het, dat een of meer ondernemingen misbruik maken van een machtspositie op de interne markt of op een wezenlijk deel daarvan.

Dit misbruik kan met name bestaan in :

a) het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke aan- of verkoopprijzen of van andere onbillijke contractuele voorwaarden;

b) het beperken van de productie, de afzet of de technische ontwikkeling ten nadele van de verbruikers;

c) het toepassen ten opzichte van handelspartners van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkenend bij de mededinging;

d) het feit dat het sluiten van overeenkomsten afhankelijk wordt gesteld van het aanvaarden door de handelspartners van bijkomende prestaties, welke naar hun aard of volgens het handelsgebruik geen verband houden met het onderwerp van deze overeenkomsten ».

« Artikel 4

[...]

3. Krachtens het beginsel van loyale samenwerking respecteren de Unie en de lidstaten elkaar en steunen zij elkaar bij de vervulling van de taken die uit de Verdragen voortvloeien.

De lidstaten treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die geschikt zijn om de nakoming van de uit de Verdragen of uit de handelingen van de instellingen van de Unie voortvloeiende verplichtingen te verzekeren.

De lidstaten vergemakkelijken de vervulling van de taak van de Unie en onthouden zich van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie in gevaar kunnen brengen ».

B.120.2. De artikelen 101 en 102 van het VWEU zijn niet van toepassing « indien een mededingingsverstorende gedraging bij een nationale wettelijke regeling aan de ondernemingen wordt voorgeschreven, of indien deze wettelijke regeling een rechtskader creëert dat zelf iedere mogelijkheid van concurrentieel gedrag voor deze ondernemingen uitsluit. In een dergelijke situatie vindt de beperking van de mededinging namelijk niet, zoals deze bepalingen impliceren, haar oorsprong in autonome gedragingen van de ondernemingen. Daarentegen kunnen de artikelen [101 en 102 van het VWEU] van toepassing zijn indien blijkt dat de nationale wettelijke regeling ruimte laat voor mededinging die door autonome gedragingen van de ondernemingen kan worden verhinderd, beperkt of vervalst (arrest van 11 november 1997, *Commissie en Frankrijk/Ladbroke Racing*, C-359/95 P en C-379/95 P, *Jurispr.* blz. I-6265, punten 33 en 34 en aldaar aangehaalde rechtspraak) » (HvJ, 14 oktober 2010, C-280/08 P, *Deutsche Telekom AG t. Commissie*, ECLI:EU:C:2010:603, punt 80).

Zoals in B.98 is vermeld, mogen de lidstaten geen maatregelen nemen of in stand houden welke de artikelen 101 en 102 van het VWEU hun nuttig effect zouden kunnen ontnemen.

B.121. De verzoekende partijen stellen dat de maatregel van niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen voor een taxidienst tot doel zou hebben de vrije mededinging te

beperken. Zij interpreteren de doelstelling van de ordonnantiegever om het ontstaan van een markt voor de doorverkoop van vergunningen te beletten als bewijs voor een inbreuk op de voormelde Europese bepalingen.

B.122.1. De ordonnantie van 9 juni 2022 heeft niet tot doel de mededinging tussen de marktdeelnemers te beperken maar wel om een einde te maken aan een markt die, integendeel, een groot aantal van hen uitsloot, met name wegens de kostprijs. De voormelde maatregel heeft tot doel het evenwicht te bewaren tussen het verminderen van de obstakels voor de toegang tot de taxisector en het belang van de gebruikers om gediversifieerde diensten van algemeen belang te genieten, door voor de betrokken sector een regeling in te voeren die niet nodeloos de vrije mededinging belemmert.

B.122.2. Bovendien, in tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, geeft het feit dat bepaalde vergunningen overdraagbaar blijven geen onevenredig voordeel aan de houders ervan en brengt het geen concurrentievervalsing met zich mee, aangezien het aantal van die houders mettertijd zal verkleinen. Zoals in B.74 is vermeld, blijkt immers uit de gecombineerde toepassing van de artikelen 10 en 47 van de ordonnantie van 9 juni 2022 dat de overdracht van een vergunning van een rechtspersoon slechts onder strikte voorwaarden kan plaatsvinden, na voorafgaande toestemming van de Regering, met name met inachtneming van de verplichting dat de cessionaris een natuurlijke persoon is of, indien dat niet het geval is, een rechtspersoon die reeds over een onder de gelding van een vroegere wetgeving afgegeven vergunning beschikt. Daaruit volgt dat de meerderheid van de nieuwe marktdeelnemers niet op die manier toegang kunnen krijgen tot de taxisector, en dus aan dezelfde mededingingsvoorwaarden zijn onderworpen als de andere nieuwe operatoren. Het bestaan van de categorie van houders van overdraagbare vergunningen is noodzakelijk om het algemeen belang te vrijwaren en is evenredig met de nagestreefde doelstelling tot behoud van de verworven rechten.

B.123. Het tweede onderdeel van het derde middel is niet gegrond.

Derde onderdeel van het derde middel

B.124. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen, zoals ingevoerd bij artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022, niet bestaanbaar is met de vrijheid van vestiging, zoals gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU, en met het vrije verkeer van goederen, personen en diensten, zoals gewaarborgd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. De verzoekende partijen voeren aan dat die maatregel ertoe leidt dat het moeilijk is voor een marktdeelnemer in taxidiensten om zich in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vestigen, aangezien het onmogelijk is een vergunning over te kopen eens de *numerus clausus* is bereikt. Het wordt eveneens moeilijk voor een dergelijke marktdeelnemer om zijn activiteit op het grondgebied van dat Gewest stop te zetten indien de doorverkoop van de vergunning verboden is, hetgeen niet ertoe aanzet om in de sector te investeren.

B.125. Zoals de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement aanvoert, is het derde onderdeel van het derde middel onontvankelijk in zoverre daarin de schending wordt aangevoerd van het vrije verkeer van goederen en van personen. De verzoekende partijen zetten niet uiteen in welk opzicht artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 die vrijheid zou schenden. Het middel is bijgevolg slechts ontvankelijk in zoverre het is afgeleid uit de schending van de vrijheid van vestiging en van het vrij verrichten van diensten.

B.126.1. Artikel 49 van het VWEU bepaalt :

« In het kader van de volgende bepalingen zijn beperkingen van de vrijheid van vestiging voor onderdanen van een lidstaat op het grondgebied van een andere lidstaat verboden. Dit verbod heeft eveneens betrekking op beperkingen betreffende de oprichting van agentschappen, filialen of dochterondernemingen door de onderdanen van een lidstaat die op het grondgebied van een lidstaat zijn gevestigd.

De vrijheid van vestiging omvat, behoudens de bepalingen van het hoofdstuk betreffende het kapitaal, de toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen, en met name van vennootschappen in de zin van de tweede alinea van artikel 54, overeenkomstig de bepalingen welke door de wetgeving van het land van vestiging voor de eigen onderdanen zijn vastgesteld ».

B.126.2. Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie blijkt dat een maatregel een beperking van de door artikel 49 van het VWEU gewaarborgde vrijheid van

vestiging uitmaakt wanneer die maatregel de uitoefening van die vrijheid verbiedt, belemmert of minder aantrekkelijk maakt (HvJ, 22 januari 2015, C-463/13, *Stanley International Betting Ltd*, ECLI:EU:C:2015:25, punt 45).

Om bestaanbaar te zijn met artikel 49 van het VWEU, moet een zonder onderscheid van toepassing zijnde maatregel die de vrijheid van vestiging beperkt, rechtvaardiging vinden in een dwingende reden van algemeen belang, moet hij geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te verzekeren, hetgeen inhoudt dat hij daadwerkelijk moet tegemoetkomen aan de bekommernis om het op samenhangende en stelselmatige wijze te bereiken, en mag hij niet verder gaan dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is (HvJ, 22 juni 2017, C-49/16, *Unibet International Ltd*, ECLI:EU:C:2017:491, punt 40; grote kamer, 8 september 2010, C-46/08, *Carmen Media Group Ltd*, ECLI:EU:C:2010:505, punt 55; 6 november 2003, C-243/01, *Gambelli e.a.*, ECLI:EU:C:2003:597, punt 65).

B.127. Zoals in B.6.4 is vermeld, bepaalt artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dat de gewesten hun bevoegdheden uitoefenen « met inachtneming van de beginselen van het vrije verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen en van de vrijheid van handel en nijverheid, alsook met inachtneming van het algemeen normatief kader van de economische unie en de monetaire eenheid, zoals vastgesteld door of krachtens de wet, en door of krachtens de internationale verdragen ».

B.128. In zoverre het de exploitatie van taxiactiviteiten onderwerpt aan een vergunning die niet kan worden overgedragen, brengt artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 mogelijk een beperking van de vrijheid van vestiging met zich mee. Een dergelijk verbod op de overdracht van een vergunning kan, met name indien de *numerus clausus* is bereikt, ertoe leiden dat bepaalde nieuwkomers geen toegang hebben tot de markt van de taxidiensten.

B.129. In het domein van het taxivervoer heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat de doelstellingen om het vervoer, het verkeer en de openbare ruimte goed te beheren dwingende redenen van algemeen belang kunnen zijn ter rechtvaardiging van een beperking van de vrijheid van vestiging (HvJ, 8 juni 2023, C-50/21, *Prestige and Limousine SL*, ECLI:EU:C:2023:448, punt 83).

B.130. De niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunning voor een taxidienst hangt nauw samen met het persoonlijke karakter van de vergunning, die slechts kan worden afgeleverd indien de aanvrager voldoet aan bepaalde voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit. Het niet-overdraagbare karakter vormt een pertinente maatregel om het ontstaan te vermijden van een specifieke markt voor de doorverkoop van exploitatievergunningen, aan potentieel hoge prijzen. De nieuwkomers die op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een taxidienst wensen te exploiteren, kunnen daarvoor een vergunning aanvragen overeenkomstig de in de artikelen 5 e.v. van de ordonnantie van 9 juni 2022 bedoelde procedure, die in beginsel openstaat voor iedereen die aan de voormelde voorwaarden voldoet.

De niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunning voor een taxidienst houdt bijgevolg geen onevenredige beperking in van de toegang tot die economische sector op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar draagt integendeel bij aan de toegankelijkheid van die sector voor iedereen, onder gelijke en transparante voorwaarden. Artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 is bestaanbaar met de vrijheid van vestiging, gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU.

De door de verzoekende partijen aangevoerde afschrikkende werking van de onoverdraagbaarheid van de exploitatievergunningen voor een taxidienst voor marktdeelnemers die zich op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zouden willen vestigen maar die daarvan zouden afzien wegens het feit dat zij de vergunning in geval van stopzetting van de activiteit niet kunnen doorverkopen, berust op een te hypothetische redenering. Die onoverdraagbaarheid van de vergunning belet in ieder geval niet dat de onderneming onder bezwarende titel wordt overgedragen, waarbij de economische goederen en activa integraal in aanmerking worden genomen. Bovendien wordt niet aangetoond dat de doorverkoop van een vergunning die op eenvoudig verzoek kosteloos kan worden verkregen, tot gevolg zou hebben dat de prijs van die overdracht zodanig zou stijgen dat de economische activiteit van taxidiensten bijzonder winstgevend zou worden. Een dergelijke redenering is precies de speculatie waartegen de ordonnantiegever uitdrukkelijk heeft willen strijden, zoals blijkt uit de in B.54.2 vermelde parlementaire voorbereiding.

B.131. Om dezelfde reden schendt artikel 10 van de ordonnantie van 9 juni 2022 de verplichting voor de gewesten om hun bevoegdheden uit te oefenen met inachtneming van het beginsel van het vrije verkeer van diensten, bedoeld in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, niet.

B.132. Het derde onderdeel van het derde middel is niet gegrond.

Vierde middel

B.133. De verzoekende partijen leiden een vierde middel af uit de schending, door artikel 30, eerste lid, 4°, *f*), van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, 22 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen die zijn vastgelegd bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, met de vrije mededinging vastgelegd bij de artikelen 101 en 102 van het VWEU, alsook met de artikelen 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, 8°, en 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het vierde middel beoogt het verbod op exclusiviteitsclausules in de contractuele relaties tussen de exploitanten van taxidiensten en de reserveringstussenpersonen en het verbod om extra kosten op te leggen voor de aansluiting van exploitanten die reeds bij andere reserveringstussenpersonen zijn aangesloten.

B.134.1. De bestreden bepaling luidt als volgt :

« Art. 30. Elke reserveringstussenpersoon moet aan het volgende voldoen :

[...]

4° naar een door de Administratie aangeduide server het volgende doorsturen :

[...]

f) de algemene voorwaarden voor aansluiting bij de reserveringstussenpersoon die van toepassing zijn op de exploitanten van taxidiensten, die conform de in artikel 31 bedoelde tarieven moeten zijn en die de exploitanten niet mogen verbieden zich ook aan te sluiten bij andere reserveringstussenpersonen van hun keuze, noch extra kosten mogen opleggen aan exploitanten die zich aansluiten bij meerdere reserveringstussenpersonen ».

B.134.2. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt gepreciseerd :

« [D]e reserveringsbemiddelaars kunnen de exploitanten van taxidiensten geen exclusieve aansluiting opleggen, noch hen daartoe aanzetten door verschillende tarieven te hanteren naargelang zij al dan niet bij de diensten van andere bemiddelaars zijn aangesloten. Deze vereiste is niet bedoeld om in te grijpen in de contractuele relaties tussen bemiddelaars en exploitanten, maar alleen om te waarborgen dat de taxivoertuigen, waarvan het aantal door de Regering is beperkt, zoveel mogelijk ter beschikking van het publiek worden gesteld. Toestaan dat bepaalde van deze voertuigen volledig zouden afhangen van één bemiddelaar, zou indruisen tegen wat een van de hoofddoelstellingen is van het Gewest in het kader van zijn bevoegdheid om de taxisector te reguleren » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 24).

De minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft het volgende eraan toegevoegd :

« [D]e bemiddelaar [mag] de chauffeurs of exploitanten niet verplichten tot enigerlei exclusieve aansluiting. Zij behouden steeds de vrijheid om ritten te verrichten via meerdere bemiddelaars.

[...]

Naast de volledig private reserveringsbemiddelaars en om de operatoren de mogelijkheid te bieden zich bij een openbare dienstverlener aan te sluiten, zal het Gewest overigens een eigen platform ontwikkelen. Dat platform zal geïntegreerd worden in de toekomstige MaaS-instrumenten van het Gewest (Mobility as a Service) » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/2, p. 10).

B.135.1. De voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement voert aan dat het vierde middel onontvankelijk is, aangezien de verzoekende partijen niet uiteenzetten in welk opzicht het recht op eerbiediging van het privéleven zou zijn geschonden.

B.135.2. Uit de uiteenzetting in het verzoekschrift kan niet worden afgeleid in welk opzicht artikel 30, eerste lid, 4°, f), van de ordonnantie van 9 juni 2022 in strijd zou zijn met het recht op eerbiediging van het privéleven. In die mate voldoet het middel dus niet aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989, volgens welke de middelen van het verzoekschrift moeten uiteenzetten in welk opzicht die regels door de in het middel bedoelde bepalingen zouden zijn geschonden.

B.135.3. Het vierde middel is onontvankelijk in zoverre het is afgeleid uit de schending van het recht op eerbiediging van het privéleven.

B.136. Het middel bestaat uit meerdere onderdelen. Het Hof onderzoekt eerst de grief die is afgeleid uit de bevoegdheidsverdeling, die het derde onderdeel vormt.

Derde onderdeel van het vierde middel

B.137. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden maatregel inbreuk maakt op de bevoegdheid van de federale wetgever inzake handelsrecht en vennootschapsrecht.

B.138. De verzoekende partijen voeren aan dat het verbod op exclusiviteitsclausules een inmenging vormt in de contractuele en commerciële relaties tussen private ondernemingen.

B.139.1. De ordonnantiegever heeft ervoor gekozen de relatie tussen de marktdeelnemers die actief zijn in de taxisector te reguleren aan de hand van de regeling van de algemene voorwaarden voor aansluiting bij reserveringstussenpersonen. Die regeling kan, zoals de verzoekende partijen aanvoeren, worden gelijkgesteld met een verbod om exclusiviteitsclausules of concurrentiebedingen te sluiten tussen een dergelijke tussenpersoon en een exploitant van taxidiensten. Het verbod om extra kosten op te leggen aan de exploitanten die zich bij meerdere reserveringstussenpersonen aansluiten, beoogt op zijn beurt de doeltreffendheid van het eerste verbod te waarborgen.

B.139.2. De clausules tussen marktdeelnemers zoals die welke voortaan bij de ordonnantie van 9 juni 2022 zijn verboden, zijn contractuele clausules die door het mededingingsrecht in het Wetboek van economisch recht zijn geregeld. Zij vallen bijgevolg onder de bevoegdheid van de federale wetgever inzake handelsrecht en vennootschapsrecht.

B.140. Artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt :

« De decreten kunnen rechtsbepalingen bevatten in aangelegenheden waarvoor de Raden niet bevoegd zijn, voor zover die bepalingen noodzakelijk zijn voor de uitoefening van hun bevoegdheid ».

De voormelde bepaling is van toepassing op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met toepassing van artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Meer in het bijzonder laat die bepaling het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest toe een ordonnantie aan te nemen die een federale aangelegenheid regelt, voor zover die bepaling noodzakelijk is voor de uitoefening van zijn bevoegdheden, die aangelegenheid zich leent tot een gedifferentieerde regeling en de weerslag ervan op de federale aangelegenheid slechts marginaal is.

B.141. Aangezien de taxisector opdrachten van algemeen belang uitvoert en zowel de activiteit van de exploitanten als die van de reserveringstussenpersonen zijn onderworpen aan een vergunning of een erkenning door de overheid, vermocht de ordonnantiegever te oordelen dat het noodzakelijk was erin te voorzien dat de clausules die de exclusiviteit stipuleren van de commerciële relatie tussen een exploitant en een reserveringstussenpersoon, welke onder de toepassing van boek V van het Wetboek van economisch recht vallen, verboden zijn. Gelet op het feit dat het federale recht, met name boek V, titel 3/1, van het Wetboek van economisch recht, hoewel het de commerciële relaties reglementeert, exclusiviteitsclausules oplegt noch verbiedt, maar zich ertoe beperkt de contractuele vrijheid van de marktdeelnemers te regelen, leent de aangelegenheid zich in principe tot een gedifferentieerde regeling. Rekening houdend met het feit dat de bestreden bepaling werd opgevat als een erkenningsvoorwaarde waaraan de reserveringstussenpersonen zich vrijwillig onderwerpen en dat het toepassingsgebied van die bepalingen zich tot de taxisector in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest beperkt, is de weerslag ervan op de federale aangelegenheid van het vennootschapsrecht marginaal.

B.142. Het derde onderdeel van het vierde middel is niet gegrond.

Eerste en tweede onderdeel van het vierde middel

B.143. In het eerste onderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de bestreden bepaling de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen schendt zonder redelijke verantwoording. In het tweede onderdeel voeren zij aan dat die bepaling afbreuk doet aan de vrije mededinging. Zij stellen dat de maatregel in werkelijkheid een omgekeerd effect heeft, aangezien hij elke mededinging neutraliseert. Het Hof onderzoekt die onderdelen samen.

B.144. Wanneer een schending van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie wordt aangevoerd, moet in de regel worden gepreciseerd welke categorieën van personen met elkaar moeten worden vergeleken en in welk opzicht de bestreden bepaling een verschil in behandeling teweegbrengt dat discriminerend zou zijn. Dat is te dezen niet het geval.

Wanneer echter een schending van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, in samenhang gelezen met een ander grondrecht, wordt aangevoerd, volstaat het te preciseren in welk opzicht dat grondrecht is geschonden. De categorie van personen van wie dat grondrecht zou zijn geschonden, moet immers worden vergeleken met de categorie van personen voor wie dat grondrecht is gewaarborgd.

B.145. De overwegingen B.6.5 tot B.6.7, met betrekking tot de vrijheid van ondernemen, zijn van toepassing op het onderzochte onderdeel.

B.146. Uit de in B.134.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever wilde waarborgen dat de taxivoertuigen op het Brusselse grondgebied zo veel mogelijk ter beschikking van het publiek worden gesteld, en wilde vermijden dat die voertuigen « volledig zouden afhangen » van één tussenpersoon. In dat opzicht heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering opgemerkt dat zij ongelukkige situaties uit het verleden wilde voorkomen, namelijk het eenzijdig « loskoppelen » door een reserveringstussenpersoon van een groot aantal exploitanten, die daardoor plots geen inkomen meer hebben. De bestreden bepaling beoogt dus ook het ontstaan van dominante actoren af te remmen, die zich in een zodanige marktpositie zouden bevinden dat zij onevenwichtige contractuele voorwaarden en een te grote afhankelijkheid van de exploitanten van taxidiensten zouden kunnen opleggen. Die doelstellingen zijn legitiem.

B.147.1. Rekening houdend met de realiteit van eerdere ervaringen ter zake zoals vermeld in B.146, die de ordonnantiegever met name ertoe hebben gebracht in te grijpen met 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 », vermocht de ordonnantiegever redelijkerwijs te oordelen dat het risico op eenzijdige afhankelijkheid te groot was in de taxisector - die gereguleerd is wegens zijn opdrachten van openbare dienstverlening - om het beginsel van contractuele vrijheid tussen ondernemingen op dit punt intact te laten. Het feit dat niet alle reserveringstussenpersonen multinationals zijn, verandert de vaststelling van de ordonnantiegever, namelijk dat de exploitanten van taxidiensten in dit type van commerciële relatie in principe de kwetsbare partij zijn, niet.

De maatregel is pertinent voor de vrijwaring van gelijke contractuele relaties. Hij is ook pertinent ten aanzien van de doelstelling om voldoende taxivoertuigen ter beschikking van het publiek te stellen op het Brusselse grondgebied. De exclusiviteitsclausules tussen een reserveringstussenpersoon en exploitanten van taxidiensten creëren immers een systeem van « bubbels » waarin de gebruiker verplicht is meerdere tussenpersonen te contacteren om een groot aantal beschikbare voertuigen te bereiken. Omgekeerd, in een systeem waarin de exploitanten zijn aangesloten bij meerdere reserveringstussenpersonen, is het aantal voertuigen per tussenpersoon per definitie hoger.

B.147.2. De bestreden maatregel heeft bovendien geen onevenredige gevolgen. Het blijkt niet dat het feit dat exploitanten zich bij meerdere reserveringstussenpersonen zouden aansluiten, dan wel dat de reserveringstussenpersonen daarvoor geen meerkosten mogen aanrekenen, aan die tussenpersonen een financieel of economisch nadeel berokkent dat hun activiteiten onmogelijk of buitensporig moeilijk maakt. Voor het overige behouden de exploitanten en de reserveringstussenpersonen de vrijheid om met elkaar een overeenkomst aan te gaan en daarvan de voorwaarden te bepalen.

B.148. De bestreden bepaling creëert geen verschil in behandeling dat niet redelijkerwijs zou kunnen worden verantwoord in het licht van de contractuele vrijheid, de vrijheid van handel en de vrijheid van ondernemen.

B.149. Het Hof dient nog de bestaanbaarheid van de bestreden maatregel met de beginselen van vrije mededinging te onderzoeken.

B.150. De overwegingen B.120.1 en B.120.2, met betrekking tot de vrije mededinging, zijn van toepassing op het onderzochte onderdeel.

B.151. De verzoekende partijen voeren aan dat de bestreden bepaling, hoewel zij tot doel heeft een grotere concurrentie op de markt van taxidiensten te waarborgen, in werkelijkheid het omgekeerde gevolg heeft. Zij menen dat, indien de reserveringstussenpersonen noch een exclusiviteit mogen opleggen, noch in een hogere prijs voor de aansluiting van exploitanten die elders zijn aangesloten, mogen voorzien, die tussenpersonen dan geen enkel belang meer erbij hebben een lagere prijs voor de aansluiting voor te stellen dan hun concurrenten, hetgeen iedere mededinging neutraliseert.

B.152. Uit de in B.134.2 vermelde parlementaire voorbereiding blijkt dat de ordonnantiegever, met de aanneming van de bestreden bepaling, situaties wil voorkomen waarin bepaalde actoren in de taxisector een dominante positie innemen. Naar luid van artikel 102 van het VWEU « [is het] onverenigbaar met de interne markt en verboden, voor zover de handel tussen lidstaten daardoor ongunstig kan worden beïnvloed, [...] dat een of meer ondernemingen misbruik maken van een machtspositie op de interne markt of op een wezenlijk deel daarvan. Dit misbruik kan met name bestaan in : [...] c) het toepassen ten opzichte van handelspartners van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, hun daarmee nadeel berokkenend bij de mededinging ». Het Hof van Justitie heeft zo geoordeeld dat het bestaan van een dominante positie het resultaat kan zijn van een economische afhankelijkheid tussen twee ongelijke marktdeelnemers (HvJ, 11 november 1986, 226/84, *British Leyland Public Limited Company*, ECLI:EU:C:1986:421).

B.153. Het staat aan de exploitant te bepalen of hij zich bij slechts één dan wel bij meerdere reserveringstussenpersonen wenst aan te sluiten, en daarvan desgevallend de kosten te dragen. De bestreden maatregel heeft niet als gevolg dat een reserveringstussenpersoon er niet langer belang bij zou hebben de aansluitingskosten voor de exploitanten zo laag mogelijk te houden. Overigens kunnen andere factoren, zoals de gebruiksvriendelijkheid van het platform en het aantal gebruikers, een invloed hebben op de keuze van de exploitant om zich bij de ene of de andere reserveringstussenpersoon aan te sluiten.

B.154. Uit het bovenstaande volgt dat de kritiek van de verzoekende partijen, die erop neerkomt dat de bestreden maatregel de mededinging zou « neutraliseren », steunt op een onjuist uitgangspunt. Bijgevolg is er ook geen aanleiding om de door de verzoekende partijen gesuggereerde prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie te stellen.

B.155. Het eerste en het tweede onderdeel van het vierde middel zijn niet gegrond.

Vijfde middel

B.156. De verzoekende partijen leiden een vijfde middel af uit de schending, door de artikelen 26, § 2, 27, eerste lid, 3°, 30, eerste lid, 4°, en 42 tot 45 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van artikel 22 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met de artikelen 5 en 6 van de verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 « betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) » (hierna : de AVG), in zoverre de bestreden bepalingen een verplichte systematische mededeling invoeren van een reeks persoonsgegevens, alsook de oprichting van een databank binnen de administratie.

B.157. De verzoekende partijen voeren bovendien aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet bevoegd is. Uit de uiteenzetting in het verzoekschrift kan evenwel niet worden afgeleid in welk opzicht het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inbreuk zou hebben gemaakt op de bevoegdheden van een andere entiteit door de bestreden artikelen aan te nemen, noch welke bevoegdheidverdelende regels worden beoogd. Bijgevolg worden in het middel niet de regels aangegeven die geschonden zouden zijn, en wordt niet uiteengezet in welk opzicht die door de bestreden bepalingen zouden zijn geschonden.

Het middel is onontvankelijk in zoverre het de onbevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest beoogt.

B.158.1. De bestreden bepalingen luiden als volgt :

« Art. 26. [...]

§ 2. De exploitant moet de volgende gegevens doorsturen naar een door de Administratie aangeduide server :

1° de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die voor de exploitant werken;

2° de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° tot 11, betreffende de uitgevoerde ritten, de gereserveerde ritten;

3° voor elk overeenkomstig artikel 17 ingeschreven voertuig, de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 12, *a)* en *b)*, betreffende de periodes van terbeschikkingstelling aan het publiek;

4° de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 13°, betreffende de voertuigen die ter beschikking van het publiek worden gesteld;

5° de algemene gebruiksvoorwaarden die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

De Regering of haar gemachtigde bepaalt de wijze waarop deze gegevens moeten worden meegedeeld.

[...]

Art. 27. De Regering kan de voorwaarden voor de exploitatie van de ceremoniële taxidiensten vaststellen als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden :

[...]

3° de exploitant moet de volgende gegevens doorsturen naar een door de Administratie aangeduide server :

a) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die voor de exploitant werken;

b) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° en 11, betreffende de gereserveerde ritten en de uitgevoerde ritten;

c) kopie van de in punt 1° van dit artikel bedoelde overeenkomsten;

d) de algemene gebruiksvoorwaarden die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers ».

« Art. 30. Elke reserveringstussenpersoon moet aan het volgende voldoen :

[...]

4° naar een door de Administratie aangeduide server het volgende doorsturen :

a) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 7°, betreffende de exploitanten die een beroep doen op de diensten van de reserveringstussenpersoon;

b) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die een beroep doen op de diensten van de reserveringstussenpersoon;

c) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° en 11, betreffende de ritten die zijn gereserveerd en die zijn uitgevoerd via de diensten van de reserveringstussenpersoon;

d) voor elk overeenkomstig artikel 17 [ingeschreven] voertuig, de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 12°, betreffende de terbeschikkingstelling aan het publiek via de diensten van de reserveringstussenpersoon;

e) alle kosten die aan de aangeslotenen van de reserveringstussenpersoon worden aangerekend;

f) de algemene voorwaarden voor aansluiting bij de reserveringstussenpersoon die van toepassing zijn op de exploitanten van taxidiensten, die conform de in artikel 31 bedoelde tarieven moeten zijn en die de exploitanten niet mogen verbieden zich ook aan te sluiten bij andere reserveringstussenpersonen van hun keuze, noch extra kosten mogen opleggen aan exploitanten die zich aansluiten bij meerdere reserveringstussenpersonen;

g) de algemene gebruiksvoorwaarden van de diensten van de reserveringstussenpersoon die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers ».

« Art. 42. § 1. Alle mededelingen en uitwisselingen van documenten in het kader van deze ordonnantie gebeuren via elektronische weg.

§ 2. De Regering of haar gemachtigde kan een computersysteem opzetten en online plaatsen dat bestaat uit een verzameling van de in artikel 43, § 1, bedoelde gegevens. Zij bepaalt de inhoud, de updateprocedures en de technische kenmerken ervan.

Zodra het computersysteem werkt, kan de Regering opleggen dat alle mededelingen en uitwisselingen van documenten in het kader van deze ordonnantie gebeuren via dat computersysteem.

Ingeval het computersysteem tijdelijk voor meer dan één werkdag onbeschikbaar is, worden de bij deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten opgelegde termijnen van rechtswege verlengd met het aantal werkdagen dat de periode van onbeschikbaarheid heeft geduurd. De perioden waarin het computersysteem niet beschikbaar was, worden vermeld op de website van het computersysteem.

Art. 43. § 1. De volgende gegevens kunnen worden verzameld en verwerkt in het kader van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten :

1° gegevens met betrekking tot de exploitatievergunningen voor een taxidienst, de wachtlijst voor de afgifte van nieuwe exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs, erkenningen van een reserveringstussenpersoon en geregistreerde voertuigen;

2° aanvragen voor een exploitatievergunning voor een taxidienst, voor de overdracht van een dergelijke vergunning, voor een bekwaamheidsattest voor chauffeurs, voor erkenningen van reserveringstussenpersonen en voor de registratie van voertuigen die zijn geweigerd, alsmede de redenen voor de weigering, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

3° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs en erkenningen van reserveringstussenpersonen die zijn geschorst, alsmede de duur en de redenen voor de schorsing, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

4° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs, erkenningen van reserveringstussenpersonen en inschrijvingen van voertuigen die zijn ingetrokken, alsmede de redenen voor de intrekking, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

5° informatie over beroepen tegen schorsings- en intrekkingbeslissingen, alsmede over de door de beroepsinstantie genomen beslissingen;

6° klachten en adviezen van de in artikel 41 bedoelde Tuchtraad;

7° de volgende gegevens over de exploitant :

- a) de namen en voornamen [en]/of bedrijfsnaam;
- b) het rijksregister- en/of ondernemingsnummer;
- c) het adres van de exploitatiezetel van het bedrijf en, in voorkomend geval, van de vestigingseenheid of -eenheden;
- d) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon;
- e) de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid zoals bedoeld in artikel 6;
- f) het sociaal statuut;
- g) de identiteit en het sociaal statuut van de chauffeur(s) van de voertuigen van de exploitant;

8° de volgende gegevens over de chauffeur :

- a) de namen en voornamen, het rijksregisternummer en het adres van de woonplaats;
- b) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon;

- c)* de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid zoals bedoeld in artikel 14;
- d)* het nummer van het rijbewijs;
- e)* de geldigheidsdatum van het rijbewijs en van het certificaat van medische geschiktheid;
- f)* het sociaal statuut;
- g)* de arbeidsregeling;

9° de volgende gegevens over de reserveringstussenpersonen :

- a)* de namen en voornamen [en]/of bedrijfsnaam;
- b)* het rijksregister- en/of ondernemingsnummer;
- c)* het adres van de exploitatiezetel van het bedrijf en, in voorkomend geval, van de vestigingseenheid of -eenheden;
- d)* een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon;
- e)* de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid zoals bedoeld in artikel 22;

10° de volgende gegevens over de ritten die door de taxidiensten zijn uitgevoerd :

- a)* de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in 7°, *a)* tot *c)*;
- b)* de gegevens over de identificatie van de chauffeur zoals bedoeld in 8°, *a)*;
- c)* de kentekenplaat van het voertuig;
- d)* de datum;
- e)* de locatiegegevens van het vertrek- en aankomstpunt;
- f)* de uren van vertrek en aankomst;
- g)* het unieke ritnummer;
- h)* de uiteindelijke prijs van de rit;
- i)* de afstand van de rit;

11° ter aanvulling bij punt 10°, de volgende gegevens over de ritten die na reservering zijn uitgevoerd door de taxidiensten :

- a)* de datum en het tijdstip waarop de reservering werd gemaakt;

b) de datum, het tijdstip, de plaats van vertrek en de plaats van aankomst van de rit zoals die zijn vastgesteld op het ogenblik dat de reservering werd verricht;

c) de overeengekomen prijs voor de rit op het ogenblik dat de reservering werd verricht;

d) in voorkomend geval, de gegevens over de overeenkomst voor de ceremonie zoals bedoeld in artikel 27;

12° de gegevens over de dagelijkse dienst van het voertuig :

a) de datums en tijdstippen van het begin en het einde van de dienst;

b) de tijdstippen van het begin en het einde van de pauzeperiodes die gedurende de dienst worden genomen;

c) het aantal uitgevoerde ritten;

d) de totale afgelegde afstand en daarvan de afstand die werd afgelegd met gebruikers in het voertuig;

13° de volgende gegevens over het voertuig dat wordt geëxploiteerd in het kader van een taxidienst :

a) de kentekenplaat;

b) de gegevens over de technische controle;

c) de gegevens over de eigendomstitel van het voertuig;

d) de gegevens over de verzekering.

§ 2. De strafrechtelijke veroordelingen bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4° en 7° tot 9°, hebben alleen betrekking op de inbreuken op de voorwaarden betreffende de zedelijkheid van de exploitant, de chauffeur of de reserveringstussenpersoon zoals bedoeld in artikel 6 of 14 of artikel 22 en op de inbreuken bedoeld in artikel 36.

De databank vermeldt alleen, in voorkomend geval, het bestaan van een dergelijke veroordeling, zonder aan te geven welke inbreuk is bestraft.

§ 3. Wat betreft de redenen voor medische ongeschiktheid, bedoeld in paragraaf 1, 2°, 3° en 4°, vermeldt de databank enkel de codes zoals bedoeld in bijlage 7 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 zoals die zijn vermeld op het rijbewijs.

§ 4. De databank wordt aangevuld :

1° wat betreft de in paragraaf 1, 1° tot 6°, bedoelde gegevens, door de Administratie;

2° wat betreft de in paragraaf 1, 7° tot 13°, bedoelde gegevens, door de exploitanten van een taxidienst, de chauffeurs of de reserveringstussenpersonen.

§ 5. De gegevens worden overgemaakt naar de door de Administratie aangewezen server :

a) met betrekking tot de in artikel 43, § 1, 8°, bedoelde gegevens : vóór de inwerkingtreding van de overeenkomst of de wijziging ervan, de aanwerving, de wijziging van de arbeidsregeling, de ontslagneming of het ontslag van een chauffeur;

b) met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 10°: aan het einde van elke rit;

c) met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 11°: [na] elke reservering of na het sluiten van de overeenkomst voor de ceremonie;

d) met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 12°: [na] elk einde van de dienst;

e) met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 13°: voor de ingebruikname van het voertuig.

§ 6. Het is de Administratie toegestaan om toegang te krijgen tot de authentieke bronnen met gegevens over de chauffeurs, exploitanten en reserveringstussenpersonen.

Deze gegevens zijn :

1° wat de chauffeur betreft :

a) de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in § 1, 7°, *a)* tot *c)*;

b) de gegevens over de identificatie van de chauffeur zoals bedoeld in § 1, 8°, *a)*;

c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel;

d) de gegevens over de geldigheid van het rijbewijs;

e) de gegevens over de medische geschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

f) de gegevens over het sociaal statuut van de werknemers en de arbeidsregeling;

2° wat de exploitant betreft :

a) de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in § 1, 7°, *a)* tot *c)*;

b) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel;

c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van solvabiliteit;

d) de gegevens over het sociaal statuut van de chauffeurs;

e) de gegevens over het voertuig of de voertuigen;

3° wat de reserveringstussenpersoon betreft :

- a) de gegevens betreffende de identificatie zoals bedoeld in § 1, 9°, a) tot c);
- b) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel;
- c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van solvabiliteit.

§ 7. De databank is onderworpen aan een strikt gebruikers- en toegangsbeheer, waarbij de toegang wordt beperkt tot de gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de toepassing van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, afhankelijk van de rol die elke begunstigde van toegang vervult.

§ 8. De Administratie heeft op de volgende manieren toegang tot de databank :

- 1° wat betreft de in § 1, 1° tot 6° en 13°, bedoelde gegevens : permanent;
- 2° wat betreft de in § 1, 7° tot 12°, bedoelde gegevens : enkel in het kader van een administratief en/of strafrechtelijk onderzoek naar de naleving van de bepalingen van de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, in geval van een klacht, teneinde de terbeschikkingstelling van het voertuig te verifiëren;

§ 9. De in paragraaf 1 bedoelde gegevens worden gedurende zes jaar na de stopzetting van de exploitatie waarop ze betrekking hebben, in de databank bewaard.

In afwijking van het eerste lid :

1° worden de gegevens van de aanvraag voor een exploitatievergunning, in geval van inschrijving op de in artikel 7 bedoelde wachtlijst en onder voorbehoud van de toepassing van 2°, niet langer dan de datum waarop de aanvrager zonder de gevraagde vergunning te hebben verkregen van de wachtlijst wordt geschrapt, behouden;

2° worden de in § 1, 2° bedoelde gegevens bewaard totdat de rechtsmiddelen die tegen de desbetreffende beslissing openstaan of de termijnen om die middelen in te stellen verstreken zijn;

3° worden de in § 1, 10° en 11° bedoelde gegevens gedurende twee jaar in de databank bewaard.

Art. 44. De in artikel 43 opgesomde gegevens worden verzameld en verwerkt met het oog op :

1° een efficiënt administratief beheer mogelijk maken van de bij deze ordonnantie ingevoerde procedures voor het verlenen en verlengen van vergunningen en erkenningen, het verlenen van vakbekwaamheidsattesten en het registreren van voertuigen;

2° toezicht houden op de naleving van de bepalingen met betrekking tot :

a) de voorwaarden voor toekenning en exploitatie, verlenging, opschorting, intrekking van de exploitatievergunning;

b) de voorwaarden voor toekenning en exploitatie, verlenging, opschorting, intrekking de erkenning van reserveringstussenpersoon;

c) de voorwaarden voor toekenning, opschorting en intrekking van het bekwaamheidsattest, en de aan de chauffeurs opgelegde eisen;

d) de aan de voertuigen opgelegde eisen;

e) de terbeschikkingstelling van het voertuig;

f) de tarieven die van toepassing zijn op de taxidiensten;

3° delen van de gegevens met betrekking tot de voertuigen die worden geëxploiteerd in het kader van een taxidienst, de exploitanten en de bekwaamheidsattesten tussen de bevoegde Brusselse en federale openbare diensten, de bevoegde openbare diensten van de andere Gewesten, de politie en de in artikel 41 bedoelde Tuchtraad.

Art. 45. § 1. De Administratie is de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europese Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

§ 2. De Regering bepaalt welke gegevens in de databank toegankelijk zijn voor de exploitanten, de chauffeurs, de politie, de federale overheidsdiensten en de overheidsdiensten die belast zijn met het administratief beheer en de controle van de diensten voor betaald personenvervoer, alsmede de voorwaarden en technische voorwaarden van die toegang.

De in het eerste lid bedoelde toegang is strikt beperkt tot de persoonsgegevens van de persoon die om toegang verzoekt of, indien de verzoeker een overheidsinstantie is, tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van zijn bevoegdheden ».

B.158.2. De voormelde bepalingen werden vervolgens gewijzigd bij de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 1 december 2022 « tot wijziging van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten en de ordonnantie van 6 maart 2019 betreffende de Brusselse Codex Fiscale Procedure ». Die wijzigingen hebben geen gevolgen voor de thans onderzochte samengevoegde zaken.

B.158.3. De bestreden bepalingen hebben, in hun vroegere formulering vervat in een voorontwerp van ordonnantie, het voorwerp uitgemaakt van een advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit nr. 249/2021 van 23 december 2021. Die heeft aangegeven dat de gegevensverwerking zoals voorzien in het ontwerp een inmenging vormde in de rechten

en vrijheden van de betrokken personen en onderworpen bleef aan het beginsel van noodzakelijkheid en evenredigheid. Zij heeft de ordonnantiegever ook verzocht om de nagestreefde doeleinden preciezer te beschrijven. In het advies staat vermeld :

« De Autoriteit [is] van oordeel dat drie soorten gegevensverwerkingen die door het voorontwerp worden ingevoerd, niet in verhouding lijken te staan tot de nagestreefde doelstelling van algemeen belang. Het betreft de toegang van de Administratie en de overdracht in real time aan de Administratie door enerzijds de exploitanten van een taxidienst (artikel 24, § 2) en anderzijds de platformbeheerders van de gegevens betreffende de geboekte en uitgevoerde ritten alsook betreffende de door de chauffeurs gepresteerde arbeidstijd (artikel 27, § 2, 4°) [...]. Evenzo, wat betreft de eventuele invoering door de Regering van een informaticasysteem dat bestaat uit een verzameling van alle soorten ingevoerde gegevens die zijn ontvangen, uitgewisseld of opgeslagen in het kader van de procedures of formaliteiten bedoeld in het voorontwerp van [ordonnantie (]artikel 45) » (advies nr. 249/2021 van 23 december 2021, p. 5).

« Wat de nauwkeurigheid van deze doeleinden betreft, verzoekt de Autoriteit de aanvrager er echter voor te zorgen dat deze volledig zijn om de betrokkenen een duidelijk en voorspelbaar idee te geven van de verwerkingen die met hun gegevens zullen worden verricht. De Autoriteit is van mening dat deze doelstelling ook moet gelden voor het verlenen van exploitatievergunningen, bekwaamheidsbewijzen, platform-erkenningen, voertuigregistratie en het ontvangen van voorafgaande aangiften voor de sector van [evenementieel] personenvervoer » (*ibid.*, p. 7).

« De Autoriteit [is] van mening dat permanente toegang door de overheid, met real time overdracht van de bovengenoemde gegevens naar een server van de overheid, onevenredig is met de taak van toezicht op de dienst van openbaar belang die de taxi is » (*ibid.*, p. 19).

« In dezelfde geest begrijpt de Autoriteit niet waarom gegevens betreffende de arbeidstijd van chauffeurs voor de beoogde doeleinden toegankelijk zouden moeten zijn en aan de Administratie zouden moeten worden doorgegeven » (*ibid.*, p. 20).

« De Autoriteit [merkt] enerzijds op dat de uitdrukkingen ‘ *informatie en documenten in verband met de chauffeurs* ’ en ‘ *geboekte ritten uitgevoerde ritten* ’ te ruim en onduidelijk zijn, waardoor de betrokkenen geen duidelijk beeld hebben van de verwerking van hun gegevens » (*ibid.*, p. 21).

B.158.4. Bevraagd over hetzelfde voorontwerp, heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State, in haar advies nr. 71.119/4 van 23 maart 2022, opgemerkt :

« 1. Overeenkomstig het legaliteitsbeginsel verankerd in artikel 22 van de Grondwet worden in paragraaf 1 de gegevens opgesomd die in het kader van de ontworpen ordonnantie verzameld mogen worden.

In dat kader wordt inzonderheid gewerkt met het begrip ‘ gegevens over de identificatie van ’ de exploitant, de chauffeur of de reserveringsbemiddelaar.

Dat begrip moet aldus gedefinieerd worden dat vermeld wordt welke persoonsgegevens daaronder verstaan worden.

2. Paragraaf 8, in verband met de nadere regels voor de toegang van de administratie tot de databank, moet aangevuld worden wat de in paragraaf 1, 7° tot 9°, bedoelde gegevens betreft » (RvSt, advies nr. 71.119/4 van 23 maart 2022, pp. 22-23).

B.158.5. In antwoord op de voormelde adviezen heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar ontwerp aangepast, met name door het « realtime »-karakter van de verzameling van gegevens te schrappen, door de vermelding van de arbeidstijd van de chauffeurs te schrappen, door de bekendmaking van het adres van de exploitatiezetel van de chauffeurs te schrappen en door de precieze gegevens op te sommen die vallen onder de « informatie en documenten in verband met de chauffeurs » en « de geboekte ritten en de uitgevoerde ritten ».

B.158.6. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022 wordt gepreciseerd :

« Deze artikelen strekken ertoe de ordonnantie in overeenstemming te brengen met de eisen van de AVG en de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, evenals met het advies nr. 249/2021 van 23 december 2021 van de GBA over het voorontwerp van ordonnantie » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, A-541/1, p. 29).

De minister-president voegde eraan toe :

« Voorts voorziet het ontwerp in de mededeling door exploitanten, bestuurders en tussenpersonen van een bepaalde hoeveelheid gegevens om een betere controle mogelijk te maken. In de ordonnantie van 1995 was niet voorzien in de mededeling van deze gegevens.

Om de controle verder te versterken en vooral het administratief beheer van Brussel Mobiliteit en dat van de exploitanten, chauffeurs en reservatiebemiddelaars te verlichten, zal binnen de Administratie een nieuw geautomatiseerd systeem voor gegevensbeheer worden gecreëerd. Daartoe vraagt hij Brussel Mobiliteit na te denken over een ontwerp dat ter raadpleging aan de sector in ruime zin zal worden voorgelegd. De procedures voor het gegevensbeheer zullen bij regeringsbesluit worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat het systeem eind 2023 operationeel is » (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021/2022, A-541/2, pp. 57-58).

Eerste, tweede en derde onderdeel van het vijfde middel

B.159. In het eerste en het tweede onderdeel van het vijfde middel bekritiseren de verzoekende partijen het beginsel van de verplichting, voor de exploitanten van taxidiensten alsook voor de reserveringstussenpersonen, om de beoogde gegevens over te maken evenals de verantwoording ervan ten aanzien van de doelstellingen van de bescherming van de klant en van het vergemakkelijken van de controle door de administratie. Zij voeren aan dat die overdracht niet noodzakelijk is en dat de nagestreefde doelstellingen met andere middelen hadden kunnen worden bereikt. Zij verwijten de bestreden bepalingen bovendien gebruik te maken van een derde partij, de reserveringstussenpersonen, om door exploitanten verstrekte gegevens te verkrijgen, wat bovendien leidt tot een overbodige dubbele mededeling. In het derde onderdeel voeren de verzoekende partijen, om dezelfde redenen, aan dat de oprichting van een databank in strijd is met de in het middel vermelde bepalingen. Ten slotte heeft de kritiek betrekking op de bewaartermijn van de gegevens, die de verzoekende partijen te lang achten. Het Hof onderzoekt die onderdelen samen.

B.160.1. Artikel 22 van de Grondwet bepaalt :

« Ieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald.

De wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel waarborgen de bescherming van dat recht ».

Artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens bepaalt :

« 1. Eenieder heeft recht op eerbiediging van zijn privéleven, zijn gezinsleven, zijn huis en zijn briefwisseling.

2. Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan met betrekking tot de uitoefening van dit recht dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving nodig is in het belang van 's lands veiligheid, de openbare veiligheid, of het economisch welzijn van het land, de bescherming van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden, of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen ».

B.160.2. De Grondwetgever heeft gestreefd naar een zo groot mogelijke concordantie tussen artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens (*Parl. St.*, Kamer, 1992-1993, nr. 997/5, p. 2).

De draagwijdte van dat artikel 8 is analoog aan die van de voormelde grondwetsbepaling, zodat de waarborgen die beide bepalingen bieden, een onlosmakelijk geheel vormen.

B.160.3. De in het middel vermelde artikelen van de AVG bepalen :

« Artikel 5

Beginselen inzake verwerking van persoonsgegevens

1. Persoonsgegevens moeten :

a) worden verwerkt op een wijze die ten aanzien van de betrokkene rechtmatig, behoorlijk en transparant is (‘ rechtmatigheid, behoorlijkheid en transparantie ’);

b) voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verzameld en mogen vervolgens niet verder op een met die doeleinden onverenigbare wijze worden verwerkt; de verdere verwerking met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden wordt overeenkomstig artikel 89, lid 1, niet als onverenigbaar met de oorspronkelijke doeleinden beschouwd (‘ doelbinding ’);

c) toereikend zijn, ter zake dienend en beperkt tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt (‘ minimale gegevensverwerking ’);

d) juist zijn en zo nodig worden geactualiseerd; alle redelijke maatregelen moeten worden genomen om de persoonsgegevens die, gelet op de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt, onjuist zijn, onverwijld te wissen of te rectificeren (‘ juistheid ’);

e) worden bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen niet langer te identificeren dan voor de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens worden verwerkt noodzakelijk is; persoonsgegevens mogen voor langere perioden worden opgeslagen voor zover de persoonsgegevens louter met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden worden verwerkt overeenkomstig artikel 89, lid 1, mits de bij deze verordening vereiste passende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen om de rechten en vrijheden van de betrokkene te beschermen (‘ opslagbeperking ’);

f) door het nemen van passende technische of organisatorische maatregelen op een dusdanige manier worden verwerkt dat een passende beveiliging ervan gewaarborgd is, en dat zij onder meer beschermd zijn tegen ongeoorloofde of onrechtmatige verwerking en tegen onopzettelijk verlies, vernietiging of beschadiging (‘ integriteit en vertrouwelijkheid ’).

2. De verwerkingsverantwoordelijke is verantwoordelijk voor de naleving van lid 1 en kan deze aantonen (‘verantwoordingsplicht’).

Artikel 6

Rechtmatigheid van de verwerking

1. De verwerking is alleen rechtmatig indien en voor zover aan ten minste een van de onderstaande voorwaarden is voldaan :

a) de betrokkene heeft toestemming gegeven voor de verwerking van zijn persoonsgegevens voor een of meer specifieke doeleinden;

b) de verwerking is noodzakelijk voor de uitvoering van een overeenkomst waarbij de betrokkene partij is, of om op verzoek van de betrokkene vóór de sluiting van een overeenkomst maatregelen te nemen;

c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;

d) de verwerking is noodzakelijk om de vitale belangen van de betrokkene of van een andere natuurlijke persoon te beschermen;

e) de verwerking is noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of van een taak in het kader van de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is opgedragen;

f) de verwerking is noodzakelijk voor de behartiging van de gerechtvaardigde belangen van de verwerkingsverantwoordelijke of van een derde, behalve wanneer de belangen of de grondrechten en de fundamentele vrijheden van de betrokkene die tot bescherming van persoonsgegevens nopen, zwaarder wegen dan die belangen, met name wanneer de betrokkene een kind is.

De eerste alinea, punt *f)*, geldt niet voor de verwerking door overheidsinstanties in het kader van de uitoefening van hun taken.

2. De lidstaten kunnen specifiekere bepalingen handhaven of invoeren ter aanpassing van de manier waarop de regels van deze verordening met betrekking tot de verwerking met het oog op de naleving van lid 1, punten *c)* en *e)*, worden toegepast; hiertoe kunnen zij een nadere omschrijving geven van specifieke voorschriften voor de verwerking en andere maatregelen om een rechtmatige en behoorlijke verwerking te waarborgen, ook voor andere specifieke verwerkingssituaties als bedoeld in hoofdstuk IX.

3. De rechtsgrond voor de in lid 1, punten *c)* en *e)*, bedoelde verwerking moet worden vastgesteld bij :

a) Unierecht; of

b) lidstatelijk recht dat op de verwerkingsverantwoordelijke van toepassing is.

Het doel van de verwerking wordt in die rechtsgrond vastgesteld of is met betrekking tot de in lid 1, punt e), bedoelde verwerking noodzakelijk voor de vervulling van een taak van algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend. Die rechtsgrond kan specifieke bepalingen bevatten om de toepassing van de regels van deze verordening aan te passen, met inbegrip van de algemene voorwaarden inzake de rechtmatigheid van verwerking door de verwerkingsverantwoordelijke; de types verwerkte gegevens; de betrokkenen; de entiteiten waaraan en de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt; de doelbinding; de opslagperioden; en de verwerkingsactiviteiten en -procedures, waaronder maatregelen om te zorgen voor een rechtmatige en behoorlijke verwerking, zoals die voor andere specifieke verwerkingssituaties als bedoeld in hoofdstuk IX. Het Unierecht of het lidstatelijke recht moet beantwoorden aan een doelstelling van algemeen belang en moet evenredig zijn met het nagestreefde gerechtvaardigde doel.

4. Wanneer de verwerking voor een ander doel dan dat waarvoor de persoonsgegevens zijn verzameld niet berust op toestemming van de betrokkene of op een Unierechtelijke bepaling of een lidstaatrechtelijke bepaling die in een democratische samenleving een noodzakelijke en evenredige maatregel vormt ter waarborging van de in artikel 23, lid 1, bedoelde doelstellingen houdt de verwerkingsverantwoordelijke bij de beoordeling van de vraag of de verwerking voor een ander doel verenigbaar is met het doel waarvoor de persoonsgegevens aanvankelijk zijn verzameld onder meer rekening met :

a) ieder verband tussen de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens zijn verzameld, en de doeleinden van de voorgenomen verdere verwerking;

b) het kader waarin de persoonsgegevens zijn verzameld, met name wat de verhouding tussen de betrokkenen en de verwerkingsverantwoordelijke betreft;

c) de aard van de persoonsgegevens, met name of bijzondere categorieën van persoonsgegevens worden verwerkt, overeenkomstig artikel 9, en of persoonsgegevens over strafrechtelijke veroordelingen en strafbare feiten worden verwerkt, overeenkomstig artikel 10;

d) de mogelijke gevolgen van de voorgenomen verdere verwerking voor de betrokkenen;

e) het bestaan van passende waarborgen, waaronder eventueel versleuteling of pseudonimisering ».

B.161. Uit de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 9 juni 2022, alsook uit de memories van de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement en van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering blijkt dat de ordonnantiegever het controlesysteem heeft willen aanpassen aan het gebruik van de nieuwe technologieën in de taxisector, en heeft willen tegemoetkomen aan het verouderde en ontoereikende karakter van het oude systeem dat erin bestond, voor de exploitanten, een dagelijks rittenblad bij te houden. Volgens de bevoegde autoriteiten leidde een dergelijk systeem tot een te groot aantal seponeringen van klachten van gebruikers. De nagestreefde doelstelling bestaat er hoofdzakelijk in de controle op de

verplichtingen van de ordonnantie van 9 juni 2022 doeltreffender te maken, en daarnaast om de klanten, met name de kwetsbare personen, te beschermen.

B.162. Rekening houdend met die vaststelling en die doelstellingen, vermocht de ordonnantiegever redelijkerwijs te oordelen dat de verplichte overdracht noodzakelijk was, om het onder de gelding van de vroegere wetgevingen vastgestelde achterhouden of verlies van informatie te vermijden. In tegenstelling tot hetgeen de verzoekende partijen aanvoeren, toont de vroegere ervaring voldoende aan dat de nagestreefde doelstellingen niet op een andere manier hadden kunnen worden bereikt, *a fortiori* die van het behoud van het vorige systeem waarin gegevens op vraag van de administratie werden meegedeeld. Het staat niet aan het Hof die opportuniteitskeuze opnieuw in het geding te brengen.

B.163. De kritiek van de verzoekende partijen op de oprichting van een databank volgt dezelfde redenering, aangezien zij het niet-noodzakelijke karakter ervan ten aanzien van de beoogde doelstellingen aanklagen, die hadden kunnen worden bereikt door het systeem zoals dat voordien bestond te behouden. De ordonnantiegever vermocht redelijkerwijs te oordelen dat de oprichting van een databank noodzakelijk was en een maatregel vormde die onlosmakelijk verbonden is met de verplichting om de beoogde gegevens over te maken.

B.164. Het Hof moet nog onderzoeken of de gegevensverwerking door de administratie, die de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, lid 7, van de AVG is, bestaanbaar is met de gegevensbeschermingsbeginselen, met name met het evenredigheidsbeginsel.

B.165. Bij de beoordeling van de evenredigheid van maatregelen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, dient rekening te worden gehouden met, onder meer, het geautomatiseerde karakter ervan, de gebruikte technieken, de accuraatheid, de pertinentie en het al dan niet buitensporige karakter van de gegevens die worden verwerkt, het al dan niet voorhanden zijn van maatregelen die de duur van de bewaring van de gegevens beperken, het al dan niet voorhanden zijn van een systeem van onafhankelijk toezicht dat toelaat na te gaan of de bewaring van de gegevens nog langer is vereist, het al dan niet voorhanden zijn van afdoende controlerechten en rechtsmiddelen voor de betrokkenen, het al dan niet voorhanden zijn van waarborgen ter voorkoming van stigmatisering van de personen van wie de gegevens worden verwerkt, het onderscheidend karakter van de regeling en het al dan niet voorhanden zijn van waarborgen ter voorkoming van foutief gebruik en misbruik van de verwerkte

persoonsgegevens door de overheidsdiensten (EHRM, grote kamer, 4 mei 2000, *Rotaru t. Roemenië*, ECLI:CE:ECHR:2000:0504JUD002834195, § 59; beslissing, 29 juni 2006, *Weber en Saravia t. Duitsland*, ECLI:CE:ECHR:2006:0629DEC005493400, § 135; 28 april 2009, *K.H. e.a. t. Slovakije*, ECLI:CE:ECHR:2009:0428JUD003288104, §§ 60 tot 69; grote kamer, 4 december 2008, *S. en Marper t. Verenigd Koninkrijk*, ECLI:CE:ECHR:2008:1204JUD003056204, §§ 101 tot 103, 119, 122 en 124; 18 april 2013, *M.K. t. Frankrijk*, ECLI:CE:ECHR:2013:0418JUD001952209, §§ 37 en 42 tot 44; 18 september 2014, *Brunet t. Frankrijk*, ECLI:CE:ECHR:2014:0918JUD002101010, §§ 35 tot 37; 12 januari 2016, *Szabó en Vissy t. Hongarije*, ECLI:CE:ECHR:2016:0112JUD003713814, § 68; HvJ, grote kamer, 8 april 2014, C-293/12, *Digital Rights Ireland Ltd*, en C-594/12, *Kärntner Landesregierung e.a.*, ECLI:EU:C:2014:238, punten 56 tot 66).

B.166. Artikel 43, §§ 1 tot 3, van de ordonnantie van 9 juni 2022 somt op welke precieze persoonsgegevens moeten worden overgemaakt en eventueel door de administratie kunnen worden geraadpleegd. Geen van die gegevens heeft een vaag karakter dat aanleiding zou kunnen geven tot misbruik. Bovendien houdt elk van die gegevens verband met de exploitanten, chauffeurs en reserveringstussenpersonen en hebben ze betrekking op informatie die het professionele kader van de activiteit van taxidiensten niet te buiten gaat. Er worden geen gegevens met betrekking tot klanten verzameld. Bovendien is in paragraaf 5 van dezelfde bepaling aangegeven binnen welke termijnen de exploitanten en reserveringstussenpersonen die gegevens moeten overmaken; de overdracht moet dus niet in real time worden uitgevoerd. Bijgevolg zijn de overgemaakte gegevens gepast, pertinent en beperkt tot hetgeen noodzakelijk is ten aanzien van de doeleinden waarvoor zij verwerkt worden. Bovendien verandert het feit dat die verplichting voor de exploitanten en de reserveringstussenpersonen geldt en dat bepaalde gegevens dubbel verkregen kunnen worden, daar niets aan.

B.167. De administratie krijgt slechts toegang tot de door de exploitanten en de reserveringstussenpersonen verstrekte gegevens voor de doeleinden die limitatief worden opgesomd in artikel 44 van de ordonnantie van 9 juni 2022. Het betreft, enerzijds, het beheer van de procedures met betrekking tot de verplichtingen en voorwaarden waarin de voormelde ordonnantie voorziet, waaronder het verlenen van exploitatievergunningen en van erkenningen van reserveringstussenpersonen. Het betreft, anderzijds, het delen van gegevens tussen de bevoegde Brusselse openbare diensten, de openbare diensten van de deelentiteiten en de federale openbare diensten omwille van de strijd tegen fraude en misdrijven. Bovendien beperkt

artikel 43, § 8, van dezelfde ordonnantie de toegang tot de meest persoonlijke gegevens tot het kader van een administratief en/of strafrechtelijk onderzoek naar de naleving van de bepalingen van de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, terwijl het een permanente toegang enkel toestaat voor de gegevens met betrekking tot de vergunningen en erkenningen, beroepen en klachten, alsook voor de gegevens van openbare orde over het voertuig, namelijk de kentekenplaat, de technische controle, de eigendomstitel van het voertuig en de verzekering.

B.168. Artikel 43, § 9, van de ordonnantie van 9 juni 2022 bepaalt de maximale bewaartermijn van de verwerkte persoonsgegevens op zes jaar na de stopzetting van de exploitatie waarop ze betrekking hebben en op een kortere duur in bepaalde gevallen.

B.169. De overdracht en de verwerking van de in de bestreden bepalingen opgesomde gegevens streven dus concreet de in B.167 vermelde doeleinden na, die welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd zijn in de zin van artikel 5, lid 1, *b*), van de AVG. Rekening houdend met het strikt tot de sfeer van de taxidiensten beperkte karakter, volgt daaruit dat de bestreden bepalingen niet de wezenlijke inhoud van het recht op bescherming van persoonsgegevens schenden en dat zij gepaard gaan met passende en specifieke maatregelen ter bescherming van de grondrechten en belangen van de exploitanten en de reserveringstussenpersonen.

Voor het overige staat het aan de bevoegde autoriteiten, in hun hoedanigheid van verwerkingsverantwoordelijke, om te waken over de naleving van alle waarborgen die de verwerking van die gegevens regelen, met inbegrip van de rechtstreeks toepasbare bepalingen van de AVG.

B.170. De inmenging is bijgevolg verantwoord en heeft in het licht van de nagestreefde doelstellingen geen onevenredige gevolgen voor de rechten van de exploitanten en van de reserveringstussenpersonen.

B.171. Het vijfde middel is niet gegrond.

Wat de zaak nr. 7914 betreft

Eerste middel

B.172. De verzoekende partij leidt een eerste middel af uit de schending, door artikel 30, eerste lid, 4°, *f*), van de ordonnantie van 9 juni 2022, van de artikelen 10, 11, en 22 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 16 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met artikel 4, lid 3, van het VEU en met de artikelen 101 en 102 van het VWEU, alsook met artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 5°, en X, eerste lid, 8°, en met artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Het middel beoogt het verbod op exclusiviteitsclausules en het verbod om extra kosten op te leggen aan exploitanten die bij meerdere reserveringstussenpersonen zijn aangesloten.

B.173. In het eerste onderdeel klaagt de verzoekende partij de onverantwoorde inmenging aan in de vrijheid van handel en nijverheid en in de contractuele vrijheid tussen twee private marktdeelnemers. In het tweede onderdeel voert zij aan dat de bestreden maatregelen onbestaanbaar zijn met het beginsel van vrije mededinging dat met name door het Unierecht wordt gewaarborgd. In het derde onderdeel betwist zij de bevoegdheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat inbreuk zou maken op de federale bevoegdheid inzake handelsrecht en vennootschapsrecht.

B.174. Om de redenen die zijn uiteengezet met betrekking tot het vierde middel in de zaak nr. 7911, zijn de drie onderdelen van het eerste middel niet gegrond.

Tweede middel

B.175. De verzoekende partij leidt een tweede middel af uit de schending, door de artikelen 30, eerste lid, 4°, en 42 tot 45 van de ordonnantie van 9 juni 2022, van artikel 22 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 7, 8 en 52 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met artikel 16 van het VWEU en met de artikelen 5 en 6 van de AVG. Het tweede middel beoogt de verplichting om systematisch een reeks van persoonsgegevens mee te delen, alsook de oprichting van een databank binnen de administratie.

B.176. Om de redenen die zijn uiteengezet met betrekking tot het vijfde middel in de zaak nr. 7911, is het tweede middel niet gegrond.

Ten aanzien van de handhaving van de gevolgen

B.177.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de voorzitter van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verzoeken het Hof om, in geval van een gehele of een gedeeltelijke vernietiging van de ordonnantie van 9 juni 2022, de gevolgen van de vernietigde bepalingen te handhaven.

B.177.2. Artikel 8, derde lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 bepaalt :

« Zo het Hof dit nodig oordeelt, wijst het, bij wege van algemene beschikking, die gevolgen van de vernietigde bepalingen aan welke als gehandhaafd moeten worden beschouwd of voorlopig gehandhaafd worden voor de termijn die het vaststelt ».

B.178. Het Hof heeft uitsluitend het eerste middel in de zaak nr. 7910 gegrond bevonden, zodat enkel artikel 3, 1^o, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 dient te worden vernietigd. Uit het onderzoek van dat middel blijkt dat de in die bepaling geregelde aangelegenheid het voorwerp dient uit te maken van een samenwerkingsakkoord gesloten door de verschillende gewesten, overeenkomstig artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

B.179.1. Artikel 6, § 3, van het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer » bepaalt :

« De Vlaamse Regering kan de regels bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van het Vlaamse Gewest, uitgevoerd door diensten vergund in een ander gewest ».

Artikel 8 van het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 « betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer » bepaalt :

« Tijdens een rit die op het grondgebied van het Vlaamse Gewest wordt uitgevoerd door een taxidienst of een dienst voor het verhuren van een voertuig met een bestuurder die in een

ander gewest is vergund, mogen geen personen instappen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, tenzij de rit besteld is ».

B.179.2. Artikel 12 van het decreet van het Waalse Gewest van 28 september 2023 « betreffende de diensten voor het vervoer van personen over de weg tegen vergoeding door middel van voertuigen met een kleine capaciteit » bepaalt :

« [...]

Behalve in de gevallen voorzien in een samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, mag tijdens een rit die op het grondgebied van het Waals Gewest wordt uitgevoerd door een taxidienst erkend in een ander Gewest, geen enkele persoon op het grondgebied van het Waals Gewest op het voertuig stappen, tenzij de rit werd besteld en aanvaard vóór het binnenrijden van het grondgebied van het Gewest.

§ 3. Als de exploitant een intraregionaal traject maakt, moet hij voor elk voertuig een exploitatievergunning hebben die is afgegeven door de gemeente van de opstapplaats of het punt van aankomst van de rit.

In afwijking van lid 1 mag de exploitant, indien de rit werd besteld en aanvaard voordat het grondgebied van de gemeente van de opstapplaats werd betreden, houder zijn van een door een andere gemeente afgegeven exploitatievergunning ».

B.180.1. Het Vlaamse en het Waalse Gewest hebben bijgevolg eveneens in specifieke voorschriften voorzien met betrekking tot de verlening, op hun grondgebied, van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanaf het grondgebied van een ander gewest. Een niet-gemoduleerde vernietiging van artikel 3, 1°, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 zou als gevolg hebben dat er uitsluitend in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geen dergelijke voorschriften meer gelden.

B.180.2. Teneinde een dergelijk onevenwicht en de potentiële gevolgen ervan voor het wegverkeer op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te vermijden, alsook de gewesten toe te laten het in artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bedoelde samenwerkingsakkoord te sluiten en hun regelgeving daarmee in overeenstemming te brengen, dienen de gevolgen van artikel 3, 1°, tweede lid, van de ordonnantie van 9 juni 2022 te worden gehandhaafd tot de inwerkingtreding van dat akkoord, en uiterlijk tot 30 juni 2027.

Om die redenen,

het Hof

- vernietigt artikel 3, 1^o, tweede lid, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 9 juni 2022 « betreffende taxidiensten »;

- handhaaft de gevolgen van de vernietigde bepaling tot de inwerkingtreding van het samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, *c*), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, en uiterlijk tot 30 juni 2027;

- verwerpt de beroepen voor het overige.

Aldus gewezen in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzonder wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 19 december 2024.

De griffier,

De voorzitter,

Frank Meersschaut

Pierre Nihoul