

Rolnummer 7286
Arrest nr. 164/2020 van 17 december 2020

A R R E S T

In zake : het beroep tot vernietiging van het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer », ingesteld door de nv « Taxis Autolux » en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters L. Lavrysen en F. Daoût, en de rechters T. Merckx-Van Goey, T. Giet, R. Leysen, M. Pâques en T. Detienne, bijgestaan door de griffier F. Meersschaut, onder voorzitterschap van voorzitter L. Lavrysen,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 13 november 2019 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 14 november 2019, is beroep tot vernietiging ingesteld van het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 14 mei 2019) door de cva « Taxis Autolux », de nv « Deurnese Taximaatschappij », de bvba « Huur een Stuur », de bvba « V-Tax », de bvba « Taxi Julien », de cvoa « Rupel-Taxi », de bvba « Louckx », de bvba « Armon », de bvba « Ducheel », de bvba « DW & Partners », de bvba « F.T.R. », de bvba « Unitax Brabant », de bvba « T. 29 », de nv « Legado », de bvba « Oostendse Taxionderneming », de bvba « Hasseltse Taxi Maatschappij Groep », de bvba « Dubble Ltd », de nv « J & F Express », de bvba « A.A.A. Taxis - Taxi Abby Albert Autolux Ceremoniebedrijf, B.T.M. Brugse Taxi Maatschappij, Taxi snel », de bvba « Pro Kora », Dirk Van Noten, Daniel Vandecasteele, Philippe Spiece, Werner Verherbrugge, Thierry Willekens, Albert Frangot, Martine Elsocht, Gerrit Poels, Ana Paula Ferreira Pinto, Hayri Sezer, de vzw « Nationale Groepering van ondernemingen met taxi- en locatievoertuigen met chauffeur », het « Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen en de Diensten voor het Verhuur van Voertuigen met Chauffeur », de vakbond « ACV-Transport en Communicatie » en de vakbond « Belgische Transportbond (BTB) », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. F. Vlassembrouck en Mr. Y. Laghmiche, advocaten bij de balie te Brussel.

Memories en memories van wederantwoord zijn ingediend door :

- de vennootschap naar Nederlands recht « Uber », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. F. Judo, Mr. E. Kairis, Mr. T. Souverijns en Mr. N. Goethals, advocaten bij de balie te Brussel;
- de Vlaamse Regering, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. J. Vanpraet en Mr. R. Veranneman, advocaten bij de balie van West-Vlaanderen.

De verzoekende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend.

Bij beschikking van 21 oktober 2020 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers R. Leysen en T. Giet te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen is, dat geen terechtzitting zal worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek heeft ingediend om te worden gehoord, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten zullen worden gesloten op 12 november 2020 en de zaak in beraad zal worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak op 12 november 2020 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 ontvankelijkheid

A.1.1. De Vlaamse Regering voert aan dat het beroep tot vernietiging niet ontvankelijk is in zoverre het is ingesteld dat het « Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen en de Diensten voor Verhuur van Voertuigen met Chauffeur » (hierna : het « Sociaal Fonds »), de vakbond « ACV-Transport en Communicatie » en de vakbond « Belgische Transportbond (BTB) » daar zij niet over de vereiste bekwaamheid, hoedanigheid of het vereiste belang zouden beschikken om die vordering in te stellen.

A.1.2. De verzoekende partijen antwoorden in hoofdorde dat aangezien de ontvankelijkheid van het beroep ten aanzien van de andere verzoekende partijen niet wordt betwist, het beroep in ieder geval ontvankelijk is zonder dat dient te worden nagegaan of dat voor alle verzoekers geldt. In ondergeschikte orde merken zij nog op dat het « Sociaal Fonds » wel over rechtspersoonlijkheid beschikt en dat de twee vakverenigingen in hun hoedanigheid van vakbond over het vereiste belang beschikken.

Ten aanzien van het eerste middel

A.2.1. De verzoekende partijen leiden een eerste middel af uit de schending, door het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer » (hierna : het bestreden decreet), van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet en van het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel doordat, enerzijds, artikel 44 voorziet in de inwerkingtreding van het bestreden decreet uiterlijk op 1 januari 2020 en, anderzijds, artikel 43 van het bestreden decreet slechts in een beperkte overgangsregeling voorziet.

A.2.2. Volgens de verzoekende partijen doet het bestreden decreet, doordat het nieuwe voorwaarden oplegt voor het personenvervoer op de weg, afbreuk aan de redelijke en rechtmatige verwachtingen van de betrokken personen zonder dat daarvoor een dwingende reden van algemeen belang voorhanden is.

Artikel 43 van het bestreden decreet voorziet weliswaar in een overgangsregeling, maar die is beperkt tot de overeenkomstig het decreet van 20 april 2001 « betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg » (hierna : het decreet van 20 april 2001) uitgereikte vergunningen voor een taxidienst of een « dienst voor verhuren van voertuigen met bestuurder » en geldt niet voor de overige onderdelen van het bestreden decreet. Zij verwijten de bestreden bepalingen dat van de ene op de andere dag nieuwe voorwaarden inzake machtigingen en bestuurderspassen worden opgelegd. Die nieuwe, specifieke voorwaarden (artikelen 23 en 24 van het bestreden decreet) hebben betrekking op onder meer de beroepsbekwaamheid, de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid en de transparantie inzake de dienstverlening.

A.3. De vennootschap naar Nederlands recht « Uber », tussenkomende partij, werpt allereerst op dat het eerste middel niet ontvankelijk is. Zij betoogt dat de verzoekende partijen niet uiteenzetten tussen welke categorieën van personen er een niet-verantwoord verschil in behandeling bestaat, noch hoe artikel 23 van de Grondwet zou zijn geschonden.

A.4. De Vlaamse Regering en in ondergeschikte orde de tussenkomende partij wijzen erop dat de onmiddellijke inwerkingtreding van wetskrachtige normen in beginsel niet in strijd is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en dat het ontbreken van een overgangsregeling slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden het gelijkheidsbeginsel schendt. Volgens hen doet het bestreden decreet geen afbreuk aan de gewettigde verwachtingen van de verzoekende partijen.

Zij betogen dat het bestreden decreet reeds op 29 maart 2019 werd aangenomen en dat het in werking is getreden op 1 januari 2020 en, voor bepaalde onderdelen, pas op 1 juli 2020. Er zijn dus meer dan negen maanden verstreken tussen de aanname van het bestreden decreet en de inwerkingtreding ervan, en meer dan zes maanden tussen de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* en de inwerkingtreding ervan. Aldus hebben alle betrokken actoren de mogelijkheid gehad om zich aan te passen aan de nieuwe verplichtingen. Er was dan ook geen noodzaak om in een algemene overgangsregeling te voorzien.

Vervolgens wijzen zij erop dat artikel 43 van het bestreden decreet wel in een specifieke, afdoende overgangsregeling voorziet om de continuïteit van de reeds in de sector actieve dienstverstrekkers te waarborgen. De Vlaamse Regering betoogt dat het gewettigde vertrouwen niet verder kan reiken dan de duur van een lopende vergunning, hetgeen de decreetgever in acht heeft genomen. Onder verwijzing naar de parlementaire voorbereiding zetten zij uiteen dat de houders van een vergunning verleend krachtens het decreet van 20 april 2001 ook na de inwerkingtreding van het bestreden decreet nog steeds hun diensten kunnen aanbieden op dezelfde wijze als vóór de inwerkingtreding van het bestreden decreet, en dit gedurende de geldigheidsduur van hun lopende vergunning. De overgangsregeling heeft ook betrekking op de exploitatievoorwaarden. Op grond van die overgangsbepaling blijven niet alleen de vergunningen geldig, maar blijven de bestaande vergunninghouders onderworpen aan de voorheen geldende voorwaarden.

Volgens de Vlaamse Regering kunnen exploitanten er bijgevolg zelf voor kiezen vanaf de inwerkingtreding van het bestreden decreet hetzij hun diensten gedurende de duur van hun lopende vergunning voort te zetten onder de regeling van het decreet van 20 april 2001, hetzij een nieuwe vergunning aan te vragen onder de nieuwe regeling van het bestreden decreet. Ook stelt de Vlaamse Regering dat er een zeer grote mate van continuïteit is tussen, enerzijds, de bestreden nieuwe voorwaarden en, anderzijds, de vereisten die voortvloeien uit het decreet van 20 april 2001 en de daarmee samenhangende uitvoeringsbesluiten.

Ten slotte voegt de Vlaamse Regering er nog aan toe dat, in zoverre de kritiek van de verzoekende partijen gericht is op de beweerde strengere voorwaarden inzake beroepsbekwaamheid, de inrichting, de uitrusting, de herkenbaarheid, de duurzaamheid en de transparantie, die vooral hun oorsprong vinden in een besluit van de Vlaamse Regering, het Hof zich daarover niet vermag uit te spreken. Het bestreden decreet machtigt de Vlaamse Regering enkel om zulke voorwaarden op te leggen. Ook mist de kritiek feitelijke grondslag. Onder meer wat de duurzaamheid en milieuvriendelijkheid van het wagenpark betreft, is er immers sprake van een eerbiedigende werking aangezien voertuigen die vóór 1 januari 2020 zijn ingeschreven, niet onder de nieuwe regels ressorteren. De regeling inzake de machtiging en de bestuurderspassen vloeit wel voort uit het bestreden decreet, maar zij doet geen afbreuk aan de gewekte verwachtingen. Wat de zogenaamde machtiging betreft, merken de Vlaamse Regering en de tussenkomende partij nog op dat een dergelijke voorwaarde niet volledig nieuw is en reeds bestond als een modaliteit van de vergunning. De tussenkomende partij merkt daarbij op dat de modaliteit (machtiging) van de lopende vergunning blijft gelden tot ze is verlopen. Wat de bestuurderspas betreft, erkennen de Vlaamse Regering en de tussenkomende partij dat het weliswaar over een nieuw aspect gaat, maar zij zijn van oordeel dat de betrokkenen voldoende tijd hebben gehad om zich aan te passen daar de regels ter zake pas in werking zijn getreden op 1 juli 2020.

Ten aanzien van het tweede middel

A.5.1. De verzoekende partijen leiden een tweede middel af uit de schending, door het bestreden decreet, van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel, doordat het niet-verantwoorde verschillen in behandeling instelt tussen, enerzijds, tussenpersonen en, anderzijds, (taxi-)exploitanten.

A.5.2. De verzoekende partijen merken op dat de decreetgever een onderscheid instelt tussen de « tussenpersoon » (artikel 2, 10°, van het bestreden decreet) en de « exploitant » (artikel 2, 5°, b), van het bestreden decreet) en dat die indeling structurele verschillen in behandeling tussen die twee categorieën van personen met zich meebrengt. Zij betogen, onder verwijzing naar arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie, dat de twee categorieën nochtans vergelijkbaar zijn doordat ze beide vervoerdiensten leveren. Uit die rechtspraak blijkt volgens de verzoekende partijen dat een bemiddelingsdienst - volgens de verzoekende partijen zijn zij een tussenpersoon - waarmee particuliere bestuurders die hun eigen voertuig gebruiken, en die via een internetapplicatie tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een vervoerstraject willen afleggen, als een vervoersdienst moet worden beschouwd. Die tussenpersonen leveren volgens de verzoekende partijen ook een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer in de zin van het bestreden decreet.

Zij betogen dat het bestreden decreet enkel exploitanten van taxidiensten treft en benadeelt. Zo wordt aan exploitanten een reeks verplichtingen en vereisten opgelegd terwijl tussenpersonen, behoudens een informatieverstrekkingsplicht jegens bepaalde personen (artikel 36 van het bestreden decreet), geen verplichtingen dienen na te leven. Volgens artikel 6 van het bestreden decreet kan men geen dienst voor het individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren zonder te beschikken over een vergunning. Zij stellen dat krachtens de artikelen 8, 9 en 21 van het bestreden decreet «exploitanten» aan strenge voorwaarden (onder andere inzake beroepsbekwaamheid en zedelijkheid) dienen te voldoen om een vergunning te verkrijgen terwijl «tussenpersonen» die eveneens een vervoersdienst leveren, noch over een vergunning dienen te beschikken, noch aan enige voorwaarde dienen te voldoen. Volgens de verzoekende partijen is er geen redelijke verantwoording voor dat verschil in behandeling. Dit is des te meer het geval daar de door het decreet in het leven geroepen discriminatie een verstoring van de mededinging, een verlies van marktaandeel en omzet, en naakte ontslagen met zich meebrengt.

Gelet op praktische gevolgen van de voormelde discriminatie, zijn de verzoekende partijen van oordeel dat het bestreden decreet eveneens het recht op arbeid en op de vrije keuze van beroepsarbeid van de (taxi-)exploitanten, zoals gewaarborgd bij artikel 23 van de Grondwet, schendt.

A.6.1. De Vlaamse Regering werpt op dat het tweede middel niet ontvankelijk is in zoverre het een schending van artikel 23 van de Grondwet aanvoert daar de verzoekende partijen niet uiteenzetten op welke wijze hun rechten zouden zijn geschonden. Hetzelfde geldt ten aanzien van de aangevoerde schending van het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel. De Vlaamse Regering en de tussenkomende partij stellen tot slot dat het middel eveneens niet ontvankelijk is in zoverre daarin een schending van artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens wordt aangevoerd, zonder dat enige schending van een andere verdragsbepaling wordt aangevoerd.

Volgens de tussenkomende partij hebben de verzoekende partijen, die opkomen voor de bescherming van de beroepsbelangen van taxibedrijven en voor ondernemingen die het verhuur van voertuigen met bestuurder uitbaten, ook geen belang bij het tweede middel, dat ertoe strekt te bewerkstelligen dat ook «tussenpersonen» worden onderworpen aan de vereisten die gelden voor exploitanten van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer, hetgeen zou betekenen dat taxicentrales zouden worden onderworpen aan die verplichtingen.

A.6.2. De Vlaamse Regering is van oordeel dat de verzoekende partijen uitgaan van een verkeerde interpretatie van het bestreden decreet. Zij betoogt dat er geen sprake is van een verstoring van de mededinging. Volgens haar dient iedereen die een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer uitoefent op dezelfde wijze de voorwaarden van het bestreden decreet na te leven, ongeacht of die diensten al dan niet aangeboden worden door bemiddeling van een tussenpersoon. Zij wijst erop dat eenieder die een dienst aanbiedt over een vergunning moet beschikken, ongeacht of dat gebeurt via bemiddeling van een tussenpersoon. Volgens haar creëert het bestreden decreet daardoor een gelijk speelveld voor de exploitanten waarbij de kwaliteitsvereisten op dezelfde wijze gelden. Daarnaast wordt ook een gelijk speelveld gecreëerd voor alle tussenpersonen die tegen betaling bemiddelen bij het aanbieden van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer. De Vlaamse Regering betoogt dat «tussenpersonen» in de zin van het bestreden decreet alle bemiddelingsdiensten omvatten. De verplichtingen die gelden voor de tussenpersonen zijn dus op dezelfde wijze van toepassing op alle bemiddelingsdiensten, zowel taxicentrales als onlineplatformen.

Volgens de Vlaamse Regering kan uit de rechtspraak van het Hof van Justitie, waarin onlinebemiddelingsdiensten zoals «Uber» worden gekwalificeerd als vervoersdiensten in de zin van het Unierecht, niet worden afgeleid dat exploitanten en tussenpersonen onder het bestreden decreet vergelijkbare categorieën zijn. Zij stelt dat uit die Unierechtelijke kwalificatie niet voortvloeit dat een onlineplatform moet worden beschouwd als een exploitant in de zin van artikel 2, 6°, van het bestreden decreet. Een bestuurder die zijn diensten via een onlineplatform aanbiedt, dient aan dezelfde verplichtingen als andere verstrekkers van taxidiensten te voldoen. De onlineplatformen dienen daarentegen enkel de regels inzake taxiplatformen en taxicentrales te volgen.

De Vlaamse Regering wijst erop dat er een wezenlijk verschil bestaat tussen de activiteiten van een tussenpersoon en die van de eigenlijke exploitant van een dienst voor bezoldigd individueel personenvervoer. Het zijn volgens haar geen vergelijkbare categorieën. Minstens berust het verschil in behandeling op een objectief criterium. In het licht van het wezenlijke verschil tussen exploitanten en tussenpersonen werd het niet wenselijk geacht die laatstgenoemden aan een vergunningsplicht te onderwerpen. Aangezien tussenpersonen geen exploitanten van een dienst van individueel bezoldigd personenvervoer zijn, is het volgens de Vlaamse Regering dan ook redelijk verantwoord tussenpersonen niet aan een vergunningsplicht te onderwerpen.

A.6.3. De tussenkomende partij betwist dat tussenpersonen, zoals zichzelf, vervoersdiensten leveren en dus eveneens aan de voorwaarden moeten worden onderworpen die gelden voor de exploitanten van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer. Zij is van oordeel dat de bemiddelingsdiensten die tussenpersonen leveren niet vergelijkbaar zijn met de diensten die de exploitanten van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbieden.

In ondergeschikte orde stelt zij dat het verschil in behandeling een wettig doel nastreeft en steunt op een objectief, pertinent en evenredig criterium van onderscheid. Zo dient het creëren van een decretaal kader voor bemiddelingsdiensten een wettig doel. Het onderscheid steunt op de geleverde dienst, het aanbieden van bemiddelingsdiensten (bijvoorbeeld « Uber » of taxicentrales) of van vervoersdiensten (exploitanten), en is dus objectief. Zij betoogt voorts dat alle exploitanten, ongeacht of zij met een internetapplicatie werken, aan dezelfde voorwaarden dienen te voldoen. Door tussenpersonen aan bepaalde verplichtingen te onderwerpen, wordt volgens haar ook over de kwaliteit van de bemiddelingsdiensten gewaakt, hetgeen bijdraagt aan de doelstelling van de decreetgever. Bovendien worden, doordat rekening wordt gehouden met de verschillende finaliteit van de in het geding zijnde diensten, tussenpersonen niet aan regels onderworpen die gelden voor exploitanten. Er is dan ook een redelijke verantwoording voor het feit dat de verplichtingen voor tussenpersonen niet zo ver reiken als de voorwaarden voor exploitanten. Het zou volgens de tussenkomende partij onevenredig zijn personen die geen vervoersdiensten leveren te onderwerpen aan de regels die in het algemeen gelden voor exploitanten. Bovendien worden door het bestreden decreet, in tegenstelling tot voorheen, wel aan alle tussenpersonen, ongeacht hun werkwijze, voorwaarden opgelegd, onder meer inzake de klachtenprocedure (artikel 29 van het bestreden decreet) en medelen van gegevens aan bepaalde autoriteiten (artikel 36 van het bestreden decreet).

Ten aanzien van het derde middel

A.7.1. De verzoekende partijen leiden een derde middel af uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en het evenredigheidsbeginsel, door het bestreden decreet, in het bijzonder door de artikelen 12, 21, § 2, 23, 28, 33 en 34 ervan, doordat een niet-verantwoord verschil in behandeling wordt ingesteld tussen exploitanten van, enerzijds, « straattaxi's » en, anderzijds, « standplaatstaxi's ».

A.7.2. Allereerst voeren de verzoekende partijen aan dat het ingevoerde verschil niet aan een economische of sociale behoefte beantwoordt daar het nutteloos is en niet door de sector werd gevraagd. Zij voeren aan dat het creëren van twee soorten taxi's extra kosten en administratieve moeilijkheden met zich meebrengt, omdat zij voertuigen moeten aankopen of aanpassen naar gelang van hun gebruik. Het bestreden decreet brengt ten tweede zonder enige verantwoording verschillen in behandeling voort inzake de exploitatievoorwaarden, de tarieven, de klachtenbehandeling en de strafsancities. De verzoekende partijen zien niet in waarom verplichtingen en vereisten inzake beroepsbekwaamheid, zedelijkheid, solvabiliteit, uitrusting, inrichting, herkenbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en privégebruik verschillend zijn naar gelang van het type van taxi. Bovendien kan een gemeente nog bijkomende voorwaarden opleggen aan standplaatstaxi's. Zij merken nog op dat de perimeter rond standplaatsen waarbinnen straattaxi's niet mogen ronselen (artikel 21, § 3, van het bestreden decreet) niet te controleren valt. Ten slotte is het volgens hen onduidelijk of een standplaatstaxi ook als straattaxi mag opereren, en welke regels dan gelden.

A.8.1. De Vlaamse Regering werpt op dat het derde middel niet ontvankelijk is in zoverre het de schending van artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens aanvoert.

De tussenkomenende partij is van oordeel dat het derde middel in zijn geheel niet ontvankelijk is. Zij voert ten eerste aan dat de verzoekende partijen niet uiteenzetten in welk opzicht het bestreden decreet een verschil in behandeling zou instellen met betrekking tot de tarieven, de klachtenbehandeling en de strafsancties, zodat het derde middel, wat die aspecten betreft, niet ontvankelijk is. Zij betoogt vervolgens dat de verzoekende partijen in hun uiteenzetting enkel verplichtingen en vereisten inzake beroepsbekwaamheid, zedelijkheid, solvabiliteit, uitrusting, inrichting, herkenbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en privégebruik (artikel 21, § 2, 1° en 2°, van het bestreden decreet) bekritisieren, zodat het derde middel daartoe beperkt is. Zij wijst er, evenals de Vlaamse Regering, op dat artikel 21, § 2, 1° en 2°, van het bestreden decreet de Vlaamse Regering louter machtigt - en niet verplicht - om exploitatievoorwaarden vast te stellen en daarbij te differentiëren naar gelang van de respectieve taxisoort, hetgeen betekent dat het verschil in behandeling niet toe te rekenen is aan de decreetgever. Het Hof is niet bevoegd om de grondwettigheid te beoordelen van een verschil in behandeling dat in wezen voortvloeit uit een besluit. Dat geldt eveneens ten aanzien van de krachtens artikel 21, § 3, van het bestreden decreet bij besluit vastgestelde perimeter voor straattaxi's. Wat ten slotte de praktische moeilijkheden betreft inzake de machtigingen (artikel 24 van het bestreden decreet) voor straat- en standplaatstaxi's, is het Hof eveneens onbevoegd.

In ondergeschikte orde is de tussenkomenende partij van oordeel dat het derde middel niet ontvankelijk is in zoverre het een schending van artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens aanvoert.

A.8.2. De Vlaamse Regering merkt op dat de verzoekende partijen, wat de nutteloosheid van het verschil in behandeling betreft, een opportuiniteitskritiek geven waarover het Hof zich niet mag uitspreken. Volgens haar en ook volgens de tussenkomenende partij, wat die laatste betreft in ondergeschikte orde, berust het verschil in behandeling tussen straattaxi's en standplaatstaxi's op een objectief criterium, zijnde de plaats waar de taxi ter beschikking van het publiek is gesteld.

De tussenkomenende partij stelt dat het criterium van onderscheid eveneens pertinent is ten aanzien van het doel van de decreetgever om te differentiëren naar gelang van de categorie van dienst van individueel bezoldigd personenvervoer. Zij wijst er evenwel op dat de decreetgever geen differentiatie heeft ingesteld wat de vergunningsvoorwaarden, de bestuurderspassen, de vrije prijszetting, de klachtenbehandeling en de strafsancties betreft. De beperkte verschillen die er zijn, zijn volgens haar immers pertinent en redelijk verantwoord. De standplaatstaxi's worden in tegenstelling tot de straattaxi's weliswaar onderworpen aan de verplichting tot voorafgaande machtiging van de gemeente, maar dat is volgens de tussenkomenende partij het gevolg van het feit dat zij gerechtigd zijn een publieke standplaats te gebruiken op het grondgebied van de gemeente.

De Vlaamse Regering betoogt dat het ordentelijk organiseren van de gemeentelijke standplaatsen en de bekommernis om de kwaliteit van de dienstverlening nopen tot een gemeentelijke machtiging. Volgens haar rechtvaardigt de aard van de terbeschikkingstelling van een standplaatstaxi eveneens dat er andere of bijkomende voorwaarden kunnen worden gesteld. Het verschil inzake uitrusting (bijvoorbeeld taxilicht en speciale nummerplaat) heeft volgens de tussenkomenende partij dan weer te maken met het beoogde verschil in herkenbaarheid. Het verschil met betrekking tot het sluiten van de overeenkomst hangt dan weer samen met de wijze van bestellen : via handopsteking, op een standplaats of online. De perimetermaatregel voor de straattaxi's past volgens de tussenkomenende partij in het streven van de decreetgever naar een globaal evenwicht in de regeling.

De tussenkomenende partij besluit dat het onderscheid evenredig is ten aanzien van het doel, gelet op de evenwichtige regeling met specifieke voorwaarden naar gelang van de taxisoort, waarbij de decreetgever zowel de belangen van de traditionele taxibedrijven als van de nieuwe actoren die gebruikmaken van innovatieve technieken, heeft beoogd te verenigen, hetgeen past binnen zijn ruime beoordelingsbevoegdheid in socio-economische aangelegenheden.

- B -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid en de omvang van het beroep tot vernietiging

B.1.1. Het decreet van het Vlaamse Gewest van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer » (hierna : het decreet van 29 maart 2019) regelt het aanbieden van vervoersdiensten met bestuurder tegen betaling.

B.1.2. Artikel 2 van het bestreden decreet omschrijft de kernbegrippen van de regeling en bepaalt :

« In dit decreet wordt verstaan onder :

[...]

4° bezoldigd personenvervoer: het vervoer van personen waarvoor een vergoeding wordt gevraagd die hoger is dan de vervoersonkosten;

5° diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer : de diensten voor bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al de volgende eisen voldoen :

a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen, en is daartoe bestemd;

b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden :

i) straattaxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op de openbare weg, vermeld in artikel 1 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 of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats waarover de exploitant beschikt;

ii) standplaatstaxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek op een standplaats op de openbare weg die voorbehouden is voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer;

iii) ceremonieel vervoer : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek voor ceremonies op basis van een schriftelijke overeenkomst;

iv) OV-taxi : het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek via de Mobiliteitscentrale in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen;

c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;

d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald;

[...]; ».

B.2. Het decreet van 29 maart 2019 beoogt de bestaande regels inzake het taxivervoer en het verhuur van een voertuig met bestuurder op een technologie neutrale wijze te actualiseren en te moderniseren met het oog op een evenwicht tussen innovatie en flexibiliteit, enerzijds, en kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact van de diensten, anderzijds (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2018-2019, nr. 1780/1, p. 3). De uitgangspunten van de nieuwe regeling zijn : het creëren van een gelijk speelveld voor een vergelijkbare dienstverlening, het waarborgen van kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening in het belang van de klant, het optimaal benutten van de capaciteit van taxi's, een regulerende rol van de lokale besturen inzake het taxivervoer en een toekomstige inschakeling van het taxivervoer in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid (*ibid.*, pp. 6-11).

B.3.1. De Vlaamse Regering voert aan dat het beroep tot vernietiging niet ontvankelijk is in zoverre het is ingesteld door het « Sociaal Fonds voor de Taxiondernemingen en de Diensten voor Verhuur van Voertuigen met Chauffeur », de vakbond « ACV-Transport en Communicatie » en de vakbond « Belgische Transportbond (BTB) » daar zij niet over de vereiste hoedanigheid en procesbekwaamheid noch over het vereiste belang zouden beschikken om die vordering in te stellen.

B.3.2. De tweeëntwintigste tot en met de eenendertigste verzoekende partij zijn natuurlijke personen die werkzaam zijn in de taxisector. Zij doen blijken van het vereiste belang om de vernietiging te vorderen van bepalingen die de toegang tot hun beroep en de voorwaarden voor de uitoefening van diensten van individueel bezoldigd personenvervoer regelen. Nu hun beroep ontvankelijk is, dient niet te worden onderzocht of dat ook het geval is voor de in B.3.1 vermelde partijen.

B.4.1. Hoewel de kritiek van de verzoekende partijen gericht is tegen bepaalde onderdelen van het decreet van 29 maart 2019, vorderen zij niettemin de gehele vernietiging van dat decreet.

B.4.2. 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. Het Hof zal de omvang van het beroep tot vernietiging bepalen aan de hand van de inhoud van het verzoekschrift, inzonderheid op basis van de uiteenzetting van de middelen.

Ten gronde

Wat betreft het eerste middel

B.5. Het eerste middel is afgeleid uit de schending, door de artikelen 43 en 44 van het decreet van 29 maart 2019, van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet en van het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel. Volgens de verzoekende partijen zou afbreuk worden gedaan aan de rechtmatige verwachtingen van de door het decreet beoogde personen, doordat « van de ene dag op de andere » de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning, een machtiging of een bestuurderspas kunnen worden gewijzigd.

B.6. Artikel 43 van het bestreden decreet bepaalt :

« De houders van vergunningen voor een taxidienst of voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder, die afgegeven zijn krachtens het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, zoals van kracht vóór de inwerkingtreding van dit decreet, worden ertoe gemachtigd hun diensten te blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning ».

Artikel 44 van het bestreden decreet bepaalt :

« Dit decreet treedt in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 januari 2020 ».

B.7.1. Volgens de tussenkomen partij is het middel niet ontvankelijk bij gebrek aan een duidelijke uiteenzetting van de grieven.

B.7.2. Zoals de tussenkomenende partij opmerkt, zetten de verzoekende partijen niet uiteen op welke wijze de bestreden bepalingen afbreuk zouden doen aan artikel 23 van de Grondwet. Het middel is bijgevolg niet ontvankelijk in zoverre de schending van die grondwetsbepaling wordt aangevoerd. Voorts dient het middel aldus te worden begrepen dat een schending wordt aangevoerd van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel.

B.8.1. De grieven van de verzoekende partijen zijn in de eerste plaats gericht tegen de overgangsregeling vervat in artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019.

B.8.2. Het staat in beginsel aan de wetgever om, wanneer hij beslist nieuwe regelgeving in te voeren, te beoordelen of het noodzakelijk of opportuun is die beleidswijziging vergezeld te doen gaan van overgangsmaatregelen. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie wordt slechts geschonden indien de overgangsregeling of de ontstentenis daarvan tot een verschil in behandeling leidt waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien aan het vertrouwensbeginsel op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan.

B.9.1. Met betrekking tot artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019 vermeldt de parlementaire voorbereiding :

« De overgangsbepaling in dit ontwerp van decreet bepaalt dat de bestaande vergunningen voor taxidiensten en VVB's geldig blijven gedurende de resterende duurtijd van de vergunningen en hierbij onderworpen blijven aan de bepalingen van het decreet Personenvervoer.

Exploitanten kunnen er dus voor kiezen om vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe decreet en uitvoeringsbesluit, hetzij hun dienst verder te exploiteren conform hun bestaande taxi- of VVB-vergunning, hetzij een nieuwe vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer aan te vragen » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2018-2019, nr. 1780/1, p. 37).

Het decreet respecteert aldus de rechtmatige verwachtingen van de personen die vóór de inwerkingtreding van het nieuwe decreet een vergunning hebben verkregen.

B.9.2. De verzoekende partijen voeren aan dat die overgangsregeling slechts geldt voor de vergunningen die werden verleend op grond van de vroegere regeling, maar niet voor de machtiging bedoeld in de artikelen 12 tot 16 van het decreet van 29 maart 2019, noch voor de bestuurderspas bedoeld in de artikelen 17 en 18 van dat decreet.

B.9.3. Volgens artikel 12 van het decreet van 29 maart 2019 mag niemand een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg zonder machtiging van die gemeente. Volgens artikel 26, § 5, van het decreet van 20 april 2001 « betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg », zoals van toepassing vóór de inwerkingtreding van het bestreden decreet, vermelden vergunningen onder meer of er al dan niet gebruik mag worden gemaakt van standplaatsen op de openbare weg. Aldus kunnen de personen die een dergelijke vermelding op hun vergunning hebben, overeenkomstig het voormelde artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019, gebruik blijven maken van de standplaatsen gedurende de resterende duurtijd van hun vergunning.

B.9.4. Volgens artikel 17 van de decreet van 29 maart 2019 dient elke bestuurder die diensten van individueel bezoldigd personenvervoer aanbiedt in het bezit te zijn van een bestuurderspas. Nu die voorwaarde nieuw is, kan aan de bestreden bepaling niet worden verweten dat de voorheen geldende regeling niet tijdelijk als overgangsmaatregel wordt gehandhaafd, zoals dat het geval is voor de vroeger verleende vergunningen.

B.9.5. In zoverre de kritiek van de verzoekende partijen gericht is tegen artikel 43 van het decreet van 29 maart 2019, is het middel niet gegrond.

B.10.1. De grieven van de verzoekende partijen zijn in de tweede plaats gericht tegen artikel 44 van het decreet van 29 maart 2019, dat de inwerkingtreding van het decreet regelt. Volgens die bepaling treedt het decreet in werking op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum en uiterlijk op 1 januari 2020.

B.10.2. Het bestreden decreet werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 14 mei 2019. Vanaf die datum zijn de betrokken dienstverleners ervan op de hoogte dat ze, voor het geval dat ze de in B.9 vermelde overgangsmaatregelen niet kunnen genieten, uiterlijk tegen 1 januari 2020 moeten voldoen aan de door het decreet opgelegde voorwaarden.

B.10.3. Voor het overige laat de decreetgever een beoordelingsruimte aan de Vlaamse Regering om de effectieve datum van inwerkingtreding te bepalen. De machtiging die aldus aan de Vlaamse Regering wordt verleend, kan niet zo worden begrepen dat ze haar zou toelaten de inwerkingtreding van het decreet op een zodanige wijze te regelen dat voor de categorie van personen waarop het van toepassing is, op discriminerende wijze afbreuk wordt gedaan aan het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel.

Het komt evenwel niet aan het Hof toe om zich uit te spreken over een besluit van de uitvoerende macht.

B.11. Het eerste middel is niet gegrond.

Wat betreft het tweede middel

B.12. De verzoekende partijen leiden een tweede middel af uit de schending, door het decreet van 29 maart 2019, van de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, en met het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel, doordat het een niet-verantwoord verschil in behandeling zou instellen tussen, enerzijds, « exploitanten » en, anderzijds, « tussenpersonen ».

B.13. De verzoekende partijen zetten niet uiteen op welke wijze het bestreden decreet afbreuk zou doen aan artikel 23 van de Grondwet, noch hoe het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel geschonden zouden zijn. In zoverre het Hof wordt verzocht de bestaanbaarheid te beoordelen van het bestreden decreet met artikel 23 van de Grondwet en de voormelde beginselen, is het tweede middel bijgevolg niet ontvankelijk. Artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens kan enkel worden aangevoerd in samenhang met een in het Verdrag vermeld recht of een daarin vermelde vrijheid, hetgeen de verzoekende partijen hebben nagelaten te doen.

Het Hof beperkt zijn onderzoek van het middel tot de bestaanbaarheid van het bestreden decreet met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.14.1. Artikel 2 van het decreet van 29 maart 2019 bepaalt :

« In dit decreet wordt verstaan onder :

[...]

6° exploitant : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteert;

[...];

10° tussenpersoon : elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het aanbieden van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt, promotie maakt voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en kandidaat-klanten rechtstreeks met elkaar in contact kunnen treden;

[...] ».

B.14.2. De verzoekende partijen verwijten het decreet van 29 maart 2019 dat het nagenoeg uitsluitend verplichtingen oplegt aan de exploitanten van de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer en nauwelijks aan de tussenpersonen, terwijl het om vergelijkbare categorieën van personen zou gaan doordat zij beiden vervoersdiensten leveren.

B.14.3. Ter ondersteuning van hun standpunt dat de exploitant en de tussenpersoon vergelijkbare diensten aanbieden, verwijzen de verzoekende partijen naar arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 20 december 2017 en van 10 april 2018.

Bij zijn arrest van 20 december 2017 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat een bemiddelingsdienst waarmee informatie wordt uitgewisseld tussen de passagier en de bestuurder van het voertuig over de reservering van een transportdienst, in beginsel moet worden onderscheiden van de vervoerdienst, die bestaat in de fysieke activiteit van het verplaatsen van goederen of personen van de ene naar de andere plaats door middel van een vervoermiddel. De beide diensten worden geregeld door onderscheiden bepalingen van het Europees Unierecht (HvJ, 20 december 2017, C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi*, punt 34). Volgens het Hof van Justitie beantwoordt een bemiddelingsdienst in beginsel aan de criteria voor kwalificatie als « dienst van de informatiemaatschappij » in de zin van de richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 « betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de

elektronische handel, in de interne markt ». Daarentegen moet een niet-collectieve vervoersdienst zoals een taxidienst worden gekwalificeerd als een « dienst op het gebied van het vervoer » in de zin van artikel 2, lid 2, d), van richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 « betreffende diensten op de interne markt », zodat een dergelijke dienst buiten de toepassing van die richtlijn valt. Het Hof van Justitie stelt vast dat in de concrete omstandigheden van de zaak de aanbieder van de bemiddelingsdienst evenwel tegelijk een aanbod van vervoersdiensten creëert en ook de algemene werking van die vervoersdienst organiseert en er zeggenschap over heeft (punt 38). In een dergelijk geval moet een zodanige bemiddelingsdienst worden beschouwd als integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoersdienst en worden gekwalificeerd als een dienst op het gebied van het vervoer en niet als een dienst van de informatiemaatschappij (punt 40). Het Hof van Justitie heeft in dezelfde zin geoordeeld in het arrest van 10 april 2018 (HvJ, 10 april 2018, C-320/16, *Uber France SAS*).

B.14.4. In tegenstelling tot wat de verzoekende partij betogen, kan uit die arresten niet worden afgeleid dat tussenpersonen en exploitanten vergelijkbare vervoersdiensten aanbieden en door de decreetgever aan dezelfde verplichtingen zouden moeten worden onderworpen.

B.15.1. De kritiek van de verzoekende partijen is in hoofdzaak gericht tegen de voorwaarden die aan de exploitanten worden opgelegd voor het verkrijgen van een vergunning.

Volgens artikel 6 van het decreet van 29 maart 2019 kan niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren zonder vergunning. Artikel 21 van het decreet bepaalt de voorwaarden om een dergelijke vergunning te verkrijgen. Volgens artikel 22 wordt de vergunning enkel afgegeven aan een persoon die de eigenaar is van het voertuig of erover beschikt op basis van een contract.

B.15.2. Uit de in artikel 2 van het decreet van 29 maart 2019 vermelde begrippen blijkt dat de decreetgever een duidelijk onderscheid heeft gemaakt tussen de « exploitant » en de « tussenpersoon ». Terwijl de exploitant degene is die effectief de fysieke dienst voor individueel personenvervoer uitvoert, heeft de tussenpersoon louter een bemiddelende functie in de relatie tussen de exploitant en de kandidaat-klienten.

B.15.3. De in artikel 21 van het decreet van 29 maart 2019 bepaalde vergunningsvoorwaarden hebben in essentie betrekking op de exploitant van de vervoersdienst, op de bestuurders, op de voertuigen en hun uitrusting en milieuvriendelijkheid en op de relatie tussen de exploitant en de gebruiker. Doordat die voorwaarden betrekking hebben op de eigenlijke fysieke vervoerdienst hanteert de decreetgever een objectief en pertinent criterium van onderscheid door de vergunning verplicht te maken voor de exploitant en niet voor de tussenpersoon. De implicaties van de opgelegde voorwaarden kunnen voor de vergunninghouder niet als onevenredig worden beschouwd.

B.15.4. Overigens dienen tussenpersonen, in zoverre zij tegelijk ook een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer zouden exploiteren in de zin van het decreet, te beschikken over een vergunning op basis van de voorwaarden en de vereisten die daarvoor door het bestreden decreet aan alle exploitanten worden opgelegd.

B.15.5. Ten slotte kan uit het feit dat het decreet van 29 maart 2019 niet dezelfde voorwaarden oplegt aan de exploitanten en de tussenpersonen niet worden afgeleid dat de exploitanten daardoor worden bevoordeeld. Zo zijn de tussenpersonen, in zoverre ze beantwoorden aan de kwalificatie van diensten van de informatiemaatschappij, ook onderworpen aan andere voorwaarden en regels, die evenwel niet het voorwerp uitmaken van het beroep tot vernietiging.

B.16. Het tweede middel is niet gegrond.

Wat betreft het derde middel

B.17.1. De verzoekende partijen leiden een derde middel af uit de schending, door onder meer de artikelen 12, 21, § 2, 23, 28, 33 en 34 van het decreet van 29 maart 2019, van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en met het evenredigheidsbeginsel, doordat een niet-verantwoord verschil in behandeling zou worden ingesteld tussen exploitanten van, enerzijds, « straattaxi's » en van, anderzijds, « standplaatstaxi's ».

B.17.2. Om de redenen uiteengezet in B.13, is het middel niet ontvankelijk in zoverre het afgeleid is uit de schending van artikel 14 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens.

B.18.1. De begrippen « straattaxi » en « standplaatstaxi » worden gedefinieerd in artikel 2 van het decreet van 29 maart 2019, zoals vermeld in B.1.2 In een straattaxi kan via handopsteking worden ingestapt op straat, maar het voertuig kan tevens op voorhand, al dan niet via digitale weg, worden besteld. Een standplaatstaxi daarentegen wordt ter beschikking gesteld op een specifiek door de gemeente op haar grondgebied voorbehouden standplaats op de openbare weg, waar er kan worden ingestapt.

B.18.2. Artikel 6, § 1, van de decreet van 29 maart 2019 bepaalt :

« Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren van op de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt ».

Artikel 12, § 1, van het decreet van 29 maart 2019 bepaalt :

« Niemand mag een standplaatstaxi stationeren op een daartoe voorbehouden standplaats op de openbare weg op het grondgebied van een gemeente in het Vlaamse Gewest, zonder machtiging van die gemeente.

Alleen de houders van een vergunning kunnen een machtiging aanvragen ».

Volgens artikel 12, § 2, van het decreet legt de gemeente de voorwaarden van de machtiging vast in een gemeentelijk reglement.

B.19.1. Rekening houdend met de hun door de gemeente ter beschikking gestelde standplaats op de openbare weg waar zij hun vervoersdienst stationair aanbieden, is het niet zonder redelijke verantwoording dat standplaatstaxi's, in tegenstelling tot andere dienstverleners, door de gemeenten aan bijkomende voorwaarden kunnen worden onderworpen, die specifiek verband houden met de plaats van hun dienstverlening.

B.19.2. De bestreden artikelen 21, § 2, 23 en 28 van het decreet van 29 maart 2019 hebben respectievelijk betrekking op het bepalen van de exploitatievoorwaarden waaraan moet worden voldaan om een vergunning te verkrijgen, op de tarievenregeling en op de klachtenbehandeling. Die bepalingen worden door de verzoekende partijen bekritiseerd in zoverre het aan de Vlaamse Regering wordt overgelaten de nadere regels te bepalen, waarbij onder meer rekening kan worden gehouden met de verschillen tussen de straattaxi en de standplaatstaxi.

B.19.3. Zoals in B.2 is vermeld, beoogde de decreetgever voor het bezoldigd individueel personenvervoer een modern regelgevend kader in te stellen met oog voor flexibiliteit en innovatie. In het licht van die doelstelling kon hij oordelen dat naast de algemene regels die gelden voor alle diensten tevens rekening moet kunnen worden gehouden met de specifieke aard van sommige diensten.

B.19.4. De bestreden bepalingen maken zelf geen onderscheid tussen de voorwaarden die kunnen worden opgelegd aan straattaxi's en standplaatstaxi's. Ze machtigen de Vlaamse Regering enkel ertoe bij het bepalen van de nadere voorwaarden en regels in voorkomend geval met de verschillen tussen beide diensten rekening te houden. Een dergelijke machtiging ontslaat de Vlaamse Regering niet ervan, wanneer zij verschillende voorwaarden zou opleggen aan straattaxi's en standplaatstaxi's, het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie in acht te nemen.

Het komt het Hof evenwel niet toe zich uit te spreken over een besluit van de uitvoerende macht.

B.20. Het derde middel is niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus gewezen in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 17 december 2020.

De griffier,

De voorzitter,

F. Meersschaut

L. Lavrysen