



Grondwettelijk Hof

**Arrest nr. 77/2022
van 9 juni 2022
Rolnummer : 7509**

In zake : de prejudiciële vragen over artikel 17, § 1, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » en artikel 19 van het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur », gesteld door het Hof van Beroep te Brussel.

Het Grondwettelijk Hof,

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

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging

Bij arrest van 15 januari 2021, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 1 februari 2021, heeft het Hof van Beroep te Brussel de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« Schendt artikel 17, § 1, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (VVC), geïnterpreteerd in die zin dat het de VVC-bedrijven die over een vergunning beschikken die is afgegeven krachtens die regelgeving verhindert om hun voertuig uit te rusten met een smartphone die dient om aanvragen voor diensten van bezoldigd personenvervoer op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, uitgaande van gebruikers, te ontvangen en te beantwoorden, en in zoverre het de voertuigen die worden gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst verbiedt op dat grondgebied te stationeren of zich erop te begeven zonder voorafgaandelijk te zijn verhuurd, wat bijgevolg het aanbieden van een dienst als Uber X zou beletten, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, al dan

niet in samenhang gelezen met het beginsel van de vrijheid van ondernemen, dat is gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met dat van de vrijheid van vestiging, dat is gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU ?

Schenden artikel 19 van het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, in zoverre het een verbod bevat, voor een voertuig dat wordt gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst, om op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg te stationeren of te rijden indien het niet voorafgaandelijk is verhuurd op de zetel van het bedrijf dat houder is van de vergunning en, in samenhang ermee, artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, geïnterpreteerd in die zin dat het de VVC-bedrijven die beschikken over een vergunning die is afgegeven krachtens de Waalse regelgeving waarvan zij bepaalde exploitatievoorwaarden niet in acht nemen, verhindert om diensten te leveren van bezoldigd personenvervoer waarvan het vertrekpunt (voor de gebruiker) gelegen is op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waardoor die twee gecombineerde bepalingen het aanbieden van een dienst als Uber X beletten, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, al dan niet in samenhang gelezen met het beginsel van de vrijheid van ondernemen, dat is gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met dat van de vrijheid van vestiging, dat is gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU ? ».

Memories en memories van antwoord zijn ingediend door :

- de bv « Ben Thami », de cvba « Mahdaoui », de bv « Taxis Lucas », de bv « Cabs 1030 », de bv « MK Tax », de nv « TMT Partner », de gcv « T.M.S. Limousine » en de nv « Blue Cabs », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. A. Chomé en Mr. N. Ouchinsky, advocaten bij de balie te Brussel;

- de beroepsvereniging « Belgische Federatie van Taxis », de bvba « Fylra », de gcv « Taxi Energie », de cvba « Nioucha », de bvba « Phedonas », de bvba « Marbel », de bvba « Kara », de nv « Liberty Cars », de bvba « Alraha », de bvba « Stertax », de bvba « Taxi City » en de bvba « E.L.H. », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. S. Kaisergruber, advocaat bij de balie te Brussel;

- de bvba « Arman », de bvba « Thomi-Autos », Chardoudi Tariq, Sahli Sofien, Haouari El Mostafa, de bvba « Flambeau », de gcv « V&C Concept » en Saba Antonio Rossario, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. J. Tondreau, advocaat bij de balie te Brussel;

- de vennootschap naar Nederlands recht « Uber B.V. », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. F. Judo en Mr. M. Umbach, advocaten bij de balie te Brussel;

- de bv « Heetch Belgium » en de vennootschap naar Frans recht « Heetch SAS », bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. A. Bochon, advocaat bij de balie te Brussel;

- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. F. Schmitz, Mr. M. Vanderbist, Mr. F. De Muynck en Mr. M. Borres, advocaten bij de balie te Brussel.

Bij beschikking van 9 maart 2022 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers T. Giet en S. de Bethune 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 23 maart 2022 en de zaak in beraad zal worden genomen.

Ingevolge het verzoek van een partij om te worden gehoord, heeft het Hof bij beschikking van 23 maart 2022 de dag van de terechtzitting bepaald op 20 april 2022.

Op de openbare terechtzitting van 20 april 2022 :

- zijn verschenen :
- . Mr. A. Chomé, tevens *loco* Mr. N. Ouchinsky, voor de bv « Ben Thami » en anderen;
- . Mr. S. Kaisergruber, voor de beroepsvereniging « Belgische Federatie van Taxis » en anderen;
- . Mr. J. Tondreau, voor de bvba « Arman » en anderen;
- . Mr. F. Judo en Mr. E. Kairis, advocaat bij de balie te Brussel, voor de vennootschap naar Nederlands recht « Uber B.V. »;
- . Mr. A. Bochon en Mr. I. Frank, advocaat bij de balie te Brussel, voor de bv « Heetch Belgium » en de vennootschap naar Frans recht « Heetch SAS » (tussenkomen partijen);
- . Mr. F. De Muynck, tevens *loco* Mr. F. Schmitz en Mr. M. Vanderbist, voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- hebben de rechters-verslaggevers T. Giet en S. de Bethune verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- is de zaak 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. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil*

Bij het Hof van Beroep te Brussel wordt hoger beroep ingesteld door de Belgische Federatie van Taxi's (FeBeT) en door ondernemingen die taxidiensten exploiteren in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (hierna : de taxiondernemingen), tegen het vonnis dat op 16 januari 2019 werd gewezen door de Ondernemingsrechtbank te Brussel, zitting houdend over een staking van activiteiten ten aanzien van de vennootschap « Uber B.V. » (hierna :

Uber) en van meerdere natuurlijke of rechtspersonen die een activiteit van verhuur van voertuigen met chauffeur uitoefenen (hierna : de VVC-ondernemingen), activiteit waarvoor zij beschikken over een vergunning verleend door hetzij de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, hetzij de Waalse Regering, na het begin van de exploitatie van de dienst « UberX ». « UberX » is een digitaal platform dat vraag en aanbod inzake bezoldigd personenvervoer per auto aan elkaar linkt, waarbij die dienst in België enkel in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt aangeboden, via VVC-ondernemingen waarmee Uber overeenkomsten sluit voor verrichting van diensten. De taxiondernemingen klagen over oneerlijke concurrentie van Uber en de VVC-ondernemingen, die een verkapte taxiactiviteit zouden uitoefenen zonder inachtneming van de voorwaarden die door de Brusselse en de Waalse wetgeving aan de taxiondernemingen worden opgelegd, en zonder inachtneming van de sociale wetgeving.

De verwijzende rechter herinnert eraan dat, hoewel de taxidiensten en de VVC-diensten – opgevat als een « residuaire dienst » die geen taxidienst is – beiden vergunningsplichtig en onderworpen zijn aan voorwaarden die specifiek voor elk van die diensten gelden, een belangrijk verschil hun beschikbaarheid voor het publiek is : een taxi wordt voor het publiek beschikbaar gesteld op een standplaats of op een andere plaats die toegankelijk is voor het openbaar verkeer, terwijl een VVC-voertuig vooraf moet worden gehuurd.

Wanneer de dienst « UberX » zijn activiteiten uitoefent in het kader van de regelgeving van de VVC-ondernemingen, moet hij de voorwaarden ervan in acht nemen. Aangezien, volgens de verwijzende rechter, een smartphone – waarop de « UberX »-applicatie moet worden gedownload – in het voertuig de voorwaarde *sine qua non* is om activiteiten uit te oefenen in het kader van « UberX » en hij overigens wordt vereist door de tussen Uber en de VVC-ondernemingen gesloten overeenkomst voor verrichting van diensten, is die smartphone evenwel een « zend- en ontvangtoestel » in de zin van artikel 2, 35°, van de wet van 13 juni 2005 « betreffende de elektronische communicatie », waarmee het voertuig niet mag worden « uitgerust » op straffe van strafrechtelijke sancties, krachtens de Brusselse 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).

De dienst « UberX » is de opvolger van de dienst « Uber Pop », die gebruikers in contact bracht met chauffeurs die noch de regelgeving voor taxi's, noch die voor VVC-diensten in acht namen, hetgeen veroordeeld werd en waarvoor een stakingsbevel werd opgelegd. Volgens de verwijzende rechter staat het sluiten van overeenkomsten in het kader van de dienst « UberX » gelijk met wetsontduiking, omdat het alleen dient om activiteiten voort te zetten die zijn veroordeeld, door de geldende toepassingsvoorwaarden – die dwingend zijn of van openbare orde – te ontwijken. Bovendien is « UberX », in het licht van de rechtspraak van het Hof van Justitie, geen dienst van de informatiemaatschappij, maar een vervoerdienst omdat (1) de vervoerdienst van « UberX » niet losstaat van « UberX » als tussenpersoon en (2) Uber een beslissende invloed heeft op de voorwaarden van de vervoersprestatie.

Het beginsel van wederzijdse erkenning, op grond waarvan de houders van vergunningen die zijn verleend door het Waalse Gewest hun activiteit mogen uitoefenen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, geldt overigens alleen wanneer de door de regelgeving vastgestelde exploitatievoorwaarden in acht worden genomen. Het Waalse decreet van 18 oktober 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur » (hierna : het decreet van 18 oktober 2007) verbiedt hun eveneens om hun wagen uit te rusten met mobiele radiotelefonie. De vaststelling van wetsontduiking geldt dus ook voor die ondernemingen.

Gelet op het voorgaande besluit de verwijzende rechter dat Uber een handeling verricht die strijdig is met de eerlijke marktpraktijken.

Wat ten slotte het argument van de vrijheid van vestiging, de vrijheid van ondernemen en het vrij verrichten van diensten betreft – dat Uber in ondergeschikte orde aanvoert -, oordeelt de verwijzende rechter dat die vrijheden mogelijk door de in het geding zijnde bepalingen worden belemmerd. Vanuit de vaststelling dat het Hof, in het licht van die vrijheden, de exploitatievoorwaarden van een taxidienst geldig heeft verklaard in het arrest nr. 40/2012 van 8 maart 2012, maar dat het zich niet heeft uitgesproken over de exploitatievoorwaarden van de VVC-diensten in het kader van de exploitatie van de dienst « UberX » in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, beslist de verwijzende rechter om het Hof te ondervragen.

Voor het overige, wat een eventuele niet-naleving van de sociale wetgeving betreft, is de verwijzende rechter van mening dat geen bewijs wordt geleverd van het bestaan van een arbeidsovereenkomst.

III. *In rechte*

- A -

A.1.1. « Uber B.V. » (hierna : Uber), geïntimeerde partij voor de verwijzende rechter, is van mening dat de prejudiciële vragen noodzakelijkerwijs ook betrekking hebben op de voorwaarde van een voorafgaande verhuur van minimum drie uur, bedoeld in respectievelijk artikel 17, § 1, 4^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 en artikel 19, § 1, 4^o, van het decreet van 18 oktober 2007, zodat met die bepalingen rekening moet worden gehouden om de gestelde prejudiciële vragen te beantwoorden.

A.1.2. Hoewel de taxiondernemingen en de VVC-ondernemingen zich in een vergelijkbare situatie bevinden omdat zij actief zijn op dezelfde markt voor bezoldigd personenvervoer met voorafgaande reservering, mogen alleen de eerstgenoemden over een smartphone beschikken om reserveringen te verkrijgen en parkeren of op de openbare weg rijden, zelfs zonder voorafgaande reservering.

Terwijl de economische literatuur in hoofdzaak de liberalisering van de sector privilegieert, is de huidige regeling noch pertinent, noch noodzakelijk om het doel van rentabiliteit van de taxi's te bereiken, aangezien de niet-rentabiliteit van de taxi's lang vóór de komst van Uber werd aangetoond door de sociaal-economische studie die werd verricht op verzoek van Brussel-Mobiliteit. Marktspelers als Uber of Heetch dragen daarentegen bij tot een betere stedelijke mobiliteit door het aantal voertuigen in het verkeer te verminderen. De bekritiseerde beperkingen verhinderen aldus de gebruikers om voordelen te halen uit de deeleconomie vanuit het oogpunt van de efficiëntie, de transparantie en de kwaliteit, en zij beantwoorden niet langer aan de behoeften van de markt.

De aan de VVC-ondernemingen opgelegde exploitatievoorwaarden zijn bovendien onevenredig, want intrinsiek onuitvoerbaar. Zo zijn die ondernemingen, wegens het verbod om zonder voorafgaande reservering te rijden of te parkeren, verplicht om zonder passagier rond te rijden zonder een nieuwe passagier te mogen laten instappen, wat onevenredig is vanuit het oogpunt van de mobiliteit en de milieu-impact. Op dezelfde wijze is het onuitvoerbaar de VVC-exploitanten te verbieden om hun smartphone – het belangrijkste instrument van de 21^{ste} eeuw- te gebruiken om voorafgaande reserveringen aan te nemen. Die voorwaarden leiden ertoe dat ten gunste van de aanbieders van taxidiensten, exclusieve rechten worden gecreëerd die, doordat zij de artikelen 102 en 106 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna : het VWEU) niet in acht nemen, neerkomen op een misbruik van machtspositie, aangezien zij het leveren van bezoldigde vervoerdiensten inperken, terwijl de taxi's niet kunnen voldoen aan de steeds stijgende vraag. Een dergelijk « zwak monopolie » ten gunste van een onderneming schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, al dan niet in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen en met de vrijheid van vestiging.

A.2.1. In haar memorie van antwoord is Uber van mening dat de prejudiciële vragen moeten worden beantwoord.

In de eerste plaats gaan zij niet uit van een verkeerde premisse, aangezien zij geen betrekking hebben op de manier waarop Uber haar bemiddelingsdienst moet vervullen, maar op de exploitatievoorwaarden die aan de VVC-ondernemingen worden opgelegd op de markt van de verplichte reservering voor het individueel personenvervoer.

Vervolgens is het antwoord van het Hof nuttig voor de oplossing van het geschil omdat de verwijzende rechter twijfels heeft over de grondwettigheid van de aan de VVC-ondernemingen opgelegde exploitatievoorwaarden, zoals zij in de huidige context bestaan, en indien die voorwaarden ongrondwettig worden verklaard, dienen zij buiten toepassing te worden gelaten en kunnen zij niet als grondslag dienen voor een eventueel stakingsbevel.

De voorgaande rechtspraak van het Hof kan overigens te dezen niet worden overgenomen omdat zij ofwel geen betrekking heeft op de te dezen beoogde exploitatievoorwaarden, ofwel dateert van 1996, en de context van toen op 25 jaar tijd sterk is geëvolueerd met de komst van nieuwe technologieën en nieuwe marktspelers, evolutie waarmee het Hof rekening dient te houden om een antwoord te geven in het voorliggende geval.

A.2.2. De prejudiciële vragen en de verwijzingsbeslissing hebben de andere partijen toegelaten de categorieën te identificeren die worden vergeleken op de markt van de voorafgaande reservering van het individueel personenvervoer.

Er zijn immers twee markten van het individueel personenvervoer : enerzijds, die van het rijden zonder reservering, waarvoor de taxi's een monopolie hebben en, anderzijds, die van de voorafgaande reservering, waarvoor de taxi's geen monopolie hebben en overigens niet onderworpen zijn aan de tarieven vastgesteld bij besluit van de Brusselse Regering. Volgens Uber stellen de VVC-ondernemingen niet het verbod om een klant te laten instappen zonder voorafgaande reservering ter discussie, maar het feit dat zij, op de markt van de voorafgaande reservering, onderworpen zijn aan buitensporige exploitatievoorwaarden ten opzichte van de taxi's, vermits zij geen reserveringen zouden mogen ontvangen met behulp van een smartphone, niet op de openbare weg zouden mogen rijden of er parkeren in afwachting van een reservering, noch gereserveerd zouden mogen worden voor minder dan drie uur.

Die voorwaarden hebben als onrechtmatig gevolg het monopolie dat de taxi's genieten voor de markt van het rijden zonder reservering uit te breiden tot de markt van de voorafgaande reservering, hetgeen een oneerlijke concurrentie vanwege de taxi's ten opzichte van de VVC-ondernemingen creëert, terwijl de taxi's niet in staat zijn om aan de vraag op de markt van de voorafgaande reservering te voldoen. Die voorwaarden kunnen niet worden gerechtvaardigd door de bescherming van de rentabiliteit van de taxi's, die geen doel van algemeen belang is, noch door een verbetering van de stedelijke mobiliteit, waarvan het verband met die voorwaarden op geen enkele wijze wordt aangetoond.

In ondergeschikte orde verzoekt Uber het Hof om het advies te vragen van de Belgische Mededingingsautoriteit over het bestaan, ten gunste van de taxi's, van een misbruik van machtspositie.

A.3. De VVC-ondernemingen, geïntimeerde partijen voor de verwijzende rechter, zijn van mening dat de beperkingen die zijn opgelegd bij de ordonnantie van 27 april 1995, onverantwoord zijn en onevenredig met de nagestreefde doelstellingen, of het nu erom gaat de rentabiliteit van de taxi's te verzekeren, dan wel de beroepsbekwaamheid van de chauffeur, de kwaliteit van de dienst van bezoldigd personenvervoer of een verbetering van de veiligheid en van de stedelijke mobiliteit, of nog de bescherming van de consumenten te waarborgen.

Vooreerst staat vast dat de taxisector economisch niet rendabel is. Vervolgens beschikken de VVC-ondernemingen over een exploitatievergunning die, na hetzelfde onderzoek als datgene dat wordt verricht voor de vergunning die aan taxidiensten wordt verleend, een professionele dienstverlening garandeert, die ook door Uber wordt geëist in de overeenkomst die zij afsluit met de VVC-ondernemingen voor verrichting van diensten en die wordt bevestigd door de beoordelingen die worden toegekend door de gebruikers van « UberX ». De deeleconomie die door « UberX » in de praktijk wordt gebracht, laat toe, in het voordeel van iedereen, de verkeersdruk in de stedelijke gebieden te verminderen. De bescherming van de consumenten wordt verzekerd door de algemene voorwaarden van Uber, die verplichten om de gebruikers te informeren over de dienstverlening, tarifiering en betaling, voorwaarde waarvan de inachtneming wordt aangemoedigd door het systeem van beoordeling en reacties vanwege de gebruikers. Het doel van bestrijding van clandestiene taxi's geldt dus niet voor « UberX », vermits de consument die « UberX » gebruikt, weet dat hij gebruikmaakt van een professionele dienst, die duidelijk herkenbaar en identificeerbaar is en die verschilt van die van de taxi's, zodat er voor hem geen verwarring kan zijn.

Door de VVC-ondernemingen te beletten om een smartphone te gebruiken en te parkeren of op de openbare weg te rijden zonder voorafgaande reservering, verhindert de ordonnantie van 27 april 1995 niet alleen de gebruikers een kwalitatief hoogstaand en efficiënt vervoersalternatief te genieten dat de mobiliteit in Brussel kan verbeteren, maar dreigt zij ook honderden VVC-ondernemingen in een precaire economische situatie te storten, terwijl « UberX » het mogelijk had gemaakt om stabiele en tegelijkertijd flexibele werkgelegenheid te creëren voor een groot aantal kansarme personen.

A.4. In hun memorie van antwoord zetten de VVC-ondernemingen in wezen dezelfde argumentatie uiteen als die van Uber in haar memorie van antwoord.

A.5.1. « Heetch Belgium » en « Heetch SAS » doen blijken van hun belang om voor het Hof tussen te komen door het feit dat zij, via een applicatie, een dienst aanbieden die, in het licht van de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, vergelijkbaar is met die van Uber, zodat het antwoord van het Hof op de prejudiciële vragen rechtstreekse gevolgen zal hebben voor hun activiteiten.

A.5.2. De tussenkommende partijen geven aan dat de strikte reglementering voor de taxi's op bepaalde tijdstippen en op bepaalde plaatsen een blijvende kloof tussen vraag en aanbod heeft veroorzaakt, wat leidt tot het

ontstaan en de groei van nieuwe maatschappijen teneinde in te spelen op de vraag waaraan de taxi's niet kunnen voldoen te beantwoorden, waarbij die concurrentie voordelen opbrengt voor de consument.

Er moet in dat verband een onderscheid worden gemaakt tussen twee categorieën van markten : enerzijds, de markt van het rijden zonder reservering, waarvoor de taxi's over een wettelijk monopolie beschikken, zonder concurrentie vanwege de VVC-ondernemingen, en, anderzijds, de markt van de voorafgaande reservering van het particulier personenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarop de VVC-ondernemingen en de taxi's in concurrentie zijn. Op die specifieke markt mag een reglementering niet één bepaalde groep concurrenten begunstigen ten opzichte van andere groepen.

Het doel dat wordt nagestreefd met het verbod om over een zend- of ontvangtoestel voor telecommunicatie te beschikken, blijft vaag en had, bij de invoering van dat verbod, betrekking op de walkietalkies voor civiel gebruik, terwijl op dit ogenblik smartphones en gps-toestellen onder die definitie vallen. Die laatste zijn echter werkinstrumenten die onontbeerlijk zijn voor de uitoefening van de activiteiten van de chauffeurs van Uber of Heetch, zodat dit verbod voor de VVC-ondernemingen onevenredig is, in zoverre het tot ongelijke kansen en daardoor tot een breuk op het vlak van het mededingingsrecht tussen economische actoren leidt, en zulks enkel in het voordeel van de taxi's.

Op dezelfde manier had het verbod om zonder voorafgaande reservering te parkeren of rond te rijden betrekking op een « luxe » dienst van limousines die voor huwelijken werden gereserveerd. Dat verbod is geenszins langer verantwoord en wordt dan ook onevenredig wat het VVC-vervoer voor het dagelijkse leven betreft, dat van korte duur kan zijn en dus geen voorafgaande reservering vergt. Daarnaast is die maatregel, wegens het verbod om ritten op elkaar te laten aansluiten, uit ecologisch oogpunt onzinnig en hij plaatst bovendien de VVC-ondernemingen in een ongunstige situatie, gelet op de concurrentie vanwege de taxi's.

A.5.3. Om dezelfde redenen beperken die maatregelen de vrijheid van ondernemen en de vrijheid van vestiging van de tussenkomende partijen, in het bijzonder van de tweede tussenkomende partij, die in Frankrijk is gevestigd en in België niet dezelfde dienstverlening kan bieden als in Frankrijk. Die maatregelen zijn immers discriminerend omdat zij, in het licht van de criteria vastgesteld in de rechtspraak van het Hof van Justitie, de nationale ondernemingen begunstigen ten nadele van die van andere lidstaten, zonder gerechtvaardigd te zijn door dwingende redenen van algemeen belang of door de garantie dat het nagestreefde doel zal worden bereikt en zonder evenredig te zijn met die doelstellingen.

Die maatregelen doen eveneens afbreuk aan het vrije verkeer van goederen, vermits het verbod om een VVC-voertuig uit te rusten met een gps erop neerkomt de autoproducenten te beletten om hun auto's te verkopen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, wat zou gelijkstaan met een maatregel van gelijke werking als een invoerbeperking tussen lidstaten.

A.6. In hun memorie van antwoord zetten « Heetch Belgium » en « Heetch SAS » in hoofdzaak dezelfde argumentatie uiteen als die van Uber in haar memorie van antwoord. Zij preciseren ook dat niet wordt aangetoond dat taxivervoer een dienst van openbaar nut is – waardoor, in het licht van de rechtspraak van het Hof van Justitie, het universele en voortdurende karakter van de betrokken dienst zou moeten worden aangetoond, alsook de kwaliteit en de kostprijs -, noch dat de noodzakelijkheid en de evenredigheid om op die nutsdienst – *quod non*- een beroep te doen, overeenkomen met een reële behoefte.

A.7.1. De FeBeT en sommige van de taxiondernemingen die appellant zijn voor de verwijzende rechter, zijn van mening dat de prejudiciële vragen samen kunnen worden onderzocht omdat, in de door de verwijzende rechter gekozen interpretatie, de in het geding zijnde Brusselse en Waalse bepalingen het aanbieden van een dienst als « UberX » beletten.

A.7.2. In hoofdorde zijn de appellanten voor de verwijzende rechter van mening dat de prejudiciële vragen geen antwoord behoeven omdat zij kennelijk niet nuttig zijn voor het oplossen van het geschil.

Allereerst heeft de verwijzende rechter definitief beslist over de punten die het onderwerp zijn van de prejudiciële vragen, vermits hij in zijn verwijzingsbeslissing heeft geoordeeld dat de VVC-diensten een « residuaire dienst » vormen die geen taxidienst is en waarvan de exploitatievoorwaarden het legitieme doel van bestrijding van de verkeerscongestie in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nastreven, en heeft die rechter aangetoond dat de Brusselse regelgeving door de VVC-ondernemingen die gebruikmaken van de dienst « UberX » werd geschonden en dat de wet werd ontdoken.

Vervolgens heeft het Hof reeds op die vragen geantwoord, vermits een gecombineerde lezing van de arresten nrs. 56/96, 41/2010, 42/2012 of 129/2015 toelaat te besluiten tot de bestaanbaarheid van de in het geding zijnde bepalingen met het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen en met de vrijheid van vestiging. Ten slotte blijkt uit de prejudiciële vragen en de motivering van de verwijzingsbeslissing niet in welk opzicht de aangevoerde referentienormen eventueel zouden worden geschonden.

A.7.3. In ondergeschikte orde zijn de appellanten voor de verwijzende rechter van mening dat de prejudiciële vragen ontkennend moeten worden beantwoord.

Zoals het Hof oordeelde bij zijn arrest nr. 41/2010 van 29 april 2010, zijn de VVC-diensten niet vergelijkbaar met de taxidiensten, zodat specifieke exploitatievoorwaarden gerechtvaardigd zijn en evenredig met het doel van bestrijding van de verkeerscongestie in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en van de strijd tegen een oneerlijke concurrentie tegenover de taxi's. Het is dus gerechtvaardigd dat exploitatievoorwaarden gelden voor de VVC-ondernemingen en het feit dat die voorwaarden dezelfde zijn voor de « klassieke » VVC-ondernemingen en voor die welke « UberX » gebruiken, geeft geen aanleiding tot discriminatie maar verzekert daarentegen dat de regels voor iedereen dezelfde zijn. Uit de voormelde rechtspraak van het Hof blijkt ten slotte dat de in het geding zijnde bepalingen de vrijheid van ondernemen en de vrijheid van vestiging niet op onevenredige wijze beperken.

A.8.1. In hun memorie van antwoord preciseren de FeBeT en sommige van de taxiondernemingen dat het niet aan het Hof toekomt zijn beoordeling in de plaats te stellen van die van de wetgever, zodat het niet kan beslissen of de exploitatievoorwaarden die door de in het geding zijnde bepalingen worden opgelegd al dan niet nog steeds aangepast zijn aan de realiteit op het terrein, noch of een nieuwe regeling « op maat » zou moeten worden gecreëerd voor Uber en Heetch, noch een kwalitatieve vergelijking kan maken tussen de diensten van Uber en de taxidiensten.

De prejudiciële vragen hebben geen betrekking op de grondwettigheid van de exploitatievoorwaarden van de taxi's of op de *numerus clausus* ervan, omdat zij niet de artikelen 4 en 5 van de ordonnantie van 27 april 1995 beogen, noch op een extrinsieke lacune die de wetgever zou moeten wegwerken, maar op de exploitatievoorwaarden van de VVC-ondernemingen waartoe Uber en Heetch beweren te behoren.

A.8.2. Aangezien de taxidiensten en de VVC-diensten verschillend zijn, kunnen de in het geding zijnde bepalingen geen discriminatie creëren. Gesteld dat een vergelijking wordt gemaakt van de diensten van Uber met de taxidiensten of met de diensten van de VVC-ondernemingen, dan zou zij betrekking hebben op situaties die niet vergelijkbaar zijn, omdat zij ertoe zou aanzetten personen die frauderen te vergelijken met personen die de wetgeving in acht nemen.

Een dienst als « UberX » of Heetch, die het gebruik van een smartphone vereist, zou dus heel goed kunnen worden ontwikkeld in het kader van de regelgeving betreffende de taxi's, die dus niet de komst van nieuwe marktspelers verhindert, maar die laatsten kiezen daarentegen ervoor die regelgeving op een bedrieglijke wijze te omzeilen omdat zij ze te restrictief vinden. De vrijheid van ondernemen en de vrijheid van vestiging worden dus niet geschonden.

A.9.1. Een aantal Brusselse taxiondernemingen die appellant zijn voor de verwijzende rechter stellen vast dat de Brusselse taxi's – die een opdracht van openbare dienst vervullen, waarvan het aantal begrensd is tot 1 300 in de hoofdstad en waarvan de exploitatievoorwaarden zeer dwingend zijn – fundamenteel verschillen van de VVC-ondernemingen, die aanvullend en louter privé van aard zijn, hetgeen de verwijzende rechter overigens onderstreept in zijn verwijzingsbeslissing.

Aan het Hof wordt overigens geen prejudiciële vraag gesteld over artikel 17, § 1, 4^o, van de ordonnantie van 27 april 1995, zodat het die bepaling, die hoe dan ook gerechtvaardigd is in het licht van het fundamentele verschil tussen de dienst van openbaar nut van de taxi's en de private activiteit van de VVC-ondernemingen, niet dient te onderzoeken.

A.9.2. In het licht van dat fundamentele verschil zijn verschillende exploitatievoorwaarden in overeenstemming met het beginsel van de economische en monetaire unie en met dat van wederzijdse erkenning. Te dezen is het territoriale toepassingsgebied van de Brusselse wetgeving die geldt voor de taxi's, het vertrekpunt van de taxidienst, en dat criterium is een relevant aanknopingspunt in het licht van de arresten nrs. 40/2012 en 129/2015. Het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 « betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer » heeft overigens het statuut van de taxi's geüniformiseerd, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen

straattaxi's en standplaatstaxi's maar tegelijkertijd de regel geldt, voor alle diensten van bezoldigd personenvervoer, dat wanneer het vertrekpunt van de vervoerdienst gelegen is in het Vlaamse Gewest, de dienstverlener in het bezit moet zijn van een vergunning die is verleend in het Vlaamse Gewest.

Het verbod om een smartphone te gebruiken of zonder voorafgaande reservering rond te rijden tast evenmin de vrijheid van ondernemen aan omdat het ertoe strekt het rijden zonder reservering te verhinderen en aldus verwarring te voorkomen tussen de VVC-ondernemingen en de taxiondernemingen, aangezien alleen laatstgenoemden onderworpen zijn aan verplichtingen die verband houden met een dienst van openbaar nut. In tegenstelling tot hetgeen Uber en Heetch aanvoeren, bestaat er geen markt van de « voorafgaande reservering », die slechts een modaliteit is van de uitoefening van het particulier personenvervoer, en geen markt op zich. De particuliere marktdeelnemers Uber en Heetch tonen niet aan in welk opzicht hun diensten, méér dan de taxi's, de bescherming van de consument en van het milieu zouden waarborgen; zij streven daarentegen speculatiebelangen van beursgenoteerde multinationals na, die zich niet bekommeren om het milieu, noch om de bescherming van het chauffeursstatuut, noch om de concurrentieregels.

De vrijheid van vestiging die is gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU wordt ten slotte niet aangetast, omdat zij niet kan worden toegepast op activiteiten die geen enkel aanknopingspunt hebben met het Unierecht doordat zij niet grensoverschrijdend zijn. Te dezen wordt Uber geenszins enkel opzicht verhinderd om zich in een rechtsvorm naar keuze in België te vestigen, noch om haar activiteiten uit te oefenen die – volgens haar argumentatie – geen taxidiensten, noch VVC-diensten zijn. Er is geen reden om af te wijken van het arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996, voor een onderneming die als enig doel heeft de activiteit van de taxi's op oneerlijke wijze te beconcurreren.

A.9.3. Wat de argumentatie van Uber over artikel 106 van het VWEU betreft, wordt geantwoord dat de verwijzende rechter uitdrukkelijk elke vorm van schending van het verbod op misbruik van machtspositie heeft uitgesloten. Het is trouwens tegenstrijdig dat de geïntimeerden voor de verwijzende rechter staande houden dat zij het slachtoffer zijn van oneerlijke concurrentie terwijl er geen enkele beperking van het aantal VVC-ondernemingen bestaat, maar dat zij de *numerus clausus* betwisten van de taxi's waartoe zij niet menen te behoren.

Misbruik van machtspositie moet overigens uitgaan van één enkele onderneming, die door Uber, een beursgenoteerde vennootschap, niet wordt geïdentificeerd, en die zich dus voordoet als een geheel van kleine taxi-exploitanten. Noch Uber noch Heetch tonen aan dat zij werden verhinderd om toegang te verkrijgen tot de markt van de taxi's, doordat zij niet hebben geprobeerd om zulk een vergunning te verkrijgen. Het misbruik van machtspositie heeft ten slotte geen betrekking op wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen die uitgaan van lidstaten, zodat de artikelen 102 en 106 van het VWEU niet kunnen geschonden zijn, aangezien hoe dan ook de *numerus clausus* van de taxi's, op evenredige wijze, aan dwingende redenen van algemeen belang beantwoordt.

A.10. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is in hoofdorde van mening dat de eerste prejudiciële vraag op een verkeerde premisse berust vermits de in het geding zijnde bepaling Uber niet belet om haar dienst « UberX » ter beschikking te stellen van de taxiondernemingen, noch om VVC-ondernemingen in contact te brengen met gebruikers. De in het geding zijnde bepaling verhindert enkel om die dienst te gebruiken teneinde de zeer strikte vereisten die gelden voor een vergunning om een taxidienst te exploiteren, te omzeilen.

In ondergeschikte orde legt de prejudiciële vraag weliswaar de nadruk op de exploitatievoorwaarden van de VVC-ondernemingen die hen beletten om hun voertuig uit te rusten met een smartphone of om te parkeren of rond te rijden zonder dat hun voertuig voorafgaandelijk werd verhuurd, maar zij geeft niet aan welke categorieën van personen worden vergeleken, waardoor zij geen antwoord behoeft.

In uiterst ondergeschikte orde dient de prejudiciële vraag ontkennend te worden beantwoord omdat taxidiensten en VVC-diensten fundamenteel verschillende categorieën zijn : de eerstgenoemden nemen deel aan een dienst van openbaar nut en zijn onderworpen aan een « *numerus clausus* » en aan zeer strikte exploitatievoorwaarden, terwijl de VVC-diensten een « luxe » voertuig beogen dat pas na reservering door een gebruiker op de openbare weg mag rijden en onderworpen zijn aan een minder strikte regeling dan die van de taxi's, vermits de verplaatsing slechts een secundair element van die dienst is. In zijn arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 heeft het Hof overigens de exploitatievoorwaarden van de VVC-diensten geldig verklaard in het licht van de vrijheid van vestiging, die kan worden beperkt omdat de regelgeving verantwoord is door dwingende redenen van algemeen belang - namelijk fraude en oneerlijke concurrentie voorkomen ten aanzien van de taxi's -, die evenredig zijn met het nagestreefde doel. Het verbod om uitgerust te zijn met een zendtoestel wordt verantwoord door het feit dat, volgens de beroepsbeoefenaars zelf, een dergelijk toestel niet noodzakelijk is voor

dat type van beroep. Voor een VVC-onderneming die daadwerkelijk een VVC-activiteit uitoefent zonder over te hellen naar een taxidienst, is het niet nodig die activiteit zonder voorafgaande reservering te kunnen uitoefenen, noch, via een smartphone, aanvragen voor vervoer in realtime te kunnen ontvangen.

A.11.1. In haar memorie van antwoord betwist de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het verzoek van Uber om artikel 17, § 1, 4^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 in aanmerking te nemen, en dat de partijen de inhoud van de gestelde vragen niet mogen wijzigen. Hetzelfde geldt voor de uiteenzetting van Uber over de artikelen 102 en 106 van het VWEU, omdat die bepalingen niet worden aangevoerd in de prejudiciële vraag.

A.11.2. In hoofdorde is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat de vergelijking die Uber en Heetch maken tussen de taxiondernemingen en de VVC-ondernemingen, uitgaat van een verkeerde premisse en bijgevolg geen antwoord behoeft omdat zij steunt op een feitelijke situatie, en niet op de juridische situatie.

De ordonnantie van 27 april 1995 heeft immers, juridisch gezien, twee verschillende diensten, op twee verschillende markten, geconcipeerd, die bijgevolg terecht aan verschillende exploitatievoorwaarden worden onderworpen. Die situatie wordt sinds enige jaren ontkend door diegenen die, door middel van applicaties als Uber of Heetch, taxidiensten ontplooiën onder dekking van een vergunning voor het leveren van VVC-diensten. Op die manier doen applicaties als Uber en Heetch in werkelijkheid aan « digitaal rijden zonder reservering », wat aangeeft dat de VVC-ondernemingen reeds een deel van de markt van het rijden zonder reservering, die de ordonnantiegever aan de taxi's voorbehoudt hebben ingenomen.

A.11.3. In ondergeschikte orde is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van mening dat de lering uit het arrest nr. 56/96 te dezen kan worden overgenomen.

Het probleem van rentabiliteit van de taxi's wordt precies veroorzaakt door de exponentiële toename van de VVC-diensten die illegaal taxidiensten verrichten, door middel van een frauduleuze juridische constructie, en de tussenkomen partijen hebben niet aangetoond dat hun aanwezigheid in Brussel sinds zeven jaar ertoe zou hebben bijgedragen de druk van het autoverkeer in de hoofdstad te verminderen, noch in welk opzicht de exploitatievoorwaarden van Uber – die louter gedragsvoorschriften bevatten die voor iedereen gelden – de kwaliteit en de veiligheid méér zouden waarborgen dan de wettelijke voorwaarden die voor de taxi's zijn vastgelegd. In werkelijkheid verdedigen de VVC-ondernemingen een model dat niet het model is van de ordonnantie van 27 april 1995 en dat erop neerkomt dat de controle van een activiteit die wettelijk erkend is als zijnde van openbaar nut, wordt geprivatiseerd. Ten slotte worden de tarieven voor taxi's bij besluit van de Regering vastgesteld, terwijl de VVC-ondernemingen niet onderworpen zijn aan een vaste en transparante tarifiering, waardoor een rit heel wat duurder kan uitvallen en de kostprijs ervan snel of onverwacht kan stijgen voor de consument.

-B -

B.1. De prejudiciële vragen hebben betrekking op de exploitatievoorwaarden van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna : VVC-diensten). Het bodemgeschil betreft een vordering tot staking ingesteld tegen verschillende houders van een vergunning om VVC-diensten te exploiteren en tegen « Uber B.V. », een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Nederlands recht, in zoverre het door die laatste aangeboden elektronisch platform « UberX » de betrokken vergunninghouders toelaat om in contact te worden gebracht met hun gebruikers.

Het Hof dient zich meer bepaald uit te spreken over artikel 17, § 1, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de

diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » (hierna : de ordonnantie van 27 april 1995) (eerste prejudiciële vraag) en over artikel 19 van het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur » (hierna : het decreet van 18 oktober 2007), in samenhang gelezen met artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995 (tweede prejudiciële vraag).

Ten aanzien van de in het geding zijnde bepalingen en de context ervan

B.2.1. Artikel 2, 2^o, van de ordonnantie van 27 april 1995 omschrijft 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 ziekenwagen uitgerust zijn ».

B.2.2. In de parlementaire voorbereiding van de ordonnantie van 27 april 1995 wordt uiteengezet dat de VVC-diensten « worden omschreven als de overblijvende categorie van het bezoldigd personenvervoer per auto, dat wil zeggen diensten die noch taxidiensten, noch collectieve taxidiensten zijn » (*Parl. St.*, Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/1, p. 11), waarbij de volgende vaststelling wordt gedaan :

« Het totaal gebrek aan een toepasbare reglementering op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur maakt elk verweer tegen deze diensten, in werkelijkheid vermomde taxi's, onmogelijk. Dit ontwerp poogt tegemoet te komen aan deze ernstige tekortkoming met instemming van de betrokken middens zowel in de taxisector als in de sector van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die beiden de schadelijke gevolgen moeten ondergaan van de handelingen van diegenen die nu voordeel trekken uit de verwarring » (*ibid.*, pp. 6-7).

Ten aanzien van de taxidiensten wordt daarnaast vermeld dat « de taxi [...] van sinds zijn verschijnen een bijkomende vervoermogelijkheid [was] die een bijzondere plaats innam tussen het openbaar vervoer en de eigen auto, en door het openbaar nut van de verleende dienst werd [...] opgenomen in het kader van het door de Staat georganiseerd of gereguleerd personenvervoer ». De ordonnantiegever wees erop dat « het mobiliteitsprobleem [...] zich in elke grote moderne stedelijke samenleving [stelt], in toenemende mate », en meende dat taxi's deel uitmaken van de oplossing voor de behoeften inzake vervoer (*ibid.*, p. 1). Uit de

parlementaire voorbereiding blijkt bovendien dat de ordonnantiegever zich geïnspireerd heeft op de conclusies van een studie over de rentabiliteit van de taxidiensten, volgens welke het onevenwicht van die sector « van [die] aard [was] dat de meeste exploitanten niet meer in staat [zouden] zijn het minimum wettelijk inkomen aan hun chauffeurs te waarborgen, waardoor, meer nog dan in het verleden, toevlucht [zou] genomen worden tot onregelmatige praktijken, wat voor de sector een zo zware crisis met zich zou brengen dat deze dienst van openbaar nut niet meer verzekerd zou kunnen worden ». Tot de vier schadelijke bronnen die « de kwaliteit en zelfs de overleving van deze dienst voor het publiek » bedreigen, behoort volgens de studie onder meer « de concurrentie van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die hun natuurlijke activiteitsfeer overschrijden » (*ibid.*, pp. 2-3).

B.2.3. De exploitatie van VVC-diensten op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is onderworpen aan een vergunning van de Regering (artikel 16 van de ordonnantie van 27 april 1995) en aan voorwaarden die door de Regering zijn vastgesteld en die minstens de toepassing van de in artikel 17 van de ordonnantie van 27 april 1995 opgesomde beginselen bekrachtigen, « 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 ’ » (*ibid.*, p. 21).

De vergunning wordt 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 verzoekt, zonder beperking van het totale aantal afgeleverde exploitatievergunningen voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen (artikel 18), op voorwaarde dat hij eigenaar is van het of de voertuigen, of erover beschikt 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 is persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar (artikel 23) en ze geeft aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning (artikel 26).

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

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

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

B.2.4. Bij 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 » werd een hoofdstuk *IVbis* ingevoegd in de ordonnantie van 27 april 1995, bestaande uit de artikelen *34bis* tot *34sexies*. Die ordonnantie is tot stand gekomen naar aanleiding van de beslissing van « Uber B.V. » om het elektronisch platform « UberX » in Brussel toegankelijk te maken vanaf 26 november 2021, beslissing die werd genomen ingevolge een arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 23 november 2021. De ordonnantiegever had de bedoeling onder bepaalde voorwaarden de voortzetting mogelijk te maken van de via een dergelijk platform aangeboden diensten, in afwachting van een globale hervorming van de Brusselse wetgeving die van toepassing is op de diensten van bezoldigd personenvervoer (*Parl. St.*, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, 2021-2022, nr. A-472/1, p. 1).

De aldus ingevoerde overgangsregeling laat de chauffeurs die houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst die uiterlijk op 15 januari 2021 werd aangevraagd of die in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van een dergelijke vergunning, uitzonderlijk toe om taxidiensten te verlenen na een voorafgaande reservatie middels een elektronisch platform, zonder dat zij moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden die gelden voor het exploiteren van een taxidienst en zonder dat zij als taxidiensten kunnen worden gekwalificeerd. Zij mogen de benaming « taxi » niet gebruiken en mogen geen voorbehouden standplaatsen voor taxi's innemen (artikel *34quater* van de ordonnantie van

27 april 1995). Die overgangsregeling is van toepassing tot 22 juli 2022, tenzij de Regering, uiterlijk op die datum, beslist om de toepassing ervan met maximaal drie maanden te verlengen. Die beslissing tot verlenging mag slechts één keer worden genomen (artikel 34^{ter} van de ordonnantie van 27 april 1995).

De bij de ordonnantie van 10 december 2021 ingevoerde overgangsregeling, die gedeeltelijk is geschorst bij arrest nr. 60/2022 van 21 april 2022, heeft geen weerslag op het onderzoek van de onderhavige zaak.

B.3.1. Het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 wil een antwoord bieden op meerdere punten waarover de sector van het bezoldigd personenvervoer zich zorgen maakt, onder meer het ontbreken van een regeling voor de VVC-diensten, vanuit de vaststelling dat « de kwalificatie van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt misbruikt om zonder vergunning en buiten elke controle taxidiensten te verrichten », wat aldus « een bron van onredelijke concurrentie is in het nadeel van de taxiondernemingen » (*Parl. St.*, Waals Parlement, 2006-2007, nr. 640/1, p. 3).

Artikel 1, 2°, van het decreet van 18 oktober 2007 definieert de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur als :

« de diensten voor het bezoldigd vervoer van personen in auto's die noch taxidiensten noch collectieve taxidiensten zijn en die verzorgd worden door voertuigen die, naar constructie en uitrusting, geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste negen personen - de chauffeur inbegrepen - en die daartoe bestemd zijn en aan één van de volgende voorwaarden voldoen :

- de wagen wordt ter beschikking van het publiek gesteld ofwel met het oog op een ceremonie, ofwel met het oog op een minimum drie uur durende verplaatsing;
- de wagen wordt voorbehouden voor het vervoer van klanten van een welbepaald hotel;
- de wagen wordt ter beschikking gesteld van een welbepaalde persoon bij een contract dat betrekking heeft op een geheel van prestaties die verricht moeten worden tijdens een periode van minstens zeven opeenvolgende dagen ».

B.3.2. De exploitatie van VVC-diensten op het grondgebied van het Waalse Gewest is onderworpen aan een vergunning van de Regering (artikel 18 van het decreet van 18 oktober 2007) en aan voorwaarden die door de Regering zijn vastgesteld en die minstens de toepassing van de in artikel 19 van het decreet van 18 oktober 2007 opgesomde beginselen bekrachtigen.

De vergunning wordt verleend na een onderzoek van de morele waarborgen, de beroepskwalificatie en de solvabiliteit van de verzoeker (artikel 21), aan elke natuurlijke of rechtspersoon die een daartoe strekkende aanvraag indient (artikel 20), voor zover hij eigenaar is van het of van de voertuigen of erover beschikt bij een contract van verkoop op afbetaling, een financieringshuurcontract of een huurkoopcontract (artikel 23, § 1).

De vergunning om een VVC-dienst met chauffeur te exploiteren is persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar (artikel 25) en kan aanleiding geven tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare belasting ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning (artikel 28). De vergunning is geldig voor een duur van vijf jaar en kan hernieuwd worden voor eenzelfde duur of voor een kortere duur (artikel 22, § 1). De vergunning kan worden ingetrokken of geschorst wanneer de exploitatieverplichtingen niet worden nagekomen (artikel 27).

Ten gronde

B.4.1. De eerste prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel 17, § 1, van de ordonnantie van 27 april 1995, « geïnterpreteerd in die zin dat het de VVC-bedrijven die over een vergunning beschikken die is afgegeven krachtens die regelgeving verhindert om hun voertuig uit te rusten met een smartphone die dient om aanvragen voor diensten van bezoldigd personenvervoer op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, uitgaande van gebruikers, te ontvangen en te beantwoorden, en in zoverre het de voertuigen die worden gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst verbiedt op dat grondgebied te stationeren of zich erop te begeven zonder voorafgaandelijk te zijn verhuurd, wat bijgevolg het aanbieden van een dienst als UberX zou beletten ».

De tweede prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel 19 van het decreet van 18 oktober 2007 « in zoverre het een verbod bevat, voor een voertuig dat wordt gebruikt voor de exploitatie van een VVC-dienst, om op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg te stationeren of te rijden indien het niet voorafgaandelijk is verhuurd op de zetel van het bedrijf dat houder is van de vergunning », en « geïnterpreteerd in die zin dat het de VVC-bedrijven die beschikken over een vergunning die is afgegeven krachtens de Waalse regelgeving waarvan zij

bepaalde exploitatievoorwaarden niet in acht nemen, verhindert om diensten te leveren van bezoldigd personenvervoer waarvan het vertrekpunt (voor de gebruiker) gelegen is op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest », waardoor die bepaling, in samenhang gelezen met artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995, « het aanbieden van een dienst als UberX [belet] ».

De twee prejudiciële vragen betreffen de bestaanbaarheid van de in het geding zijnde bepalingen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en met artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, al dan niet in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen, zoals gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrijheid van vestiging, zoals gewaarborgd bij artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna : het VWEU).

B.4.2. Gelet op hun onderlinge samenhang, onderzoekt het Hof die prejudiciële vragen samen.

B.5.1. Uit de formulering van de prejudiciële vragen en de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt dat twee exploitatievoorwaarden van de VVC-diensten in het geding zijn, in zoverre zij van toepassing zouden zijn op diensten als die welke met behulp van het elektronisch platform « UberX » worden aangeboden :

- enerzijds, het vereiste dat het voertuig « niet [mag] uitgerust zijn met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding naar de zin van [lees : in de zin van] artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobeachting » (artikel 17, § 1, 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995);

- anderzijds, het vereiste dat het voertuig « zich noch op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg [mag] begeven noch erop [mag] stationeren, indien het niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt » (artikel 17, § 1, 5°, van de ordonnantie van 27 april 1995 en artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007).

B.5.2. Een geïntimeerde partij voor het verwijzende rechtscollege is van mening dat de prejudiciële vragen noodzakelijkerwijs ook betrekking hebben op de voorwaarde van een

minimumduur van drie uur voor de verhuur, die is vastgelegd in artikel 17, § 1, 4°, van de ordonnantie van 27 april 1995 en in artikel 19, § 1, 4°, van het decreet van 18 oktober 2007. Zij meent bovendien dat ook de artikelen 102 en 106 van het VWEU zijn geschonden.

Het staat evenwel niet aan de partijen de inhoud van de prejudiciële vragen te wijzigen of te laten wijzigen.

B.5.3. Het onderzoek van het Hof is bijgevolg beperkt tot de in B.5.1 vermelde aspecten van de in het geding zijnde bepalingen. Het staat niet aan het Hof de overige voorwaarden te onderzoeken die van toepassing zijn op de VVC-diensten, net zomin als de bepalingen met betrekking tot de taxidiensten, zoals vastgesteld in hoofdstuk II van de ordonnantie van 27 april 1995 en in hoofdstuk II van het decreet van 18 oktober 2007.

B.6.1. In de verwijzingsbeslissing heeft het verwijzende rechtscollege geoordeeld dat de diensten die worden aangeboden via het elektronisch platform « UberX » niet in overeenstemming zijn met de voormelde voorwaarde dat het voertuig niet mag zijn uitgerust met een zend- of ontvangstoestel, in zoverre bij de exploitatie gebruik wordt gemaakt van een smartphone. Er werd eveneens geoordeeld dat die diensten de voormelde voorwaarde van een voorafgaande verhuur omzeilen. Het verwijzende rechtscollege besliste vervolgens om het Hof te ondervragen over die voorwaarden, in zoverre zij zouden gelden voor diensten die worden aangeboden via een dergelijk elektronisch platform.

B.6.2. In de regel komt het de verwijzende rechter toe te oordelen of het antwoord op de prejudiciële vraag nuttig is voor het oplossen van het geschil. Alleen indien dat klaarblijkelijk niet het geval is, kan het Hof beslissen dat de vraag geen antwoord behoeft.

In tegenstelling tot wat de appellanten voor het verwijzende rechtscollege aanvoeren, is het antwoord op de prejudiciële vragen te dezen niet klaarblijkelijk zonder nut voor het oplossen van het bodemgeschil. Voor zover het Hof de ongrondwettigheid vaststelt van de in het geding zijnde voorwaarden van de ordonnantie van 27 april 1995 en van het decreet van 18 oktober 2007 die volgens het verwijzende rechtscollege niet worden nageleefd bij het aanbieden van vervoersdiensten met behulp van het elektronisch platform « UberX », zouden die voorwaarden in het bodemgeschil immers niet langer kunnen worden toegepast en zou de niet-naleving daarvan niet de staking van de betwiste activiteiten kunnen verantwoorden.

B.7.1. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet waarborgen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

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.7.2. Artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen 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.7.3.1. 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 tot hervorming der instellingen, waaraan, als bevoegdheidverdelende regel, het Hof rechtstreeks vermag te toetsen.

B.7.3.2. 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.7.4. 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 VWEU, zoals de vrijheid van vestiging (artikel 49 van het VWEU).

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.*, punt 42).

B.8.1. Artikel 17, § 1, 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995 bepaalt dat het voertuig dat wordt gebruikt in het kader van VVC-diensten, « niet [mag] uitgerust zijn met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding naar de zin van [lees : in de zin van] artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobeachting ».

Die bepaling werd ingevoerd bij een amendement, dat werd verantwoord door het feit dat, « volgens de vertegenwoordigers van de sector zelf, het gebruik van een radio niet nodig is voor dit soort exploitatie » (*Parl. St.*, Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/2, p. 14).

B.8.2. De in artikel 1, 4°, van de wet van 30 juli 1979 « betreffende de radiobeachting » gedefinieerde begrippen « zendtoestel voor radioverbinding », « zend-ontvangsttoestel voor radioverbinding » en « ontvangsttoestel voor radioverbinding » werden overgenomen in artikel 2, 35° tot 37°, van de wet van 13 juni 2005 « betreffende de elektronische communicatie » (hierna : de wet van 13 juni 2005). Artikel 2, 36°, definieerde het

begrip « zend- en ontvangtoestel voor radiocommunicatie » als « iedere generator en ontvanger van elektromagnetische trillingen gebouwd om radiocommunicatie uit te zenden en te ontvangen », waarbij « radiocommunicatie », krachtens artikel 2, 34°, werd gedefinieerd als « elke overbrenging, door middel van radiogolven, van inlichtingen van alle aard, in het bijzonder van klanken, teksten, beelden, overeengekomen tekens, numerieke of analoge uitdrukkingen, seinen voor afstandsbediening, seinen bestemd voor de opsporing of voor de bepaling van de plaats of de beweging van voorwerpen, met uitsluiting van de exclusieve transmissie van signalen van audiovisuele mediadiensten ».

Inmiddels werd artikel 2, 35° tot 37°, van de wet van 13 juni 2005 opgeheven bij artikel 2, 28°, van de wet van 21 december 2021 « houdende omzetting van het Europees Wetboek voor elektronische communicatie en wijziging van diverse bepalingen inzake elektronische communicatie », waarbij de begrippen « zendtoestel voor radioverbinding », « zend-ontvangtoestel voor radioverbinding » en « ontvangtoestel voor radioverbinding » werden vervangen door het omvattende begrip « radioapparatuur », zoals gedefinieerd in artikel 2, 38° (zie ook *Parl. St.*, Kamer, 2021-2022, DOC 55-2256/001, p. 26).

B.8.3. Het verwijzende rechtscollege interpreteert het begrip « zend- of ontvangstoestel voor radioverbinding » in die zin dat het van toepassing is op een smartphone, aangezien het voertuig daarmee noodzakelijkerwijze dient te zijn uitgerust opdat het kan worden gebruikt voor de exploitatie van de VVC-diensten waarvan de staking wordt gevorderd in het bodemgeschil. Een smartphone is immers onontbeerlijk voor de werking van het betrokken elektronisch platform, in zoverre hij, zoals wordt vermeld in de eerste prejudiciële vraag, « dient om aanvragen voor diensten van bezoldigd personenvervoer op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, uitgaande van gebruikers, te ontvangen en te beantwoorden ». Volgens het verwijzende rechtscollege wordt het verbod op de uitrusting van het voertuig met een toestel zoals een smartphone verklaard door « het feit dat de voertuigen met een VVC-vergunning niet worden geacht op de openbare weg te rijden op zoek naar of in afwachting van vervoersaanvragen en zijn zij, bijgevolg, niet bedoeld om te zijn verbonden met een platform dat hen toelaat om aanvragen te ontvangen voor ogenblikkelijk uit te voeren ritten ».

B.8.4. Het staat in de regel aan het verwijzende rechtscollege de bepalingen te interpreteren die het toepast, onder voorbehoud van een kennelijk verkeerde lezing ervan, hetgeen te dezen niet het geval is.

B.9. Bij zijn arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 heeft het Hof reeds geoordeeld dat het verbod, opgenomen in artikel 17, § 1, 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995, om het voertuig dat wordt gebruikt in het kader van VVC-diensten uit te rusten met een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding, geen discriminerende beperking inhoudt van de vrijheid van ondernemen. Het Hof oordeelde dat een dergelijk verbod in verhouding staat tot de door de ordonnantiegever nagestreefde doelstelling om te vermijden dat de VVC-diensten de activiteiten van de taxidiensten, die dienen te worden beschouwd als een dienstverlening met een karakter van openbaar nut, in het gedrang zouden brengen. Een dergelijke verbodsbepaling kan immers de criteria van onderscheid tussen de taxidiensten en de VVC-diensten kracht bijzetten (B.16).

De omstandigheid dat, ingevolge de technologische ontwikkelingen die zich sinds dat arrest hebben voorgedaan, een toestel voor mobiele telefonie zoals een smartphone eveneens de functie zou kunnen vervullen van een zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding zoals bedoeld in de in het geding zijnde bepaling, in zoverre een op die smartphone geïnstalleerd elektronisch platform zou toelaten om in verbinding te worden gebracht met personen die ogenblikkelijk vervoersdiensten wensen aan te vragen, wijzigt die vaststelling niet.

B.10. Krachtens artikel 17, § 1, 5°, van de ordonnantie van 27 april 1995 en artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007 mag een voertuig dat wordt gebruikt in het kader van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur « zich noch op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg begeven noch erop stationeren, indien het niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt ».

B.11.1. Wat artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007 betreft, combineert het verwijzende rechtscollege de bij die bepaling vastgelegde voorwaarde met artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995. Het verwijzende rechtscollege interpreteert die bepaling in die zin dat zij de exploitanten van VVC-diensten die beschikken over een vergunning die is afgegeven krachtens de regelgeving van het Waalse Gewest en die bepaalde

in die regelgeving vastgestelde exploitatievoorwaarden niet in acht nemen, verhindert om vervoersdiensten te leveren waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

B.11.2. Artikel 16 van de ordonnantie van 27 april 1995 bepaalt :

« Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

Enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning mogen dienstleveringen afleggen waarvan het vertrekpunt (voor de gebruiker) gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vergunning voor het exploiteren omvat geen toelating voor het stationeren op bepaalde plaatsen op de openbare weg ».

B.11.3. Bij zijn arrest nr. 41/2010 van 29 april 2010 oordeelde het Hof met betrekking tot artikel 16 van de ordonnantie van 27 april 1995 :

« B.5.1. Het voormelde artikel 16 wordt als volgt in de parlementaire voorbereiding verantwoord :

‘ Teneinde te vermijden dat diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die op het grondgebied van een ander Gewest gelegen zijn en zodus totaal vrij blijven van elke toepasbare wetgeving, schade zouden kunnen berokkenen aan de belangen van enerzijds de taxidiensten en anderzijds de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegde diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt voorzien dat enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verleende vergunning ertoe gemachtigd zullen worden ritten uit te voeren waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Gewest.

Dit criterium verleent tegelijkertijd het Gewest de bevoegdheid wetten uit te vaardigen in deze materie alsook het beoogde resultaat in verband met de vooropgestelde bepalingen te verkrijgen ’ (*Parl. St.*, Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/1, p. 20).

B.5.2. In zijn arrest nr. 56/96 van 15 oktober 1996 heeft het Hof geoordeeld :

‘ B.7.3. Uit de tekst van voormeld artikel 16 en de parlementaire voorbereiding ervan blijkt dat enkel een vergunning vereist is voor dienstverleningen waarvan het vertrekpunt voor de gebruiker gelegen is op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Die bepaling staat er niet aan in de weg dat ritten voor een dienstverlening met chauffeur met een vertrekpunt buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kunnen worden voortgezet op het

grondgebied van dat gewest, zonder dat daartoe een vergunning is vereist. Zij houdt bijgevolg geen onevenredige aantasting van de vrije dienstverlening in.

Overigens biedt het gehanteerde criterium, namelijk het vertrekpunt van de dienstverlening, een relevant aanknopingspunt dat het mogelijk maakt de te regelen aangelegenheid uitsluitend binnen de territoriale bevoegdheidsfeer van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te brengen.

B.7.4. Daaruit vloeit voort dat de betwiste bepalingen geen inbreuk maken op de regels vastgesteld bij artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zodat de gewestwetgever de bevoegdheden die hem bij de artikelen 2 en 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 zijn toegewezen, niet heeft geschonden '.

B.5.3. Het Hof merkt echter op dat, sinds het voormelde arrest nr. 56/96, het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest ter zake een eigen wetgeving hebben aangenomen waarbij de uitoefening, door een op hun grondgebied gevestigde dienstverlener, van de activiteit van het verhuren van voertuigen met chauffeur aan een vergunning is onderworpen.

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, tenzij dat deelgebied aantoont dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken.

De wil om de dienstverleners die op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn gevestigd te beschermen tegen de concurrentie van andere marktdeelnemers, om de enige reden dat die zijn gevestigd in het Waalse Gewest of het Vlaamse Gewest, is per definitie onverenigbaar met het beginsel zelf van de economische en monetaire unie en zou niet als een wettig doel kunnen worden beschouwd.

Voor het overige blijkt niet dat de verplichting om te voldoen aan de door de Waalse of de Vlaamse decreetgever bepaalde voorwaarden niet zou toelaten de met de in het geding zijnde bepaling nagestreefde doelstellingen te bereiken.

B.6. Hieruit volgt dat de in het geding zijnde bepaling in strijd is met het beginsel van de economische en monetaire unie, in zoverre zij diensten regelt voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest ».

Het Hof zegde voor recht :

« In zoverre het van toepassing is op elke dienstverlening door een vennootschap waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd op het grondgebied van een ander gewest, schendt artikel 16 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat van toepassing is op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest krachtens artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen ».

B.11.4. Uit het arrest nr. 41/2010 van 29 april 2010 volgt dat artikel 16, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995 niet in aanmerking moet worden genomen omdat, krachtens het beginsel van wederzijdse erkenning, de exploitanten van VVC-diensten die over een door de Waalse Regering verleende vergunning beschikken, moeten worden geacht die activiteit vrij te kunnen uitoefenen op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, tenzij dat laatste aantoont dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken, hetgeen te dezen niet het geval is. De door de Waalse Regering verleende vergunning dient bijgevolg voldoende te worden geacht om VVC-diensten te kunnen verrichten op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Zulks ontdoet die exploitanten evenwel niet van de verplichting om de voorwaarden na te leven die krachtens de regelgeving van het Waalse Gewest van toepassing zijn op VVC diensten, met inbegrip van de voorwaarde vastgesteld in artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007, volgens welke het voertuig « zich noch op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privéweg [mag] begeven noch erop [mag] stationeren, indien het niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt ».

B.12. Zoals het Hof heeft geoordeeld bij het voormelde arrest nr. 56/96, zijn ook de beperkingen die krachtens artikel 17, § 1, 5°, van de ordonnantie van 27 april 1995 worden opgelegd aan de activiteiten van verhuring van voertuigen met chauffeur in overeenstemming met het door de ordonnantiegever nagestreefde doel en zijn zij evenmin ermee onevenredig. Door te verbieden dat de voertuigen zich op de openbare weg begeven of erop stationeren tenzij zij het voorwerp van een voorafgaandelijke verhuring hebben uitgemaakt, heeft de ordonnantiegever maatregelen genomen die geschikt zijn om het aan die voertuigen opgelegde verbod om taxidiensten te verrichten, te doen naleven en om de naleving van dat verbod te controleren (B.14-B.15).

Die beoordeling geldt eveneens voor artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007, dat een voorwaarde bevat die identiek is aan die waarin artikel 17, § 1, 5°, van de ordonnantie van 27 april 1995 voorziet.

B.13. Aan het voorgaande wordt geen afbreuk gedaan door het standpunt van de geïntimeerde partijen voor het verwijzende rechtscollege, volgens wie de bestaande

regelgevende kaders in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest niet langer zouden zijn aangepast aan de opkomst van nieuwe technologieën en marktspelers in de sector van het individueel bezoldigd personenvervoer, zodat het voor hen onmogelijk of buitensporig moeilijk zou zijn om vervoersdiensten te verstrekken in overeenstemming met hun economisch model. Hetzelfde geldt voor zover die partijen aanvoeren dat hun vervoersdiensten zouden bijdragen tot een betere stedelijke mobiliteit en voordeliger zouden zijn voor de gebruikers, dan wel betwisten dat de exploitatie van taxidiensten onder de huidige regelgeving economisch rendabel zou zijn.

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 taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, waarbij elk van die diensten aan onderscheiden exploitatievoorwaarden wordt onderworpen. 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 kennelijk niet redelijk verantwoord zouden zijn, hetgeen te dezen niet wordt aangetoond.

Bovendien komen de voormelde kritieken van de geïntimeerde partijen voor het verwijzende rechtscollege in essentie erop neer dat hen wordt verhinderd om bezoldigde vervoersdiensten te verrichten in hetzelfde marktsegment als de taxidiensten, met name vervoersdiensten die worden gekenmerkt door het feit dat het voertuig aan het publiek ter beschikking wordt gesteld vanop de openbare weg of een andere toegankelijke plaats, zonder voorafgaandelijk te zijn verhuurd. Aldus blijken zij in werkelijkheid niet de voorwaarden inzake VVC-diensten te bekritisieren waarover het Hof wordt ondervraagd, maar wel de bepalingen betreffende de taxidiensten, zoals onder meer vastgesteld in hoofdstuk II van de ordonnantie van 27 april 1995, waaronder de machtiging aan de Regering om « het maximum aantal voertuigen vast [te stellen] waarvoor exploitatievergunningen afgegeven kunnen worden, met name in functie van de behoeften » overeenkomstig artikel 5, derde lid, van dezelfde ordonnantie. Die bepalingen maken niet het voorwerp uit van de prejudiciële vragen.

B.14. Uit het bovenstaande volgt dat de in het geding zijnde exploitatievoorwaarden voor VVC-diensten de vrijheid van ondernemen niet op onevenredige wijze beperken, in het licht

van de daarmee nagestreefde doelstellingen om te vermijden dat de VVC-diensten de activiteiten van de taxidiensten, die kunnen worden beschouwd als diensten van openbaar nut, in het gedrang zouden brengen.

De toetsing aan de vrijheid van vestiging, zoals gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU, leidt niet tot een andere conclusie.

B.15. Artikel 17, § 1, 5° en 9°, van de ordonnantie van 27 april 1995 en artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van 18 oktober 2007 zijn bijgevolg bestaanbaar met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en met artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen, zoals gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrijheid van vestiging, zoals gewaarborgd bij artikel 49 van het VWEU.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 17, § 1, 5° en 9°, van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur » en artikel 19, § 1, 6°, van het decreet van het Waalse Gewest van 18 oktober 2007 « betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur » schenden de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in samenhang gelezen met de vrijheid van ondernemen, zoals gewaarborgd bij de artikelen II.3 en II.4 van het Wetboek van economisch recht, en met de vrijheid van vestiging, zoals gewaarborgd bij artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie niet.

Aldus gewezen in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 9 juni 2022.

De griffier,

De voorzitter,

F. Meersschaut

P. Nihoul