CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 71.119/4
du 23 mars 2022

sur

un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale 'relative aux services de taxi[s]'

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 71.119/4
van 23 maart 2022

over

een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 'betreffende taxidiensten'

#LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ#

Le 28 février 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance 'relative aux services de taxi[s]'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 23 mars 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 23 mars 2022.

*

Op 28 februari 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met territoriale ontwikkeling, en stadsvernieuwing, toerisme, de promotie van het imago van Brussel en biculturele zaken van gewestelijk belang verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'betreffende taxidiensten'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 23 maart 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 23 maart 2022.

*

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet ‡, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

ARRÊTÉ DE PRÉSENTATION

L'avant-projet d'ordonnance sera précédé d'un arrêté de présentation.

DISPOSITIF

Article 2

Le 2° charge le Gouvernement d'arrêter la liste des cérémonies dans le cadre desquelles un service de taxis cérémoniel peut être presté.

Cette intention sera mieux exprimée en y remplaçant les mots « listée par le Gouvernement » par les mots « dont le Gouvernement arrête la liste ».

Article 3

Après avoir énoncé l'interdiction d'exploiter un service de taxis [1] sans autorisation d'exploiter délivrée conformément aux dispositions de l'ordonnance en projet, le 1°, alinéa 2, prévoit que cette interdiction n'est pas applicable aux exploitants disposant d'une licence ou autorisation délivrée par les régions flamande ou wallonne, pour autant que les conditions cumulatives qui y sont énoncées soient respectées.

Le 1°, alinéa 3, énonce en outre :

« Le Gouvernement peut arrêter les règles applicables aux courses visées à l'alinéa 2 ».

‡ S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

[1] L'article 2, 1°, e), précise que la notion de « service de taxi », au sens de l'ordonnance en projet, concerne les courses dont le point de départ se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Le commentaire des articles précise à cet égard :

« L'article précise également que tant que l'accord de coopération dont la conclusion est imposée par la loi spéciale du 8 aout 1980 pour les 'services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région' n'est pas adopté, la législation régionale ne peut pas encadrer ces services 'transrégionaux'. L'évocation de cet accord de coopération n'est pas nécessaire d'un point de vue légistique. Elle vise simplement à clarifier la situation actuelle, pour éviter toute mauvaise compréhension du champ d'application de l'ordonnance.

Malgré cette limitation imposée par la loi spéciale, une habilitation est donnée au Gouvernement pour définir les règles applicables à ces courses qui ont lieu, au moins en partie, sur le territoire régional bruxellois. Cette habilitation est directement inspirée de l'article 6, § 3, du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré, qui n'a pas suscité d'objection de la part de la section de législation du Conseil d'État ».

L'article 6, § 3, du décret de la Région flamande du 29 mars 2019 'relatif au transport particulier rémunéré', énonce :

« Le Gouvernement flamand peut fixer les règles relatives aux courses qui s'étendent sur le territoire de la Région flamande, et qui sont effectués par des services bénéficiant d'une licence dans une autre région ».

Il y a lieu de relever que cette disposition est issue de l'article 5, § 3, de l'avant-projet de décret qui a fait l'objet de l'avis de la section de législation n° 63.920/1/V donné le 26 octobre 2018 [2], à propos duquel la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Traduction

6. L'article 5, § 3, de l'avant-projet dispose : 'Le Gouvernement flamand peut fixer les conditions dans lesquelles une autorisation délivrée par une autre région est agréée pour le territoire de la Région flamande'.

Selon l'exposé des motifs, 'seuls les titulaires de services de transport individuel rémunéré de personnes dont le siège d'exploitation est situé en Région flamande [...] peuvent proposer leurs services en Région flamande. Toutefois, le paragraphe 3 ajoute que le Gouvernement flamand peut fixer les conditions dans lesquelles une autorisation délivrée par une autre région est agréée pour le territoire de la Région flamande'.

Le délégué a fourni les éclaircissements suivants à propos de cette disposition :

'Het is een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen en geen verplichting. De Vlaamse Regering zal aan deze bepaling enkel uitvoering moeten geven als de regelgeving van de andere gewesten niet of moeilijker compatibel is met de nieuwe Vlaamse regeling, onder meer als de diensten die vergund zijn eigenlijk niet meer dezelfde diensten zijn.

[2] Cette renumérotation fait suite à l'ajout d'un article 4, qui ne figurait pas dans l'avant-projet soumis à l'avis de la section de législation.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

In het arrest 41/2010, overweging B 5.3, stelde het Grondwettelijk Hof hierover:

'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... '.

In geval de Vlaamse regeling betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer omwille van een wettig doel strengere regels bevat dan deze in de andere gewesten, zou het Vlaamse Gewest kunnen weigeren om de vergunning uitgevaardigd in een ander Gewest te erkennen. Het is bijgevolg noodzakelijk om in een rechtsgrond te voorzien zodat de Vlaamse Regering hierover nadere regels zou kunnen bepalen'.

Cette lecture du délégué, qui ne trouve toutefois aucun écho dans le texte de l'avant-projet ou dans l'exposé des motifs, peut sans doute être considérée comme conforme au principe de reconnaissance mutuelle.

Toutefois, les auteurs de l'avant-projet perdent de vue l'exigence de l'article 92*bis*, § 2, c), LSRI. En effet, dans l'arrêt 129/2015 du 24 septembre 2015, la Cour constitutionnelle a précisé que la fixation unilatérale de pareil règlement viole l'article 92*bis*, § 2, c), LSRI :

'Le système de la répartition exclusive des compétences territoriales s'oppose en l'espèce à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions se rapportant à l'exercice, sur le territoire d'une région, d'activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région. Pour le règlement des questions relatives aux services de taxis, et non aux courses, qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région, l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 aout 1980 de réformes institutionnelles exige un accord de coopération (voir l'arrêt n° 85/2008, B.6.2) [3]'.

L'article 5, § 3, de l'avant-projet sera dès lors omis » [4].

Il y a lieu de considérer que le 1°, alinéas 2 et 3, assure également le règlement de questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région, au sens de l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 aout 1980 'de réformes institutionnelles', questions dont le règlement doit faire l'objet d'un accord de coopération en vertu de cette disposition.

Il appelle, dès lors, la même observation.

[3] *Note de bas de page n° 4 de l'avis cité :* C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.6.

[4] Avis n° 63.920/1/V donné le 26 octobre 2018 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 29 mars 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer', http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63920.pdf.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Le 1°, alinéas 2 et 3, sera en conséquence omis. Toutefois, si l'auteur de l'avant-projet le juge utile, la clarification que le 1°, alinéa 2, vise à apporter pourrait figurer dans l'exposé des motifs ou le commentaire des articles de l'avant-projet.

Article 4

Le paragraphe 2, dispose :

> « Le Gouvernement fixe, pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées ».

Les véhicules de réserve visés à l'article 18 sont également soumis à l'obligation d'être enregistrés et liés à une vignette d'identification attribuée à leur exploitant, conformément à l'article 17. Ils doivent donc être englobés dans les quotas de véhicules prévus par l'article 4, § 2, tant pour les taxis de station que pour les taxis de rue.

Le nombre de véhicules de réserve que peut enregistrer un exploitant fait l'objet de l'article 18, § 2, lequel énonce :

> « L'autorisation d'exploiter mentionne, le cas échéant, le nombre de véhicules de réserve enregistrés par le titulaire de l'autorisation.
>
> Pour les autorisations d'exploiter dans lesquelles est enregistré un total de plus de dix véhicules affectés à la prestation d'un service de taxi, le nombre de véhicules de réserve pouvant être enregistrés est limité à 20 % de ce total ».

Compte tenu de l'importance que présente le système du *numerus clausus* prévu par l'avant-projet et de son extension aux taxis de rue, le dispositif de l'avant-projet sera complété afin d'y définir les modalités d'attribution des vignettes relatives aux véhicules de réserve pour l'ensemble des exploitants [5], ou de compléter sur ce point les habilitations données au Gouvernement par les paragraphes 2 à 4.

Article 5

1. Aux termes du paragraphe 2, l'autorisation d'exploiter un service de taxis ne peut être accordée qu'à une personne physique.

[5] À propos de la taille des entreprises du secteur des exploitants de taxis, et de la question de la répartition des vignettes disponibles, il peut être renvoyé au commentaire de l'article 7 lequel expose :
« Lorsque des vignettes sont attribuables (soit parce que des vignettes précédemment attribuées ont été restituées à l'Administration, soit parce que le numerus clausus a été augmenté), elles le sont dans l'ordre de la liste, avec un maximum de deux vignettes par demandeur. Cette limite vise à empêcher qu'un demandeur placé en haut de la liste puisse obtenir toutes les vignettes disponibles, au détriment des autres. Elle est, par ailleurs, cohérente avec la réalité actuelle du secteur, qui est composé, dans une grande majorité, d'exploitants-chauffeurs qui ne disposent que d'un véhicule, parfois deux ».

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Cette restriction apportée à la liberté d'entreprendre est certes limitée par le paragraphe 3, alinéa 1er, qui dispose :

> « L'exploitation des services de taxi autorisée conformément au § 2 peut être prise en charge par une personne morale à la condition que le titulaire de l'autorisation d'exploiter soit l'administrateur chargé de la gestion journalière de cette personne morale ».

Conformément à la jurisprudence tant de la Cour constitutionnelle [6] que de la section de législation [7], une telle limitation doit cependant pouvoir faire l'objet d'une justification de sa nécessité et de sa proportionnalité.

À cet égard, la justification figurant dans le commentaire de l'article 5, qui pourrait être invoquée dans le cadre de tout système d'agrément généralement quelconque, ne peut être considérée comme suffisante.

2. Si elle devait être maintenue sur la base d'une justification adéquate, l'exclusion des personnes morales du régime d'autorisation d'exploiter en projet devrait être assortie de mesures transitoires adéquates et assurant un traitement conforme au principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination des personnes morales exploitant actuellement les divers services de taxis entrant dans son champ d'application.

3. Le paragraphe 3, alinéa 2, dispose :

> « Le titulaire de l'autorisation et la personne morale visée à l'alinéa 1er sont solidairement responsables et doivent respecter les conditions visées à l'article 6 ».

Cette disposition sera revue afin d'en exprimer plus précisément la portée, notamment pour ce qui concerne l'objet et les effets de la responsabilité solidaire qui y est prévue.

Article 6

Le paragraphe 2, alinéa 4, 2e phrase, prévoit que le demandeur d'une autorisation d'exploiter établi depuis moins de cinq ans en Belgique doit communiquer une attestation équivalente à un extrait de casier judiciaire, émanant d'une autorité étrangère et établissant ses bonnes conduite, vie et mœurs antérieurement à sa venue en Belgique. Il en va de même, à l'article 22, § 2, alinéa 4, 2e phrase, pour le demandeur d'un agrément en qualité d'intermédiaire de réservation.

L'article 14, § 2, alinéa 4, 2e phrase, comporte une règle similaire pour les demandeurs d'un certificat de capacité mais qui est applicable aux chauffeurs établis en Belgique depuis moins de dix ans.

[6] Voir notamment C.C., 18 novembre 2021, n° 166/2021, B.2.4.

[7] Voir notamment l'avis n° 67.013/2 donné le 12 mars 2020 sur un avant-projet devenu la loi du 20 juillet 2020 'portant des dispositions diverses relatives à la prévention du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme et à la limitation de l'utilisation des espèces', http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/67013.pdf.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

La section de législation n'aperçoit pas la raison de cette différence de durée de séjour en Belgique. Sauf à pouvoir en apporter la justification, celle-ci sera corrigée.

Article 10

La numérotation de l'énumération figurant au paragraphe 4 sera corrigée.

Article 14

La rédaction du paragraphe 2, 6°, sera revue, afin d'éviter que des conséquences plus sévères, en ce qui concerne le respect des conditions de moralité imposées aux chauffeurs, ne puissent être rattachées à des infractions moins graves que les infractions du deuxième degré au Code de la route, visées au paragraphe 2, 4°.

En effet, les infractions visées au paragraphe 2, 6°, peuvent notamment être des infractions du premier degré, au sens de l'article 29, § 2, de la loi 'relative à la police de la circulation routière', coordonnée le 16 mars 1968.

Article 30

Parmi les exigences imposées aux intermédiaires de réservation, le 4°, énumère les données que ceux-ci doivent « transmettre sur un serveur désigné par l'administration ».

La section de législation n'aperçoit pas ce qui justifie que cette liste comprenne des données que les exploitants de services de taxis ne doivent pas transmettre eux-mêmes à l'administration [8], telles celles reprises à l'article 43, § 1er, 12°, c) et d) [9], ainsi qu'à l'article 43, § 1er, 13° [10].

Cette disposition qui oblige les intermédiaires de réservation à collecter, traiter et transmettre des données propres aux exploitants de taxis, sera revue afin de mieux y respecter le principe de minimisation des données, consacré par l'article 5 du Règlement Général pour la Protection des Données.

[8] Comparer avec l'article 26, § 2.

[9] À savoir, sur une base quotidienne et pour chaque véhicule, le nombre de courses effectuées et la distance totale parcourue et, dans cette dernière, la distance parcoure avec des usagers à bord.

[10] À savoir, les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis : la plaque d'immatriculation ainsi que les données relatives au contrôle technique, au titre de propriété du véhicule et à l'assurance.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Article 31

Le paragraphe 1er, 1°, octroie au Gouvernement diverses habilitations en matière de fixation des tarifs des services de taxis de station ou de rue, dans le cadre d'une structure tarifaire dont le législateur fixe les principes et qui diffère selon qu'elle vise les taxis dont les services sont prestés avec ou sans réservation.

En effet, si le Gouvernement est chargé de fixer un « tarif composé fixe » applicable aux services de taxis de station sans réservation (en plus du tarif fixe relatif à la prise en charge de l'usager et du tarif minimum d'une course), son habilitation se limite, pour ce qui concerne les services de taxis qui sont prestés moyennant réservation, à la fixation des « tarifs composés minimum et maximum » applicables (également en plus du tarif fixe relatif à la prise en charge de l'usager et du tarif minimum d'une course).

Dans ce contexte, la section de législation n'aperçoit pas ce qui justifie que, pour ce qui concerne les services de taxis cérémoniels, l'habilitation confiée au Gouvernement par le paragraphe 1er, 2°, le charge de fixer « le tarif fixe applicable ».

Sauf à pouvoir la justifier dans le commentaire de l'article, cette différence de traitement, opérée au détriment des exploitants de services de taxis cérémoniels par rapport aux autres services de taxis prestés moyennant réservation, sera supprimée.

Article 33

Dans la version française du membre de phrase introductif du paragraphe 1er, les mots « sont levées » seront omis.

Article 32 (lire 35)

1. L'article 32, figurant après l'intitulé du titre 4, sera renuméroté comme étant l'article 35.

2. Dans son avis n° 63.920/1/V, la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Traduction

9. L'article 32, § 3, alinéa 2, de l'avant-projet dispose qu'en cas d'infraction, le véhicule ayant servi à commettre l'infraction peut être saisi, aux frais et risques du propriétaire.

L'exposé des motifs indique qu'une réglementation explicite serait nécessaire pour permettre pareille saisie. Or, il indique concomitamment que 'cette saisie est liée à la constatation d'une infraction et qu'il s'agit donc d'un règlement de la saisie en matière pénale – dont les règles générales sont déjà inscrites dans le Code d'instruction criminelle'.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Comme le Conseil d'État, section de législation, l'a déjà observé dans l'avis n° 45.789/3 du 24 février 2009 [11], la saisie visée est liée à la constatation d'une infraction, et il s'agit donc d'un règlement de la saisie en matière pénale. À cet égard, force est de constater que la saisie ne fait pas partie de la matière que les Communautés et Régions peuvent régler en vertu de l'article 11, alinéa 3, LSRI. Dès lors que le Code d'instruction criminelle contient un règlement de la saisie [12] relativement élaboré qui est applicable aux infractions visées dans le décret en projet, on peut difficilement soutenir qu'un règlement de la saisie serait nécessaire en tant que tel pour l'exercice des compétences régionales relatives au transport régulier, de sorte que l'article 10 LSRI ne semble pas pouvoir être invoqué non plus. Non seulement on n'aperçoit pas que cette disposition serait nécessaire pour l'exercice de la compétence régionale, mais elle porte également atteinte au principe selon lequel les frais de justice – en ce compris les frais liés à une saisie – ne peuvent être mis à la charge du suspect que lorsque le juge pénal l'aura condamné pour le fait qui lui est imputé [13].

C'est précisément en raison de ces observations formulées par le Conseil d'État dans l'avis n° 45.789/3 que l'exposé des motifs de l'avant-projet devenu le décret du 8 mai 2009 'tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg' a apporté les précisions suivantes :

'La police a demandé notamment de permettre à nouveau la saisie de véhicules, comme c'était le cas sous l'empire de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis. Or, il ressort de l'avis du Conseil d'État, section de législation, qu'en vertu de la réglementation existante inscrite dans le Code d'instruction criminelle (CIC), il existe suffisamment d'instruments permettant la saisie des véhicules. Conformément à l'article 11, alinéa 1er, de la loi spéciale de réformes institutionnelles, ces dispositions s'appliquent également aux infractions établies par décret'.

Il n'y a pas lieu de considérer que ce raisonnement ne s'appliquerait plus en l'occurrence. Par conséquent, l'article 32, § 3, alinéa 2, sera omis de l'avant-projet ».

Cette observation vaut également pour le paragraphe 3, 7°.

3. En attribuant une force probante particulière aux procès-verbaux dressés en cas d'infraction, le paragraphe 4, fait exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et déroge en conséquence au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive selon lequel le juge apprécie en fonction de sa propre conviction la valeur probante d'un élément déterminé.

Il appartient au législateur de préciser dans l'exposé des motifs les raisons pour lesquelles cette exception est justifiée.

[11] *Note de bas de page n° 6 de l'avis cité :* Avis n° 45.789/3 donné le 24 février 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 8 mai 2009 'tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg', *Doc. parl., P*arl. fl., 2008-09, n° 2171/1, pp. (47) 52-53, n° 3.5.

[12] *Note de bas de page n° 7 de l'avis cité :* Voir, en ce qui concerne l'information, les articles 28*bis*, § 3, alinéa 1er, 28*sexies*, 28*octies*, 35, 35*ter*, 37 à 39 et 46*ter* du Code d'instruction criminelle.

[13] *Note de bas de page n° 8 de l'avis cité :* Le règlement se heurte par ailleurs également à la présomption d'innocence dont bénéficie tout suspect.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Article 36

1. Le paragraphe 1er, dispose :

« Les comportements suivants constituent une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours jusqu'à trois mois et/ou d'une amende allant de 500 euros à 10.000 euros :

1° […] ;

2° Prester une course de taxi sous le couvert de la licence visée à l'article 6, § 1er, du décret flamand de 2019, ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon de 2007, mais sans respecter l'ensemble des exigences liées à la délivrance de cette licence ou de cette autorisation ;

3° […] ».

Il y a lieu de considérer que cette disposition assure le règlement de questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région, au sens de l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 aout 1980, questions dont le règlement doit faire l'objet d'un accord de coopération en vertu de cette disposition [14].

Le paragraphe 1er, 2°, sera dès lors omis. La numérotation des subdivisions du paragraphe 1er, ainsi que les renvois opérés à l'article 37, seront revus en conséquence.

Article 37

Aux alinéas 1er et 2, les mots « confisque le ou les » et « peut confisquer le ou les » seront respectivement remplacés par les mots « ordonne la confiscation du ou des » et « peut ordonner la confiscation du ou des ».

Article 43

1. Conformément au principe de légalité consacré par l'article 22 de la Constitution, le paragraphe 1er énumère les données qui peuvent être collectées dans le cadre de l'ordonnance en projet.

Dans ce cadre, il est notamment fait usage de la notion de « données relatives à l'identification » de l'exploitant, du chauffeur ou de l'intermédiaire de réservation.

Cette notion sera définie afin d'y préciser quelles sont les données à caractère personnel qu'elle recouvre.

2. Le paragraphe 8, relatif aux modalités d'accès de l'administration à la base de données, sera complété pour ce qui concerne les données visées au paragraphe 1er, 7° à 9°.

[14] Voir notamment C.C., 8 mars 2012, n° 40/2012, B.6.2.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Article 46

Le paragraphe 1er prévoit la publication sur Internet de la liste des exploitants de services de taxis, et énumère les données qu'elle comprend.

La justification de la présence dans cette liste de la plaque d'immatriculation du véhicule (paragraphe 1er, 4°) et du type de véhicules adaptés que l'exploitant met à la disposition des usagers (paragraphe 1er, 5°) sera ajoutée dans le commentaire de cette disposition afin de rencontrer l'observation formulée sur ce point par l'Autorité de Protection des Données dans son avis n° 249/2021 donné le 23 décembre 2021 [15].

Article 48

1. Contrairement à celles relatives aux actuels exploitants services de taxis [16] qui entrent dans la nouvelle catégorie des taxis de station, les dispositions transitoires applicables aux titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur (ci-après « LVC ») délivrée en application de l'ordonnance du 27 avril 1995 'relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur', ne disposent d'aucune garantie de pouvoir continuer à exploiter un service de taxis de rue au-delà de la date d'échéance de leur autorisation d'exploiter un service de LVC.

Certes, le nombre de maximum de véhicules qui pourront être enregistrés dans la catégorie des taxis de rue et pour lesquels une vignette pourra être obtenue doit encore être fixé par le Gouvernement, en application de l'article 4, § 2, et les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC délivrée en application de l'ordonnance du 27 avril 1995 bénéficient d'une priorité dans l'attribution des vignettes d'identification destinées aux taxis de rue (article 48, § 3, de l'avant-projet). Il n'en demeure pas moins que les paragraphes 2, 2°, et 3, envisagent expressément l'hypothèse dans laquelle ce nombre de vignettes ne permettra pas de satisfaire la totalité des demandes formulées par les actuels titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC.

Une telle différence de traitement est de nature à porter atteinte à la liberté d'entreprendre des actuels titulaires d'autorisation concernés et sera dument justifiée dans l'exposé des motifs, également eu égard au fait que l'avant-projet ne prévoit aucun mécanisme d'indemnisation des exploitants de LVC qui seraient contraints d'arrêter leur activité, alors que l'article 47, § 3, organise le rachat d'anciennes autorisations d'exploiter un service de taxis dont les titulaires décident volontairement d'arrêter leur activité.

[15] « 119. L'Autorité ne perçoit pas de raison objective pour laquelle les données relatives à la plaque d'immatriculation des véhicules et le type de véhicules devraient être publiée. Il s'agit de données qui ne sont a priori pas pertinentes, et à moins que le demandeur ne justifie de la nécessité de leur publication dans le cadre de l'avant-projet, ces dernières ne sont pas conformes au principe de minimisation des données ».

[16] Voir l'article 47 de l'avant-projet.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

OBSERVATION FINALE

Dans l'ensemble du dispositif, les références internes faites à d'autres dispositions de l'avant-projet seront soigneusement revues. Ainsi, les articles 3, 3°, 9, § 1er, 2° (lire : 9, 2°), 10, § 4, 2° (devenant 3°), 26, § 2, 3°, et § 3, 1°, 30, § 1er, 4°, a) et d), 40, § 3, 1°, a), 43, § 1er, 6°, et § 5, a), et 44, 3°, seront corrigés sur ce point.

*

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,‡ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

INDIENINGSBESLUIT

Het voorontwerp van ordonnantie moet voorafgegaan worden door een indieningsbesluit.

DISPOSITIEF

Artikel 2

In de bepaling onder 2° wordt de regering ermee belast de lijst vast te stellen van de ceremonies in het kader waarvan een ceremoniële taxidienst verleend kan worden.

Die bedoeling moet beter tot uiting gebracht worden door in die bepaling de woorden "een door de Regering opgesomde ceremonie" te vervangen door de woorden "een van de ceremonies waarvan de regering de lijst vaststelt".

Artikel 3

Na de vermelding dat het verboden is een taxidienst[1] te exploiteren zonder een exploitatievergunning die afgegeven is in overeenstemming met de bepalingen van de ontworpen ordonnantie, wordt in de bepaling onder 1°, tweede lid, voorgeschreven dat dit verbod niet geldt voor de exploitanten die beschikken over een vergunning die door het Vlaams of het Waals Gewest afgegeven is, voor zover cumulatief aan de daarin vervatte voorwaarden voldaan is.

De bepaling onder 1°, derde lid, luidt bovendien als volgt:

"De Regering kan de regels vaststellen die van toepassing zijn op de in het tweede lid bedoelde ritten."

‡ Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[1] In artikel 2, 1°, e), wordt bepaald dat het begrip "taxidienst" in de zin van de ontworpen ordonnantie betrekking heeft op de ritten waarvan het vertrekpunt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

In de commentaar bij de artikelen staat in dat verband het volgende:

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

Ondanks deze door de bijzondere wet opgelegde beperking is de Regering bevoegd om de regels vast te stellen die van toepassing zijn op die ritten die, minstens gedeeltelijk, op het Brusselse gewestelijke grondgebied plaatsvinden. Deze bevoegdheid is rechtstreeks geïnspireerd op artikel 6, § 3, van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, dat geen aanleiding heeft gegeven tot bezwaren van de afdeling Wetgeving van de Raad van State."

Artikel 6, § 3, van het decreet van het Vlaams Gewest van 29 maart 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer' luidt als volgt:

"De Vlaamse Regering kan de regels bepalen met betrekking tot de ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van het Vlaamse Gewest, uitgevoerd door diensten vergund in een ander gewest."

Er dient opgemerkt te worden dat die bepaling voortvloeit uit artikel 5, § 3, van het voorontwerp van decreet waarover de afdeling Wetgeving op 26 oktober 2018[2] advies 63.920/1/V uitgebracht heeft en waarbij de afdeling Wetgeving dienaangaande de volgende opmerking gemaakt heeft:

"6. Artikel 5, § 3, van het voorontwerp bepaalt: 'De Vlaamse Regering kan de voorwaarden bepalen waaronder een vergunning die is afgegeven door een ander Gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.'

Volgens de memorie van toelichting kunnen 'enkel houders van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met een exploitatiezetel binnen het Vlaamse Gewest (…) hun diensten in het Vlaamse Gewest leveren. In de derde paragraaf wordt evenwel toegevoegd dat de Vlaamse Regering de voorwaarden kan bepalen waaronder een vergunning, afgeleverd door een ander gewest, erkend wordt voor het grondgebied van het Vlaamse Gewest.'

De gemachtigde verschafte over deze bepaling de volgende toelichting:

'Het is een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen en geen verplichting. De Vlaamse Regering zal aan deze bepaling enkel uitvoering moeten geven als de regelgeving van de andere gewesten niet of moeilijker compatibel is met de nieuwe Vlaamse regeling, onder meer als de diensten die vergund zijn eigenlijk niet meer dezelfde diensten zijn.

In het arrest 41/2010, overweging B 5.3, stelde het Grondwettelijk Hof hierover:

'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

[2] Die vernummering vloeit voort uit de toevoeging van een artikel 4 dat niet opgenomen was in het voorontwerp dat om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd was.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

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…'.

In geval de Vlaamse regeling betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer omwille van een wettig doel strengere regels bevat dan deze in de andere gewesten, zou het Vlaamse Gewest kunnen weigeren om de vergunning uitgevaardigd in een ander Gewest te erkennen. Het is bijgevolg noodzakelijk om in een rechtsgrond te voorzien zodat de Vlaamse Regering hierover nadere regels zou kunnen bepalen.'

Deze lezing van de gemachtigde, die evenwel geen weerslag vindt noch in de tekst van het voorontwerp noch in de memorie van toelichting, kan wellicht worden beschouwd als in overeenstemming met het beginsel van de wederzijdse erkenning.

De stellers van het voorontwerp gaan evenwel voorbij aan het vereiste van artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI. Het Grondwettelijk Hof verduidelijkte in arrest 129/2015 van 24 september 2015 immers dat het eenzijdig vaststellen van een dergelijke regeling artikel 92*bis*, § 2, c), BWHI schendt:

'Het stelsel van exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling verzet zich te dezen ertegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat gewest zijn gelegen. Voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten, en niet de ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest is krachtens artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen een samenwerkingsakkoord vereist (zie het arrest nr. 85/2008, B.6.2).'[3]

Artikel 5, § 3, van het voorontwerp moet dan ook worden weggelaten."[4]

Er dient van uitgegaan te worden dat de bepaling onder 1°, tweede en derde lid, eveneens voorziet in de regeling van aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest in de zin van artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen', terwijl voor het regelen van die aangelegenheden krachtens die bepaling een samenwerkingsakkoord gesloten moet worden.

Die bepaling geeft dan ook aanleiding tot dezelfde opmerking.

De bepaling onder 1°, tweede en derde lid, moet bijgevolg weggelaten worden. Indien de steller van het voorontwerp dat nuttig acht, zou de verduidelijking die in de bepaling onder 1°, tweede lid, vervat is evenwel in de memorie van toelichting of in de commentaar bij de artikelen van het voorontwerp opgenomen kunnen worden.

[3] *Voetnoot 4 van het geciteerde advies:* GwH 24 september 2015, nr. 129/2015, B.6.

[4] Advies 63.920/1/V van 26 oktober 2018 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Vlaams Gewest van 29 maart 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer', http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/63920.pdf.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Artikel 4

Paragraaf 2 luidt als volgt:

"De Regering bepaalt, voor de standplaatstaxi's enerzijds, en voor de straattaxi's anderzijds, het maximale aantal identificatievignetten dat mag worden afgegeven."

Voor de reservevoertuigen bedoeld in artikel 18 geldt eveneens dat ze vooraf ingeschreven moeten zijn en dat daarop een identificatievignet aangebracht moet worden dat aan de exploitant van die voertuigen toegekend is overeenkomstig artikel 17. Ze moeten dus opgenomen worden in de voertuigquota waarin artikel 4, § 2, zowel voor standplaatstaxi's als voor straattaxi's voorziet.

Het aantal reservevoertuigen dat een exploitant kan inschrijven, wordt vermeld in artikel 18, § 2, dat als volgt luidt:

"In de exploitatievergunning wordt, in voorkomend geval, het aantal door de vergunninghouder ingeschreven reservevoertuigen vermeld.

Voor exploitatievergunningen waarbij in totaal meer dan tien voertuigen zijn ingeschreven voor het verlenen van taxidiensten, is het aantal reservevoertuigen dat kan worden ingeschreven, beperkt tot 20% van dat totaal."

Gelet op het belang van de *numerus clausus*-regeling waarin het voorontwerp voorziet en op het feit dat die ook voor straattaxi's geldt, moet het dispositief van het voorontwerp aldus aangevuld worden dat daarin voor alle exploitanten[5] de nadere regels omschreven worden voor het toekennen van de vignetten met betrekking tot de reservevoertuigen of dat de machtigingen die in de paragrafen 2 tot 4 aan de regering verleend worden op dat punt aangevuld worden.

Artikel 5

1. Luidens paragraaf 2 kan de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst alleen aan een natuurlijke persoon verleend worden.

Die inperking van de vrijheid van ondernemen wordt weliswaar beperkt door paragraaf 3, eerste lid, welke bepaling als volgt luidt:

"De exploitatie van de in overeenstemming met § 2 toegestane taxidiensten kan worden verzorgd door een rechtspersoon op voorwaarde dat de houder van de

[5] Met betrekking tot de grootte van de ondernemingen van de sector van de taxi-exploitanten en in verband met de kwestie van de verdeling van de beschikbare vignetten kan verwezen worden naar de commentaar bij artikel 7 waarin het volgende staat:
"Wanneer er vignetten kunnen worden toegekend (hetzij omdat eerder toegekende vignetten aan de Administratie zijn teruggegeven, hetzij omdat de *numerus clausus* is verhoogd), worden die toegekend in de volgorde van de lijst, met maximaal twee vignetten per aanvrager. Deze limiet is bedoeld om te verhinderen dat een aanvrager die hoog op de lijst is geplaatst, alle beschikbare vignetten zou kunnen verkrijgen, ten nadele van de anderen. De limiet sluit bovendien aan bij de huidige realiteit van de sector, die grotendeels bestaat uit exploitanten-chauffeurs met slechts één of soms twee voertuigen."

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon."

Overeenkomstig de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof[6] en de adviespraktijk van de afdeling Wetgeving[7] moeten de noodzakelijkheid en de proportionaliteit van een dergelijke beperking evenwel verantwoord kunnen worden.

In dat opzicht kan de verantwoording vervat in de commentaar bij artikel 5, die in het kader van welke erkenningsregeling dan ook aangevoerd zou kunnen worden, niet geacht worden te volstaan.

2. Indien ze op basis van een afdoende verantwoording gehandhaafd zou worden, zou de uitsluiting van de rechtspersonen uit de ontworpen exploitatievergunningsregeling gepaard moeten gaan met passende overgangsmaatregelen die ervoor zorgen dat de rechtspersonen die thans de diverse binnen het toepassingsgebied van het ontwerp vallende taxidiensten exploiteren behandeld worden overeenkomstig het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en non-discriminatie.

3. Paragraaf 3, tweede lid, luidt als volgt:

"De houder van de vergunning en de in het eerste lid bedoelde rechtspersoon zijn hoofdelijk aansprakelijk en moeten voldoen aan de in artikel 6 bedoelde voorwaarden."

Die bepaling moet aldus herzien worden dat de draagwijdte ervan duidelijker tot uiting gebracht wordt, inzonderheid wat betreft het doel en de gevolgen van de hoofdelijke aansprakelijkheid waarin ze voorziet.

Artikel 6

In paragraaf 2, vierde lid, tweede zin, wordt bepaald dat de aanvrager van een exploitatievergunning die sedert minder dan vijf jaar in België gevestigd is, een met een uittreksel uit het strafregister gelijkwaardig attest moet overleggen dat door een buitenlandse autoriteit afgegeven is en dat zijn goed zedelijk gedrag vóór zijn komst naar België aantoont. Volgens artikel 22, § 2, vierde lid, tweede zin, geldt hetzelfde voor de aanvrager van een erkenning als reserveringsbemiddelaar.

Artikel 14, § 2, tweede zin, bevat een soortgelijke regel voor de aanvragers van een bekwaamheidsattest, met dien verstande dat die regel van toepassing is op de chauffeurs die sedert minder dan tien jaar in België gevestigd zijn.

[6] Zie inzonderheid GwH 18 november 2021, nr. 166/2021, B.2.4.

[7] Zie inzonderheid advies 67.013/2 van 12 maart 2020 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 20 juli 2020 'houdende diverse bepalingen tot voorkoming van het witwassen van geld en de financiering van terrorisme en tot beperking van het gebruik van contanten', http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/67013.pdf.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

De afdeling Wetgeving ziet niet in waarom dat verschil qua duur van het verblijf in België gemaakt wordt. Tenzij daarvoor een gegronde reden opgegeven kan worden, moet dat verschil weggewerkt worden.

Artikel 10

De nummering van de opsomming in paragraaf 4 moet verbeterd worden.

Artikel 14

De redactie van paragraaf 2, 6°, moet aldus herzien worden dat voorkomen wordt dat, wat de naleving betreft van de voorwaarden qua zedelijkheid die aan de chauffeurs opgelegd worden, ernstigere gevolgen verbonden kunnen worden aan minder ernstige overtredingen dan de verkeersovertredingen van de tweede graad, waarvan in paragraaf 2, 4°, sprake is.

De overtredingen bedoeld in paragraaf 2, 6°, kunnen immers onder andere overtredingen van de eerste graad zijn in de zin van artikel 29, § 2, van de wet 'betreffende de politie over het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968.

Artikel 30

Als één van de aan de reserveringsbemiddelaars opgelegde eisen wordt in de bepaling onder 4° een opsomming gegeven van de gegevens die zij "naar een door de Administratie aangeduide server (…) [moeten] doorsturen".

De afdeling Wetgeving ziet niet in op grond waarvan die lijst gegevens bevat die de exploitanten van taxidiensten zelf niet naar de administratie hoeven door te sturen,[8] zoals de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 12°, c) en d),[9] en in artikel 43, § 1, 13°.[10]

Die bepaling, waarbij de reserveringsbemiddelaars ertoe verplicht worden gegevens eigen aan de exploitanten van taxidiensten te verzamelen, te verwerken en door te sturen, moet aldus herzien worden dat het beginsel inzake minimale gegevensverwerking verankerd in artikel 5 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming beter nageleefd wordt.

Artikel 31

Bij paragraaf 1, 1°, worden aan de regering verscheidene machtigingen toegekend inzake de vaststelling van de tarieven van de standplaatstaxi- en straattaxidiensten, in het kader van

[8] Vergelijk met artikel 26, § 2.

[9] Te weten, dagelijks en voor elk voertuig, het aantal uitgevoerde ritten en de totale afgelegde afstand, met vermelding van de afstand die daarbinnen werd afgelegd met gebruikers in het voertuig.

[10] Te weten, de gegevens over de voertuigen die in het kader van een taxidienst geëxploiteerd worden: de kentekenplaat alsook de gegevens over de technische controle, over de eigendomstitel van het voertuig en over de verzekering.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

een tariefstructuur waarvan de ordonnantiegever de principes vastlegt en die verschilt naargelang het gaat om taxi's waarvan de diensten verleend worden met of zonder reservering.

Hoewel de regering belast wordt met het vaststellen van een "vast(…) samengesteld (…) tarief" dat van toepassing is op de standplaatstaxidiensten zonder reservering (bovenop het vast tarief voor het ten laste nemen van de gebruiker en het minimumtarief voor een rit), beperkt de machtiging die aan haar verleend wordt, wat de taxidiensten betreft die op reservering geleverd worden, zich immers tot het vaststellen van het toepasselijke "minimum- en maximumtarief" (eveneens bovenop het vast tarief voor het ten laste nemen van de gebruiker en het minimumtarief voor een rit).

In die context ziet de afdeling Wetgeving, wat de ceremoniële taxidiensten betreft, niet in om welke reden de regering er bij de in paragraaf 1, 2°, aan de regering verleende machtiging mee belast wordt "het toepasselijke vaste tarief" te bepalen.

Dat verschil in behandeling, waarbij de exploitanten van ceremoniële taxidiensten benadeeld worden ten opzichte van de andere taxidiensten op reservering, moet weggewerkt worden, tenzij het verantwoord kan worden in de commentaar bij dat artikel.

Artikel 33

In de Franse tekst van de inleidende zin van paragraaf 1 moeten de woorden "sont levées" weggelaten worden.

Artikel 32 (lees 35)

1. Artikel 32, dat na het opschrift van hoofdstuk komt, moet vernummerd worden tot artikel 35.

2. In advies 63.920/1/V heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

> "9. Artikel 32, § 3, tweede lid, van het voorontwerp bepaalt dat in geval van een inbreuk, beslag kan worden gelegd op het voertuig waarmee de inbreuk is gepleegd, op kosten en op risico van de eigenaar.
>
> In de memorie van toelichting wordt gesteld dat een expliciete regeling noodzakelijk zou zijn om zulk beslag mogelijk te maken. Tegelijkertijd geeft de memorie echter aan dat 'dit beslag gekoppeld is aan de vaststelling van een misdrijf en [dat] het dus gaat om een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname – waarbij de algemene regeling reeds vervat zit in het Wetboek van Strafvordering'.
>
> Zoals de Raad van State, afdeling Wetgeving, reeds heeft opgemerkt in het advies 45.789/3 van 24 februari 2009[11] is het bedoelde beslag gekoppeld is aan de vaststelling van een misdrijf, en gaat het dus om een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname. In dit verband dient te worden vastgesteld dat de inbeslagname geen deel

[11] *Voetnoot 6 van het geciteerde* advies: Adv.RvS 45.789/3 van 24 februari 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 8 mei 2009 'tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg', *Parl.St.* Vl.Parl. 2008-09, nr. 2171/1, (47) 52-53, nr. 3.5.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

uitmaakt van de aangelegenheid die de gemeenschappen en de gewesten op grond van artikel 11, derde lid, BWHI kunnen regelen. Aangezien het Wetboek van Strafvordering een vrij uitgewerkte regeling betreffende de inbeslagname bevat[12] die van toepassing is op de in het ontworpen decreet bedoelde misdrijven, kan moeilijk worden voorgehouden dat een regeling van de inbeslagname als zodanig noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden inzake het geregeld vervoer, zodat ook artikel 10 BWHI niet lijkt te kunnen worden ingeroepen. Niet alleen wordt niet ingezien dat deze bepaling noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid, maar tevens doet de bepaling afbreuk aan het beginsel dat de gerechtskosten – waarvan de kosten die verband houden met een inbeslagname deel van uitmaken – pas ten laste van de verdachte kunnen worden gelegd wanneer hij door de strafrechter voor het hem ten laste gelegde feit wordt veroordeeld.[13]

Precies omwille van deze opmerkingen van de Raad van State in het advies 45.789/3 verduidelijkte de memorie van toelichting bij het voorontwerp dat (…) heeft geleid tot het decreet van 8 mei 2009 'tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg' het volgende:

'Vanwege de politie kwam de vraag om ondermeer de mogelijkheid om beslag te kunnen leggen op de voertuigen terug mogelijk te maken, zoals dit het geval was onder de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. Uit het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving, blijkt echter dat er op basis van de bestaande regeling in het Wetboek van Strafvordering (Sv.) voldoende instrumenten aanwezig zijn om beslag te kunnen leggen op de voertuigen. Deze bepalingen zijn conform artikel 11, eerste lid, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen ook van toepassing op bij decreet vastgestelde misdrijven.'

Er is geen reden om aan te nemen dat deze redenering nu niet meer zou gelden. Artikel 32, § 3, tweede lid, moet bijgevolg uit het voorontwerp worden weggelaten."

Die opmerking geldt eveneens voor paragraaf 3, 7°.

3. Doordat bij paragraaf 4 een bijzondere bewijskracht verleend wordt aan de in geval van overtreding opgestelde processen-verbaal, wordt een uitzondering gemaakt op de algemene regel naar luid waarvan een proces-verbaal als loutere inlichting geldt en wordt bijgevolg afgeweken van de vrije bewijslevering in strafzaken waarbij de rechter naar eigen overtuiging de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element.

De ordonnantiegever dient in de memorie van toelichting aan te geven om welke redenen die uitzondering verantwoord is.

[12] *Voetnoot 7 van het geciteerde* advies: Zie wat betreft het opsporingsonderzoek, de artikelen 28*bis*, § 3, eerste lid, 28*sexies*, 28*octies*, 35, 35*ter*, 37 tot 39 en 46*ter* van het Wetboek van Strafvordering.

[13] *Voetnoot 8 van het geciteerde* advies: De regeling staat overigens ook op gespannen voet met het vermoeden van onschuld dat elke verdachte geniet.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Artikel 36

1. Paragraaf 1 luidt als volgt:

"De volgende gedragingen vormen een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 500 euro tot 10.000 euro:

1° (…);

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

3° (…)."

Er dient van uitgegaan te worden dat deze bepaling strekt tot regeling van aangelegenheden die betrekking hebben op taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, in de zin van artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, welke aangelegenheden krachtens die bepaling bij een samenwerkingsakkoord geregeld moeten worden.[14]

Bijgevolg moet paragraaf 1, 2°, weggelaten worden. De nummering van de onderdelen van paragraaf 1, alsook de verwijzingen in artikel 37, moeten dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 37

In het eerste en het tweede lid moeten de woorden "neemt (…) in beslag indien" en "kan (…) in beslag nemen indien" respectievelijk vervangen worden door de woorden "beveelt de inbeslagname van (…) indien" en "kan de inbeslagname van (…) bevelen indien".

Artikel 43

1. Overeenkomstig het legaliteitsbeginsel verankerd in artikel 22 van de Grondwet worden in paragraaf 1 de gegevens opgesomd die in het kader van de ontworpen ordonnantie verzameld mogen worden.

In dat kader wordt inzonderheid gewerkt met het begrip "gegevens over de identificatie van" de exploitant, de chauffeur of de reserveringsbemiddelaar.

Dat begrip moet aldus gedefinieerd worden dat vermeld wordt welke persoonsgegevens daaronder verstaan worden.

[14] Zie inzonderheid GwH 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.6.2.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

2. Paragraaf 8, in verband met de nadere regels voor de toegang van de administratie tot de databank, moet aangevuld worden wat de in paragraaf 1, 7° tot 9°, bedoelde gegevens betreft.

Artikel 46

In paragraaf 1 wordt bepaald dat de lijst van de exploitanten van taxidiensten op het internet gepubliceerd moet worden en worden de gegevens opgesomd die daarbij vermeld moeten worden.

In de commentaar bij deze bepaling moet opgegeven worden om welke reden in die lijst de kentekenplaat van het voertuig (paragraaf 1, 4°) opgenomen wordt alsook het type aangepaste voertuigen dat de exploitant ter beschikking van de gebruikers stelt (paragraaf 1, 5°) teneinde tegemoet te komen aan de opmerking die de Gegevensbeschermingsautoriteit op dat punt gemaakt heeft in haar advies nr. 249/2021 van 23 december 2021.[15]

Artikel 48

1. In tegenstelling tot de overgangsbepalingen met betrekking tot de huidige exploitanten van taxidiensten[16] die tot de nieuwe categorie van standplaatstaxi's gerekend worden, bieden de overgangsbepalingen die gelden voor de houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna "VVC") afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 'betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur', die houders geen enkele garantie dat zij een straattaxidienst zullen kunnen blijven exploiteren na de vervaldatum van hun exploitatievergunning voor een VVC-dienst.

Het maximumaantal voertuigen die ingeschreven zullen kunnen worden in de categorie van de straattaxi's en waarvoor een vignet verkregen zal kunnen worden moet weliswaar nog vastgesteld worden door de regering, met toepassing van artikel 4, § 2, en de houders van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst afgegeven met toepassing van de ordonnantie van 27 april 1995 genieten voorrang bij de toekenning van de identificatievignetten voor straattaxi's (artikel 48, § 3, van het voorontwerp). Dat neemt niet weg dat in de paragrafen 2, 2°, en 3, uitdrukkelijk het geval beoogd wordt waarin dat aantal vignetten niet zal volstaan om te voldoen aan het totaal aantal aanvragen vanwege de huidige houders van een exploitatievergunning voor een VVC-dienst.

[15] "119. De Autoriteit ziet geen objectieve reden waarom gegevens over voertuigkentekens en voertuigtypes zouden moeten worden gepubliceerd. Deze gegevens zijn a priori irrelevant, en tenzij de aanvrager de noodzaak van de bekendmaking ervan in het kader van het voorontwerp rechtvaardigt, is dit niet in overeenstemming met het beginsel van de minimale gegevensverwerking."

[16] Zie artikel 47 van het voorontwerp.

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡

Een dergelijk verschil in behandeling kan afbreuk doen aan de vrijheid van ondernemen in hoofde van de betrokken huidige vergunningshouders en moet in de memorie van toelichting naar behoren verantwoord worden, mede gelet op het feit dat in het voorontwerp niet voorzien wordt in een mechanisme voor de schadeloosstelling van de VVC-exploitanten die genoopt zouden worden om hun activiteit stop te zetten, terwijl artikel 47, § 3, voorziet in een regeling inzake het overkopen van oude vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst waarvan de houders vrijwillig beslissen om hun activiteit stop te zetten.

SLOTOPMERKING

De interne verwijzingen naar andere bepalingen van het voorontwerp moeten in heel het ontwerp zorgvuldig herzien worden. Zo verbetere men op dit punt de artikelen 3, 3°, 9, § 1, 2° (lees: 9, 2°), 10, § 4, 2° (dat 3° wordt), 26, § 2, 3°, en § 3, 1°, 30, § 1, 4°, a) en d), 40, § 3, 1°, a), 43, § 1, 6°, en § 5, a), en 44, 3°.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Martine BAGUET

‡LW-CJDWMCADG-HBBBJUQ‡