



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 72.057/4
du 21 septembre 2022

advies 72.057/4
van 21 september 2022

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'relatif aux
sous-catégories de services de
taxis ainsi qu'aux quotas et
aux tarifs qui leur
sont applicables'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'betreffende de
subcategorieën van
taxidiensten en de quota en
tarieven die erop van
toepassing zijn'

Le 26 juillet 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 prorogé jusqu'au 26 septembre 2022 *, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 21 septembre 2022. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier assumé.

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 Bernard BLERO.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 21 septembre 2022.

* Par lettre du 27 juillet 2022.

Op 26 juli 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 verlengd tot 26 september 2022 * een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit ‘van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de subcategorieën van taxidiensten en de quota en tarieven die erop van toepassing zijn’.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 21 september 2022. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Charles-Henri VAN HOVE, toegevoegd 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 Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 september 2022.

* Bij brief van 27 juli 2022.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du 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, le projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉ PRÉALABLE

Les conditions techniques imposées aux véhicules par l'article 1^{er} du projet constituent des « règles techniques » au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information'. Or, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de cette directive, de telles règles techniques doivent, lorsqu'elles sont à l'état de projet, être communiquées à la Commission européenne ¹.

Un alinéa visant l'accomplissement de cette formalité préalable sera inséré dans le préambule du projet.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

1. Il n'y a pas lieu de viser l'article 39 de la Constitution, les articles 6, § 1^{er}, X, 8^o, et 20 de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles' et l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux institutions bruxelloises' au titre de fondement juridique du projet.

Les trois premiers alinéas seront donc omis.

2. À l'alinéa 4 (devenant l'alinéa 1^{er}), il convient de viser plus précisément, au titre de fondement juridique du projet, les articles 4, §§ 2, 3 et 4, 29, § 1^{er}, et 31, §§ 1^{er} et 2, de l'ordonnance du 9 juin 2022 'relative aux services de taxis'.

¹ En ce sens, voir notamment l'avis n° 68.845/4 donné le 8 mars 2021 sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'arrêté du Gouvernement du 4 septembre 2003 fixant le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale'.

DISPOSITIF

Article 3

1. L'article 3 du projet se borne à prévoir, pour les véhicules appartenant à la sous-catégorie qu'il crée, une dérogation à la condition d'ancienneté maximale de sept ans prévue à l'article 29, § 1^{er}, de l'ordonnance du 9 juin 2022.

Interrogé sur l'absence d'autre règle spécifique à cette sous-catégorie, notamment pour ce qui concerne le basculement vers le « tout-zéro-émissions » prévu par l'article 4 du projet, le délégué du Ministre-Président a répondu :

« Cette sous-catégorie des taxis de cérémonie vise des taxis de cérémonie qui ont une ancienneté de plus de 7 ans et qui effectuent pour des prestations de niche. Il s'agit par exemple du véhicule ancêtre qui fait une prestation pour un mariage. Notre projet d'arrêté ne précise pas les critères pour entrer dans cette catégorie. Nous devrions à mon sens prévoir une condition d'âge en lien avec l'arrêté LEZ (Art. 5, § 2, 7°) si non on risque d'avoir une contradiction entre notre arrêté et l'arrêté LEZ. On risque ainsi d'autoriser un taxi de cérémonie qui ne pourrait pas entrer à Bruxelles car il n'a pas encore 30 ans d'ancienneté. La 2^{ème} remarque du CE est pertinente. Il faudrait à mon sens préciser que les véhicules taxis de cérémonie ancien ne sont pas visés par le basculement. On aura plus de force si on reprend les mêmes critères que la LEZ qui prévoit déjà une dérogation pour ces véhicules ».

Il serait en effet pertinent de compléter en ce sens l'arrêté en projet.

2. La présentation de l'article 3 sera également revue, la création d'une seule sous-catégorie au sein de la catégorie des services de taxis de cérémonie ne nécessitant pas d'y procéder à une énumération.

Article 5

Interrogé sur les modalités de fixation des quotas de 1425 taxis de station et de 1825 taxis de rue fixés à l'article 5 du projet, le délégué du Ministre-Président a répondu :

« Le nombre de véhicule LVC actuellement autorisé est de 1423. Le nombre de taxis autorisé est actuellement de 1203 taxis de station. Le quotas a été fixé en tenant compte du nombre d'exploitant LVC et taxis actuellement en service avec une évolution sur base du nombre de demande d'exploitation introduite ».

Le fait que les nouveaux quotas soient supérieurs au nombre de véhicules actuellement autorisés est de nature à préserver les droits des exploitants de services de location de voitures avec chauffeurs et des chauffeurs exerçant actuellement cette activité, dans le cadre de la mise en œuvre des mesures transitoires prévues à l'article 48 de l'ordonnance du 9 juin 2022 ².

² Voir, à cet égard, l'observation particulière formulée à propos de cette disposition dans l'avis n° 71.119/4 donné le 23 mars 2022 sur l'avant-projet devenu l'ordonnance du 9 juin 2022, *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-2022, n° A-541/1, pp. 64 à 73, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/71119.pdf>.

L'existence de ces quotas, imposés par l'article 4, § 2, de l'ordonnance du 9 juin 2022, limite la liberté d'entreprendre, tant des personnes qui souhaiteraient débiter une activité d'exploitant de services de taxis ou de chauffeur que des acteurs actuels qui voudraient étendre leur activité.

L'auteur du projet sera par conséquent à même de justifier l'ensemble des quotas qu'il fixe.

Articles 7 à 9

1. Parmi les différents éléments tarifaires spécifiques aux services de taxis de station prestés sans réservation, l'article 7, 3°, du projet mentionne le « prix à la minute », lequel est fixé à 60 centimes par minute entamée.

Cette notion de « prix à la minute » est également utilisée dans la version française de l'article 8, § 1^{er}, 2°, pour la fixation des éléments tarifaires spécifiques aux services prestés moyennant réservation. La version néerlandaise de cette disposition recourt cependant au terme « *wachttijd* », dont la signification est plus précise.

La version française de l'article 9, 2°, du projet, relatif aux éléments tarifaires spécifiques aux services de taxis de rue appartenant à la sous-catégorie « grand luxe », utilise pour sa part les termes « temps d'attente », alors que sa version néerlandaise recourt au terme « *wachttarief* ».

Il revient à l'auteur du projet d'assurer la cohérence, la précision et la concordance linguistique de la terminologie utilisée.

2. L'article 9 du projet ne prévoit pas de tarif maximum applicable aux services de taxis de rue appartenant à la sous-catégorie « grand luxe »³.

Interrogé sur ce point, le délégué du Ministre-Président a répondu :

« S'agissant d'un service de grand-luxe pour une clientèle niche (acteurs, chanteurs, hommes d'affaires) comprenant souvent des services hors transport (protection, conciergerie), il a été jugé qu'un encadrement du prix maximum n'était pas nécessaire. L'encadrement du prix minimum permet de distinguer cette sous-catégorie des autres sous-catégorie ».

L'exécution complète de l'habilitation prévue à l'article 31, § 1^{er}, 1°, b), de l'ordonnance du 9 juin 2022 impose toutefois de fixer également le tarif maximum applicable aux services de taxis de rue appartenant à la sous-catégorie « grand luxe », lesquels font partie de la catégorie plus générale des « services prestés moyennant réservation » au sens de cette disposition.

L'article 9 sera complété en ce sens.

³ Comme le fait l'article 8, § 2, du projet pour les autres services prestés moyennant réservation.

Article 12

Comme en a convenu le délégué du Ministre-Président, les modalités d'indexation définies à l'article 12 du projet gagneraient à être complétées par une règle d'arrondissement du montant obtenu ⁴.

Article 13

La disposition transitoire reprise à l'article 13 du projet prévoit que les voitures de location avec chauffeur actuellement enregistrées en catégorie « grand luxe » seront considérées comme appartenant à la nouvelle sous-catégorie des taxis de rue de grand luxe (si leurs exploitants deviennent des exploitants de services de taxis de rue).

Interrogé sur la compatibilité de cette mesure transitoire avec le quota maximum de 85 véhicules prévu par l'article 5 du projet pour cette sous-catégorie de véhicules, le délégué du Ministre-Président a confirmé que cette mesure ne pouvait concerner que 33 véhicules actuellement enregistrés comme « VLC grand luxe ».

Il est pris acte de cette explication.

*

⁴ Comme le prévoit actuellement l'article 1^{er}, alinéa 4, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008 'fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur', abrogé par l'article 14, 2°, du projet.

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 ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

VOORAFGAAND VORMVEREISTE

De technische voorwaarden die artikel 1 van het ontwerp voor de voertuigen voorschrijft, vormen “technische voorschriften” in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’. Krachtens artikel 5, lid 1, van die richtlijn moeten dergelijke technische voorschriften echter al in hun ontwerpstadium aan de Europese Commissie worden meegedeeld.¹

In de aanhef moet een lid worden ingevoegd dat naar de vervulling van dat voorafgaande vormvereiste verwijst.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

1. Er is geen reden om artikel 39 van de Grondwet, de artikelen 6, § 1, X, 8°, en 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ en artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse Instellingen’ te vermelden als rechtsgrond van het ontwerp.

De eerste drie leden moeten dus worden weggelaten.

2. In het vierde lid (dat het eerste lid wordt) dient meer specifiek te worden verwezen naar de artikelen 4, §§ 2, 3 en 4, 29, § 1, en 31, §§ 1 en 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022 ‘betreffende de taxidiensten’ als rechtsgrond van het ontwerp.

¹ Zie in die zin onder meer advies 68.845/4 van 8 maart 2021 over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ‘tot wijziging van het besluit van de regering van 4 september 2003 tot vaststelling van het maximumaantal voertuigen waarvoor vergunningen voor het exploiteren van een taxidienst afgeleverd kunnen worden op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest’.

DISPOSITIEF

Artikel 3

1. Artikel 3 van het ontwerp roept een subcategorie in het leven en beperkt zich ertoe voor de voertuigen die tot die subcategorie behoren, te voorzien in een afwijking van de voorwaarde dat die voertuigen maximaal zeven jaar oud zijn, zoals die vastgelegd is in artikel 29, § 1, van de ordonnantie van 9 juni 2022.

Op de vraag waarom er voor die subcategorie niet in nog andere specifieke regels wordt voorzien, met name met betrekking tot de omschakeling naar de “algehele nuluitstoot” waarin artikel 4 van het ontwerp voorziet, heeft de gemachtigde van de minister-president het volgende geantwoord:

“Cette sous-catégorie des taxis de cérémonie vise des taxis de cérémonie qui ont une ancienneté de plus de 7 ans et qui effectuent pour des prestations de niche. Il s’agit par exemple du véhicule ancêtre qui fait une prestation pour un mariage. Notre projet d’arrêté ne précise pas les critères pour entrer dans cette catégorie. Nous devrions à mon sens prévoir une condition d’âge en lien avec l’arrêté LEZ (Art. 5, § 2, 7°) si non on risque d’avoir une contradiction entre notre arrêté et l’arrêté LEZ. On risque ainsi d’autoriser un taxi de cérémonie qui ne pourrait pas entrer à Bruxelles car il n’a pas encore 30 ans d’ancienneté. La 2^{ème} remarque du CE est pertinente. Il faudrait à mon sens préciser que les véhicules taxis de cérémonie ancien ne sont pas visés par le basculement. On aura plus de force si on reprend les mêmes critères que la LEZ qui prévoit déjà une dérogation pour ces véhicules.”

Het zou inderdaad relevant zijn het ontworpen besluit in die zin aan te vullen.

2. Ook de presentatie van artikel 3 moet worden herzien: in de categorie van de ceremoniële taxidiensten wordt maar een enkele subcategorie ingevoerd, die dus niet hoeft te worden genummerd.

Artikel 5

Op de vraag op basis van welke regels in artikel 5 van het ontwerp de quota van 1425 standplaatstaxi's en 1825 straattaxi's worden vastgesteld, heeft de gemachtigde van de minister-president het volgende geantwoord:

“Le nombre de véhicule LVC actuellement autorisé est de 1423. Le nombre de taxis autorisé est actuellement de 1203 taxis de station. Le quotas a été fixé en tenant compte du nombre d’exploitant LVC et taxis actuellement en service avec une évolution sur base du nombre de demande d’exploitation introduite.”

Het feit dat de nieuwe quota hoger liggen dan het aantal voertuigen dat momenteel wordt toegestaan, zorgt ervoor dat de rechten van de exploitanten van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en van de chauffeurs die momenteel die activiteit uitoefenen, worden gevrijwaard in het kader van de tenuitvoerlegging van de overgangsmaatregelen waarin artikel 48 van de ordonnantie van 9 juni 2022 voorziet.²

Het bestaan van die quota, voorgeschreven bij artikel 4, § 2, van de ordonnantie van 9 juni 2022, vormt een beperking van de vrijheid van ondernemen, zowel voor personen die een activiteit als exploitant van taxidiensten of als chauffeur willen opstarten, als voor de huidige actoren die hun activiteit wensen uit te breiden.

De steller van het ontwerp moet bijgevolg alle quota die hij vaststelt, kunnen verantwoorden.

Artikelen 7 tot 9

1. Bij de specifieke tariefbepalingen voor de standplaatstaxidiensten die zonder reservering worden verleend, wordt in artikel 7, 3°, van het ontwerp in de Franse tekst “prix à la minute” en in de Nederlandse tekst “prijs per minuut” vermeld, die luidens die bepaling 60 eurocent per begonnen minuut bedraagt.

Dat begrip “prix à la minute” wordt ook in de Franse tekst van artikel 8, § 1, 2°, gebruikt voor de vaststelling van de specifieke tariefbepalingen voor de diensten die op basis van reservering worden verleend. De Nederlandse tekst van die bepaling bezigt echter de term “wachttijd”, die een specifiekere betekenis heeft.

De Franse tekst van artikel 9, 2°, van het ontwerp, betreffende de specifieke tariefbepalingen voor de straattaxidiensten die behoren tot de subcategorie “luxevoertuigen”, gebruikt dan weer de term “temps d’attente” waar de Nederlandse tekst “wachttarief” gebruikt.

De steller van het ontwerp dient ervoor te zorgen dat de terminologie die in de beide taalversies wordt gebruikt samenhangend en nauwkeurig, en met elkaar in overeenstemming is.

2. Artikel 9 van het ontwerp voorziet niet in een maximumtarief dat geldt voor de straattaxidiensten die tot de subcategorie “luxevoertuigen” behoren.³

² Zie in dat verband de bijzondere opmerking over die bepaling in advies 71.119/4 van 23 maart 2022 over het voorontwerp dat heeft geleid tot de ordonnantie van 9 juni 2022, *Parl.St.* Br.Parl. 2021-22, nr. A-541/1, 64-73, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/71119.pdf>.

³ Zoals artikel 8, § 2, van het ontwerp wel doet voor de andere diensten die op basis van reservering worden verleend.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister-president het volgende geantwoord:

“S’agissant d’un service de grand-luxe pour une clientèle niche (acteurs, chanteurs, hommes d’affaires) comprenant souvent des services hors transport (protection, conciergerie), il a été jugé qu’un encadrement du prix maximum n’était pas nécessaire. L’encadrement du prix minimum permet de distinguer cette sous-catégorie des autres sous-catégorie.”

De volledige tenuitvoerlegging van de machtiging waarin artikel 31, § 1, 1°, b), van de ordonnantie van 9 juni 2022 voorziet, vereist evenwel dat ook het maximumtarief wordt vastgesteld dat geldt voor de straattaxidiensten behorende tot de subcategorie “luxevoertuigen”, die deel uitmaken van de meer algemene categorie “diensten die op basis van reservering worden verleend” in de zin van die bepaling.

Artikel 9 moet in die zin worden aangevuld.

Artikel 12

De gemachtigde van de minister-president heeft beaamd dat de regels voor de indexerings, bepaald in artikel 12 van het ontwerp, zouden moeten worden aangevuld met een regel voor het afronden van het verkregen bedrag.⁴

Artikel 13

De overgangsbepaling in artikel 13 van het ontwerp stelt dat huurvoertuigen met chauffeur die momenteel in de “luxe-klasse” staan geregistreerd, worden beschouwd als behorende tot de nieuwe subcategorie luxestraattaxi’s (indien de exploitanten in kwestie exploitant van straattaxidiensten worden).

⁴ Zoals momenteel wordt bepaald in artikel 1, vierde lid, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 maart 2008 ‘ter vastlegging van de minimumtarieven van toepassing op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur’, opgeheven door artikel 14, 2°, van het ontwerp.

Op de vraag of die overgangsmaatregel verenigbaar is met het maximumquotum van 85 voertuigen waarin artikel 5 van het ontwerp voor die subcategorie voertuigen voorziet, heeft de gemachtigde van de minister-president bevestigd dat die maatregel enkel kan slaan op de 33 voertuigen die momenteel als “VLC grand luxe” (luxehuurvoertuig met chauffeur) geregistreerd staan.

Van die uitleg wordt akte genomen.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Charles-Henri VAN HOVE

Martine BAGUET