

REP-Vervoort-444-Bijlage 1	_____	2
REP-Vervoort-444-Bijlage 2	_____	95

**INTERNATIONALE VERGELIJKENDE STUDIE OVER HET BEZOLDIGD  
PERSONENVERVOER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

**Juridische analyse**

**GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL – BRUSSEL MOBILITEIT  
DIRECTIE PERSONENVERVOER**



*Alle Diensten zijn uitsluitend bedoeld ten behoeve van Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité, die het exclusieve recht heeft om zich te beroepen op de studie, INTERNATIONALE VERGELIJKENDE STUDIE OVER HET BEZOLDIGD PERSONENVERVOER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (BIJZONDER BESTEK BMB/DT /T18.027), (de "Prestatie") en deze te gebruiken. De Prestatie is strikt privé en vertrouwelijk en is uitsluitend bedoeld ten behoeve van Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité. De ontvangst of het gebruik door een andere persoon of entiteit dan Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité van enig advies, mening, rapport, ander resultaat of andere informatie die voortvloeit uit de Diensten heeft niet tot gevolg dat er een zorgvuldigheidsplicht ontstaat, een professionele relatie, of huidige of toekomstige aansprakelijkheid van welke aard dan ook tussen deze personen en Deloitte. Dienovereenkomstig, als een persoon of entiteit anders dan Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité vertrouwt op de Prestatie of enig ander deel van de Diensten, zullen zij dit op eigen risico doen, en Deloitte, de Entiteiten van Deloitte of haar Onderaannemers dragen geen zorgvuldigheidsplicht of enige verplichting of aansprakelijkheid van welke aard dan ook jegens hen, of jegens enige andere persoon die ze later ontvangt.*

TEKST DOOR DE AUTEURS VERTAALD UIT HET FRANS

## Voorwoord

De taxi-sector kent reeds enkele jaren een aanzienlijke evolutie in haar activiteit. De opkomst van boekingsplatformen, nieuwe diensten en praktijken zijn elementen die de sector hebben veranderd en die er noodzakelijkerwijs toe leiden dat overheden hun regelgeving dienen te wijzigen. Met het oog op deze ingrijpende ontwikkelingen was een hervorming van de Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur noodzakelijk.

Sinds 2015 stelde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een ontwerp-Taxiplan op, waarin nieuwe regelgeving voor de Brusselse taxi's wordt vastgelegd, bedoeld om klanten meer keuze en veiligheid te bieden en tegelijkertijd de positie van de taxichauffeur te versterken<sup>1</sup>. In wezen heeft het Taxiplan tot doel ervoor te zorgen dat het Brusselse mobiliteitsbeleid rekening houdt met de wezenlijke veranderingen in de sector en "de strategische krachtlijnen van het toekomstige juridische kader voor het bezoldigde personenvervoer uit te stippelen met als doelstelling de Brusselse mobiliteit te optimaliseren en de organisatie van de sector te verbeteren en dit door de chauffeur centraal te plaatsen binnen de hervorming en de bestaande sector te begeleiden bij de implementering van deze hervorming."<sup>2</sup>

Het ontwerp-Taxiplan werd gevolgd door de goedkeuring in eerste lezing van het voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 1 februari 2018. Dit werd geïnitieerd door Pascal Smet, toenmalig minister van Mobiliteit.

De Economische en Sociale Raad, het Taxi Adviescomité en de Gewestelijke Commissie Mobiliteit brachten hierover advies uit. Teneinde de verschillende voorgestelde hervormingen te kunnen analyseren, verzocht de Economische en Sociale Raad om een sociaal-economische, juridische en internationale marktstudie uit te voeren betreffende de gehele sector van bezoldigd personenvervoer.

De vorige regering initieerde vervolgens de voormelde studie. Voorliggend rapport betreft het juridische luik van de studie.

---

<sup>1</sup> Zie voor een beschrijving van het Taxiplan: Brussel Mobiliteit (Gewestelijke Overheidsdienst Brussel), "Taxiplan", beschikbaar via de volgende link: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/taxiplan>.

<sup>2</sup> Principenota inzake het Taxiplan betreffende de principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer, beschikbaar via de volgende link: [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota\\_taxiplan\\_0.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf).

## Samenvattende analyse

# I. Een juridische analyse van het vergunningssysteem

## 1. Wat is de impact van een verenigde sector vanuit het oogpunt van behoorlijke regelgeving?

**1.** Wij begrijpen dat door de invoering van de numerus clausus, de vergunningen een zekere waarde hebben verworven, vooral omdat ze alleen kunnen worden overgedragen in de specifieke gevallen beschreven in de artikelen 10, 10*bis* en 10*ter* van de ordonnantie van 27 april 1995 en onder de voorwaarden van deze artikelen. Wij begrijpen dan ook dat er veel is geïnvesteerd in de huidige vergunningen. Dit noopt tot een analyse van de verenigbaarheid van de voorgestelde verenigde sector met de verschillende toepasselijke rechtsbeginselen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat de oude vergunningen hun geldigheid zullen verliezen als gevolg van de invoering van de nieuwe vergunningen in het kader van de beoogde verenigde sector.

**2. Het rechtszekerheid en vertrouwelijkheidsbeginsel** houdt in dat de wetgever zonder objectieve en redelijke rechtvaardiging geen afbreuk kan doen aan het belang voor de rechtsonderhorigen om de juridische gevolgen van hun acties te kunnen voorzien.<sup>3</sup>

Het Grondwettelijk Hof heeft met name geoordeeld dat, indien de wetgever meent dat een beleidswijziging noodzakelijk is, hij kan besluiten tot een onmiddellijke inwerkingtreding en dient hij **in beginsel niet te voorzien in een overgangsregeling**<sup>4</sup>. Wanneer toch in een overgangsregeling wordt voorzien, is het van belang dat, in lijn met de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, de **overgangsmaatregelen algemeen zijn en gegrond op objectieve en pertinente criteria**<sup>5</sup>.

Naar analogie met de geanalyseerde rechtspraak, **zouden de twee vergunningssystemen dus gedurende enige tijd naast elkaar kunnen bestaan.**

Het lijkt er evenwel op dat de coëxistentie van twee vergunningssystemen over een te lange periode tot marktverstoring kan leiden<sup>6</sup>. De verwarring en ongelijkheid die zouden ontstaan, lijken noch wenselijk voor de klant, noch voor de toezichthoudende autoriteiten, noch voor de taxi-exploitanten en -chauffeurs.

**3. Een wijziging van het vergunningssysteem** – zolang dit in het algemeen belang is en onder de wettelijke voorwaarden plaatsvindt – **lijkt als dusdanig niet in strijd met het legaliteitsbeginsel, zelfs al zou de vergunning als een eigendomsrecht worden beschouwd.**

Zoals hierboven is opgemerkt, houdt het rechtszekerheids- en vertrouwelijkheidsbeginsel in dat de wetgever zonder objectieve en redelijke rechtvaardiging geen afbreuk kan doen aan het belang voor de rechtsonderhorigen om de juridische gevolgen van hun acties te kunnen voorzien<sup>7</sup>. In

<sup>3</sup> Zie met name GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017, B.7.1; GwH, 27 april 2017, nr. 48/2017, B.41.1; GwH, 18 januari 2018, nr. 7/2018, B.9.2; GwH, 22 november 2018, nr. 158/2018, B.16.

<sup>4</sup> GwH, 22 december 2016, n° 170/2016.

<sup>5</sup> Zie met name GwH, 4 oktober 2018, nr. 122/2018, B.4; GwH, 16 februari 2017, nr. 20/2017, B.8; GwH, 3 maart 2016, nr. 32/2016, B.6; GwH, 30 april 2015, nr. 46/2015, B.7.2.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Zie met name GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017, B.7.1; GwH, 27 april 2017, nr. 48/2017, B.41.1; GwH, 18 januari 2018, nr. 7/2018, B.9.2; GwH, 22 november 2018, nr. 158/2018, B.16.

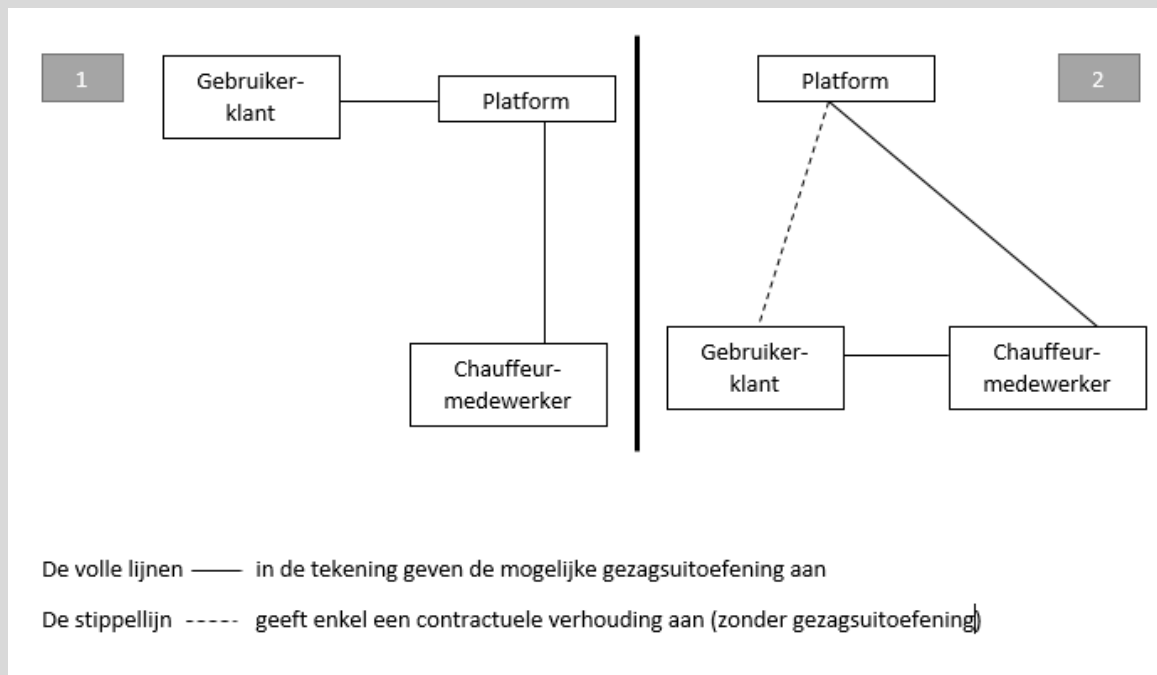
ieder geval is het belangrijk op te merken dat bij de oprichting van een "compensatiefonds" rekening moet worden gehouden met de hierboven genoemde voorwaarden, zoals de vereiste van rechtmatige belangen.

4. De beoordeling van het **gelijkheidsbeginsel** vindt plaats in vier fasen: (1) het verschil/de gelijkheid in behandeling moet een wettig doel nastreven, (2) het moet steunen op een objectief criterium, (3) dat criterium moet adequaat, relevant of pertinent zijn om het nagestreefde doel te bereiken en (4) het moet ook in verhouding staan tot dat doel, wat met name inhoudt dat het geen onevenredige gevolgen mag hebben.<sup>8</sup>

In het geval van een verenigde sector lijkt het daarom **aangewezen om binnen deze verenigde sector subcategorieën te voorzien.**

## 2. Wat zijn de mogelijke relaties tussen platformen zoals Uber en de chauffeurs, en wat is de impact op hun statuut?

5. We kunnen bij de platformen **een driehoeksrelatie** identificeren<sup>9</sup>:



6. Afhankelijk van de mate van controle die door het platform wordt uitgeoefend – en rekening houdend met alle relevante criteria die in dit rapport worden genoemd (organisatie van het werk, organisatie van de werktijd, enz.) – kan er **inderdaad sprake zijn van een relatie van schijnzelfstandigheid, wat echter van geval tot geval zal moeten worden beoordeeld.**

## 3. Wat zijn de mogelijke oplossingen voor het misbruik van het werknemersstatuut en het fenomeen van "schijnzelfstandigen"?

7. Een aantal van de in Europa gehanteerde oplossingen met betrekking tot het misbruik van het werknemersstatuut en het fenomeen van "schijnzelfstandigen" werden bestudeerd, zoals een

<sup>8</sup> D. BIJNENS, H. BORTELS EN J. THEUNIS, "Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18)", *Tijdschrift voor Wetgeving*, 2019, p. 55.

<sup>9</sup> S. NERINCKX, "De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie", *Revue de droit social (RDS)*, 2018/3, 10.

**tussenstatuut** tussen werknemers en zelfstandigen. Een aantal landen, waaronder Duitsland, Oostenrijk, Canada, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Korea en Slovenië, beschikken over dergelijke "gemengde" statuten, die een oplossing kunnen bieden voor de werknemers van de platformen.

**8.** Een andere mogelijkheid is om **het statuut van de chauffeurs verduidelijken**. Sinds de taxihervorming in Portugal dienen chauffeurs die voor een platform willen werken, een arbeidsovereenkomst met dat platform te hebben. Het aantal uren dat per dag kan worden gewerkt is beperkt. Dit zou een piste kunnen zijn, hoewel er dan nog steeds sprake van schijnzelfstandigheid kan zijn. In dit verband zouden ook bepaalde garanties kunnen worden opgenomen<sup>10</sup>.

**9. Minimumtarieven** zouden een gunstige werkomgeving kunnen creëren door een overaanbod te vermijden. Het instellen van dergelijke tarieven zou ook er toe kunnen bijdragen dat chauffeurs niet gedwongen worden tegen dumpingprijzen te werken<sup>11</sup>. Het opleggen van dergelijke tarieven zou wel moeten worden gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang, hetgeen reeds in de rechtspraak werd gespecificeerd<sup>12</sup>.

In Californië werd "Assembly Bill n° 5"<sup>13</sup> aangenomen om personen in staat te stellen het statuut van echte werknemers en betere sociale omstandigheden te verkrijgen, zoals het minimumloon of de ziektekostenverzekering<sup>14</sup>.

Er zij op gewezen dat het Franse Hof van Cassatie onlangs heeft besloten om de contractuele relatie tussen Uber en haar chauffeurs te herkwalficeren als een arbeidsovereenkomst. Het Hof van Cassatie oordeelde dat er bij de aansluiting op het Uber-platform een gezagsrelatie bestaat tussen de Uber en de chauffeur, zodat de chauffeur zijn diensten als werknemer en niet als zelfstandige verricht<sup>15</sup>.

#### **4. Wat zijn de gevolgen van het koppelen van de vergunning aan de chauffeur of aan de exploitant?**

**10.** Luidens de thans geldende ordonnantie van 27 april 1995 wordt de vergunning aan de exploitant verleend op grond van de artikelen 8 en 18. In de praktijk is het mogelijk om bij het verlenen van een vergunning aan de exploitant, deze zowel aan een rechtspersoon als aan een natuurlijke persoon te verlenen. Ook is het denkbaar aan om de chauffeur, in zijn hoedanigheid van natuurlijk persoon, de vergunning te verlenen.

We bieden een overzicht van het huidige vergunningenkader, met daaraan toegevoegd een aantal aandachtspunten voor de hervorming van dit kader.

De mogelijke hervorming van het verlenen van een vergunning aan een exploitant of chauffeur brengt een aantal aandachtspunten met zich mee, waarmee in het voorkomend geval rekening zal moeten worden gehouden. De keuze voor het verlenen van de vergunning aan de exploitant of chauffeur brengt zowel voor- als nadelen met zich mee.

<sup>10</sup> B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIAÇÃO, "Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective" in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, pp. 353-354.

<sup>11</sup> G. DOMÉNECH-PASCUAL, A. SORIANO-ARNANZ, "Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018, p. 361.

<sup>12</sup> GwH, 11 februari 2004, nr. 25/2004.

<sup>13</sup> Californian Assembly Bill No. 5, 9 september 2019, beschikbaar via de volgende link: [https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5).

<sup>14</sup> Californian Assembly Bill No. 5, 9 september 2019, Section 1, (e).

<sup>15</sup> Cass. fr., 4 maart 2020, nr. 374 (19-13.316).

## 5. Wat zijn mogelijke oplossingen voor de vele klachten tegen chauffeurs?

**11.** We begrijpen dat er binnen de sector veel klachten worden ingediend (wegens weigering van korte ritten, agressief gedrag, misbruik van tarieven, identificatie van bestuurders). We hebben daarom de **mogelijke oplossingen op het gebied van: informatie, preventie, administratieve controle en handhaving bij inbreuken**, verzameld in een tabel.

We maakten hierbij tevens **een onderscheid tussen maatregelen voor chauffeurs, exploitanten, platformen, op sectorbreed niveau en passagiers** gemaakt.

**12.** We onderzochten eveneens **de administratieve en strafrechtelijke inbeslagname van het voertuig en de onmiddellijke inning**, aangezien de strafrechtelijke inbeslagname en de onmiddellijke inning in principe onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen in het kader van het strafprocesrecht. In dit verband is het belangrijk op te merken dat de Raad van State heeft aangegeven dat de bevoegdheden van de regionale wetgever om een sanctie in te voeren, zoals administratieve inbeslagname, aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen.

## II. Een juridische analyse van de numerus clausus

### 1. Het begrip

**13.** Met betrekking tot de exploitatie van taxidiensten is het begrip "numerus clausus" een maatregel die bedoeld is om de vergunningen voor de exploitatie van taxidiensten<sup>16</sup> te regelen en die concreet het aantal taxi's op het grondgebied van een regio reguleert<sup>17</sup>.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het totale aantal voertuigen dat kan worden gebruikt in het kader van vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst beperkt<sup>18</sup> en dus onderworpen aan een numerus clausus. In dit verband wordt het maximumaantal voertuigen waarvoor een vergunning kan worden afgegeven, bepaald door de Brusselse regering<sup>19</sup>. Volgens de bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 wordt dit aantal vastgesteld in functie van de openbare dienst en de noden<sup>20</sup>.

Bijgevolg zal moeten worden bepaald hoe de invoering van een numerus clausus gerechtvaardigd is in het licht van het begrip openbaar nut van de dienst.

De invoering van een kwantitatieve maatregel zoals de numerus clausus heeft het voorwerp uitgemaakt van een OESO-studie, die verschillende positieve punten van dergelijke maatregel opsomt.

### 2. Het openbaar nut van de dienst

**14.** Het begrip openbaar nut van de dienst impliceert dat de wetgevende en uitvoerende instanties voorwaarden dienen te creëren voor een voldoende kwalitatieve dienstverlening voor het bezoldigde personenvervoer, desgevallend middels regulering<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?", *op.cit.*, p. 492.

<sup>17</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 68.

<sup>18</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?", *op.cit.*, p. 484.

<sup>19</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 1 juni 1995., art. 5.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9, pp. 799-800.

**15.** De functie van openbaar nut van de dienst kan het opleggen van een zekere mate van kwalitatieve en kwantitatieve eisen rechtvaardigen, bijvoorbeeld het invoeren van een numerus clausus<sup>22</sup>.

### **3. Is een algemene numerus clausus altijd verenigbaar met het Gemeenschapsrecht en is differentiatie voor bepaalde categorieën noodzakelijk?**

**16.** In het Europees recht wordt de toegang tot de markt gewaarborgd door de vrijheid van vestiging, beschermd op grond van artikel 49 VWEU.

In dit verband kunnen maatregelen die de uitoefening van de vrijheid van vestiging belemmeren, alleen worden gerechtvaardigd op grond van artikel 49 VWEU indien zij voldoen aan de voorwaarden van de viervoudige toets, en met name indien zij gerechtvaardigd zijn om dwingende redenen van algemeen belang.

**17.** In het huidige geval zou de numerus clausus voor de hele sector kunnen worden gerechtvaardigd door de noodzaak om de mobiliteitsproblemen in de hoofdstad aan te pakken met een dienstverlening die bovendien veilig, vlot en efficiënt is. De vereisten van goed wegbeheer en efficiënt wegvervoer zouden ook een dergelijke numerus clausus kunnen rechtvaardigen. Bovendien lijkt het een rechtmatig doel om het aantal voertuigen dat van de voorrangstroken gebruik kan maken, te beperken.

**18.** Als daarentegen niet aan voormelde voorwaarden wordt voldaan, zou een numerus clausus mogelijk in strijd kunnen zijn met het fundamentele recht op vrijheid van vestiging.

**19.** Hoewel de numerus clausus kan beogen de exploitatie van de taxidiensten te reguleren, wordt de taximarkt in Brussel daarnaast ook geconfronteerd met de instroom vanuit Wallonië en Vlaanderen<sup>23</sup>. Dit zal in het volgende deel van deze studie worden besproken.

### **4. Samenvattende conclusie**

**20.** Op basis van de elementen die voor het opstellen van dit rapport zijn bestudeerd, begrijpen we dat één van de beoogde pistes de invoering van een numerus clausus voor de gehele sector is, m.a.w. voor zowel taxidiensten als voor diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

**21.** Uit onze eerdere analyse is gebleken dat een numerus clausus zou kunnen worden ingevoerd, op voorwaarde van een gedetailleerde motivering en op voorwaarde dat de maatregel wordt vastgesteld conform de rechtspraak, in het bijzonder die van het Grondwettelijk Hof.

Zo lijkt het bijvoorbeeld passend om, zoals hierboven aangegeven, te voorzien in een verenigde sector met subcategorieën.

---

<sup>22</sup> S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *op.cit.*, pp. 799-800.

<sup>23</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020 p. 15.



### III. Een juridische analyse van de mogelijke beperking van de diensten die worden verleend door voertuigen met een vergunning van het Waalse of Vlaamse Gewest

**1. In hoeverre kan het verrichten van diensten door voertuigen met een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, door het Waalse of Vlaams Gewest afgegeven, worden geregeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?**

**22.** De doelstellingen die worden nagestreefd om een controle op dit vlak uit te voeren, lijken om **verschillende redenen gerechtvaardigd**: het vermijden van oneerlijke en schadelijke concurrentie, het vermijden van inflatie van vergunningen en het vermijden dat de doeltreffendheid van de bepalingen wordt teniet gedaan door het omzeilen van de regels.

**23. Het Grondwettelijk Hof** was van oordeel dat **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** krachtens artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen **een samenwerkingsakkoord vereist is** <sup>24</sup>.

**24.** In een samenwerkingsakkoord dient ook rekening te worden gehouden met het beginsel **wederzijdse erkenning**. Zo oordeelde het Grondwettelijk Hof reeds:

*« 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 aantoonde dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken»*<sup>25</sup>

Dit impliceert dat de wens om dienstverleners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beschermen tegen concurrentie van andere dienstverleners, louter omwille van het feit dat zij in het Waalse Gewest of het Vlaamse Gewest zijn gevestigd, per definitie onverenigbaar is met het beginsel van de Economische en Monetaire Unie en derhalve niet als een legitiem doel kan worden beschouwd.

Aangezien de nieuwe Vlaamse wetgeving echter op bepaalde niveaus flexibeler is - en met name de numerus clausus en (tijdelijk) de minimum- en maximumtarieven werden opgegeven - zou een weigering van erkenning mogelijks gerechtvaardigd kunnen worden op basis van de hierboven genoemde legitieme doelstellingen (zie hierboven "controledoelstellingen").

Indien de Brusselse regelgeving inzake taxidiensten om juridische redenen strengere regels bevat dan de andere regio's, zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen weigeren de in een ander Gewest afgegeven vergunningen te erkennen.

**25.** Dit gezegd zijnde, en aangezien ervoor moet worden gezorgd dat er geen onevenredige belemmering is voor het vrij verrichten van diensten<sup>26</sup>, zouden occasionele ritten desgevallend

<sup>24</sup> GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015, B.6.

<sup>25</sup> GwH, 29 april 2010, nr. 41/2010, B 5.3.

<sup>26</sup> GwH, 15 oktober 1996, nr. 56/96.

toch kunnen worden toegelaten. Het is dan enkel in het geval van systematische dienstverlening – bijvoorbeeld wanneer een Vlaamse of Waalse vergunning hoofdzakelijk of uitsluitend wordt gebruikt voor het verrichten van diensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – dat de doelstellingen van de wetgever niet gegarandeerd zijn.

**26.** Wat de inhoud betreft, zou de **wetgever van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de bestaande vergunningen uit de andere gewesten kunnen voorzien in een verbod op ritten die zich over het grondgebied van verschillende gewesten uitstrekken vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rekening houdend met het advies van de Raad van State<sup>27</sup> en de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.**

Daarnaast, en voor zover als nodig, kunnen er in de ordonnantie bepalingen worden ingevoegd die een indirecte impact op de problematiek hebben, bijvoorbeeld middels het aanpakken van het creëren van overlasterisituaties (in het bijzonder tijdens klantenwerving), door het opzetten van een perimeter rond locaties / attractiepalen, enz.

**27.** De goedkeuring van **een samenwerkingsovereenkomst lijkt relevant en aangewezen in het precieze geval dat diensten zich uitstrekken over het grondgebied van verschillende gewesten.** Dergelijke samenwerkingsovereenkomst is ook opgenomen in het regeerakkoord 2019-2024.

## **2. Welke middelen kunnen worden gebruikt om het systematische karakter van de diensten te verifiëren?**

**28.** We begrijpen dat één van de beoogde mogelijkheden is **om geen systematische diensten toe te staan die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest** worden uitgevoerd door voertuigen met een Vlaamse en Waalse vergunning. Om die reden werd de mogelijkheid onderzocht om met name voor dit doel gebruik te maken van videobewakingsbeelden.

**29.** We hebben daarom een algemeen overzicht gemaakt van de mogelijke aandachtspunten (operationeel en juridisch) in een tabel waarin de volgende aspecten worden belicht: **het gebruik van gegevens die tijdens een controle ter plaatse worden verzameld, het gebruik van door videobewaking verzamelde gegevens, het gebruik van door Brusselse platformen verzamelde gegevens en de uitwisseling van gegevens tussen de gewesten.**

## **IV. Een juridische analyse van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales**

### **1. Wat is de status van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales, en wat zijn de juridische verschillen?**

**30.** In zijn arrest van 20 december 2017 heeft het Hof van Justitie de kwestie van de kwalificatie van de door Uber verleende diensten onderzocht: zijn het diensten van een informatiemaatschappij (diensten die gewoonlijk tegen vergoeding worden verricht, op afstand, elektronisch en op individueel verzoek van een ontvanger van diensten) of zijn het vervoersdiensten?<sup>28</sup>

<sup>27</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

<sup>28</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nr. 18.

**31.** Ten eerste dient er te worden benadrukt dat de diensten van de informatiemaatschappij onderworpen zijn aan het beginsel van het vrije verkeer van diensten<sup>29</sup> en aan de bepalingen van de Europese dienstenrichtlijn<sup>30</sup>, met name artikel 2, lid 2, onder d), waarin wordt bepaald dat de lidstaten de uitoefening van dienstenactiviteiten alleen onder beperkende voorwaarden afhankelijk mogen stellen van een vergunning. Dergelijke diensten vallen ook onder de richtlijn inzake elektronische handel<sup>31</sup>, met name artikel 3, lid 2, dat beperkingen van het vrije verkeer van diensten van de informatiemaatschappij in principe verbiedt.

Vervoersdiensten vallen onder het toepassingsgebied van artikel 58, eerste alinea, van het VWEU, zodat de toepassing van het beginsel van het vrije verkeer van diensten moet worden verwezenlijkt door de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoersbeleid<sup>32</sup>. Bij gebrek aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen op dit vlak is het derhalve aan de lidstaten om, volgens het Hof van Justitie, dergelijke regels of maatregelen vast te stellen in overeenstemming met de algemene bepalingen van het VWEU, met inbegrip van het gelijkheidsbeginsel<sup>33</sup>.

Volgens het Hof oefent Uber ook een beslissende invloed uit op de voorwaarden waaronder de vervoersdienst door de chauffeurs wordt uitgevoerd, wat verder gaat dan alleen maar bemiddeling tussen een chauffeur en de klant<sup>34</sup>. De kwalificatie benadrukt dus uitdrukkelijk de invloed en de controle van het platform op de aangeboden diensten.

**32.** Zo heeft het Hof in zijn jurisprudentie aangegeven dat de contactdienst van Uber met chauffeurs die hun eigen voertuig gebruiken, in dit geval een kwestie van vervoersdiensten was. Het Hof oordeelde dan ook dat Richtlijn 2000/31/EG van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (de "richtlijn inzake elektronische handel") in dit geval niet van toepassing is op de door Uber aangeboden bemiddelingsdienst. Het Hof oordeelde ook dat Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt evenmin van toepassing is op deze richtlijn<sup>35</sup>.

<sup>29</sup> Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), ondertekend op 13 december 2007, *P.B.* L 26 oktober 2012, art. 56.

<sup>30</sup> Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt, *P.B.* L 27 december 2006.

<sup>31</sup> Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt ("Richtlijn inzake elektronische handel"), *P.B.* L 17 juli 2000.

<sup>32</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C434/15, nr. 45.

<sup>33</sup> *Ibid.*, nr. 47.

<sup>34</sup> *Ibid.*, nr. 39.

<sup>35</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nrs. 42-43. Wij hernemen hierna de randnummers 33 tot 49 van het arrest, die voor deze studie relevant zijn:

**33** *Met zijn eerste en zijn tweede vraag, die samen moeten worden behandeld, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 56 VWEU, gelezen in samenhang met artikel 58, lid 1, VWEU, alsook artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34 – waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst – in die zin moeten worden uitgelegd dat een bemiddelingsdienst, zoals aan de orde in het hoofdgeding, waarmee particuliere bestuurders, die hun eigen voertuig gebruiken, door middel van een smartphoneapp, tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een stadstraject willen afleggen, moet worden gekwalificeerd als een „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU, en dus moet worden uitgesloten van de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31, dan wel of deze dienst, integendeel, binnen de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31 valt.*

**34** *Dienaangaande moet worden opgemerkt dat een bemiddelingsdienst waarmee een particuliere bestuurder, die zijn eigen voertuig gebruikt, in contact wordt gebracht met een persoon die een stadstraject wil afleggen, in beginsel, een dienst is die te onderscheiden is van de vervoerdienst, die bestaat in de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een vervoermiddel. Hieraan dient te worden toegevoegd dat elk van die diensten – zoals ook de verwijzende rechter meent – op zich beschouwd in verband kan worden gebracht met verschillende richtlijnen of bepalingen van het VWEU betreffende het vrij verrichten van diensten.*

**35** Aldus beantwoordt een bemiddelingsdienst waarmee, via een smartphoneapp, informatie kan worden uitgewisseld over de reservering van een transportdienst tussen de passagier en de particuliere bestuurder die het transport zal uitvoeren met zijn eigen voertuig, in beginsel aan de criteria voor kwalificatie als „dienst van de informatiemaatschappij” in de zin van artikel 1, punt 2), van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst. Deze bemiddelingsdienst is, volgens de definitie in voormelde bepaling van richtlijn 98/34, „een dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten verricht wordt”.

**36** Daarentegen moet een niet-collectieve stadsvervoersdienst, zoals een taxidienst, gekwalificeerd worden als een „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123, gelezen in het licht van overweging 21 van deze richtlijn (zie in die zin arrest van 1 oktober 2015, *Trijber en Harmsen*, C-340/14 en C-341/14, EU:C:2015:641, punt 49).

**37** Niettemin dient te worden opgemerkt dat een dienst zoals die aan de orde in het hoofdgeding, zich niet laat herleiden tot louter een bemiddelingsdienst die erin bestaat dat, door middel van een smartphoneapp, een particuliere bestuurder, die zijn eigen voertuig gebruikt, in contact wordt gebracht met een persoon die een stadstraject wil afleggen.

**38** In een situatie zoals bedoeld door de verwijzende rechter, waarin het passagiersvervoer wordt uitgevoerd door particuliere bestuurders die hun eigen voertuig gebruiken, creëert de aanbieder van deze bemiddelingsdienst immers tegelijkertijd een aanbod van stadsvervoerdiensten die hij, met name door middel van IT-instrumenten zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde app, toegankelijk maakt en waarvan hij de algemene werking organiseert ten behoeve van personen die op dat aanbod wensen in te gaan voor het afleggen van een stadstraject.

**39** Dienaangaande blijkt uit de gegevens waarover het Hof beschikt, dat de bemiddelingsdienst van Uber is gebaseerd op de selectie van particuliere bestuurders die hun eigen voertuig gebruiken, aan wie deze vennootschap een app bezorgt, zonder welke, ten eerste, deze bestuurders niet ertoe zouden worden gebracht om vervoerdiensten te leveren, en, ten tweede, de personen die een stadstraject wensen af te leggen, geen toegang zouden hebben tot de diensten van de voornoemde bestuurders. Bovendien oefent Uber een beslissende invloed uit op de dienstverrichtingsvoorwaarden van die bestuurders. Aangaande dit laatste punt blijkt met name dat Uber, middels de gelijknamige app, op zijn minst de maximumprijs van de rit vaststelt, dat deze vennootschap deze prijs int bij de klant vooraleer een deel hiervan terug te storten aan de particuliere bestuurder van het voertuig en dat zij een zekere controle uitoefent op de kwaliteit van de voertuigen, van hun bestuurders en op hun gedrag, dat eventueel kan leiden tot hun uitsluiting.

**40** Deze bemiddelingsdienst moet dus worden beschouwd als integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoerdienst, die dus moet worden gekwalificeerd als „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en niet als „dienst van de informatiemaatschappij” in de zin van artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst.

**41** Voor een dergelijke kwalificatie is overigens steun te vinden in de rechtspraak van het Hof, volgens welke het begrip „dienst op het gebied van vervoer” niet alleen vervoerdiensten als zodanig omvat, maar ook elke dienst die inherent verbonden is aan de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig [zie in die zin arrest van 15 oktober 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, C-168/14, EU:C:2015:685, punten 45 en 46, en advies 2/15 (Vrijhandelsovereenkomst met Singapore) van 16 mei 2017, EU:C:2017:376, punt 61].

**42** Bijgevolg is richtlijn 2000/31 niet van toepassing op een bemiddelingsdienst zoals aan de orde in het hoofdgeding.

**43** Aangezien een dergelijke dienst als „dienst op het gebied van het vervoer” wordt gekwalificeerd, valt hij evenmin onder richtlijn 2006/123, omdat dit soort diensten overeenkomstig artikel 2, lid 2, onder d), van deze richtlijn tot de diensten behoort die uitdrukkelijk van de werkingssfeer van die richtlijn zijn uitgesloten.

**44** Daar de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bemiddelingsdienst aan de kwalificatie „dienst op het gebied van het vervoer” beantwoordt, valt hij bovendien niet onder artikel 56 VWEU, betreffende de vrijheid van dienstverrichting in het algemeen, maar onder artikel 58, lid 1, VWEU, dat specifiek bepaalt dat „[h]et vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer” (zie in die zin arrest van 22 december 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

**45** De toepassing van het beginsel van het vrije dienstenverkeer moet dus volgens het VWEU worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid (arrest van 22 december 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

**46** Vastgesteld moet worden dat de diensten van niet-collectief stadsvervoer alsook de diensten die daarmee onlosmakelijk zijn verbonden, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bemiddelingsdienst, er niet toe hebben geleid dat het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op grondslag van artikel 91, lid 1, VWEU gemeenschappelijke regels of andere maatregelen hebben vastgesteld.

**47** Daaruit volgt dat het, in de huidige stand van het Unierecht, aan de lidstaten staat om, met inachtneming van de algemene regels van het VWEU, de voorwaarden vast te stellen voor het leveren van bemiddelingsdiensten zoals aan de orde in het hoofdgeding.

**48** Bijgevolg dient op de eerste en de tweede vraag te worden geantwoordd dat artikel 56 VWEU, gelezen in samenhang met artikel 58, lid 1, VWEU, alsook artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst, in die zin moeten worden uitgelegd dat een bemiddelingsdienst, zoals aan de orde in het hoofdgeding, waarmee particuliere bestuurders, die hun eigen voertuig gebruiken, door middel van een smartphoneapp, tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een stadstraject willen afleggen, moet worden beschouwd als onlosmakelijk verbonden met een vervoerdienst en derhalve dient te worden gekwalificeerd als een „dienst op het gebied van

Bovendien vallen de vervoersdiensten, zoals hierboven aangegeven, onder het toepassingsgebied van artikel 58, eerste alinea, VWEU, zodat de toepassing van het beginsel van het vrije verkeer van diensten moet worden bereikt door de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoersbeleid<sup>36</sup>. Bij gebrek aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen op dit gebied, stelt het Hof van Justitie dat het derhalve aan de lidstaten is om dergelijke regels of maatregelen vast te stellen in overeenstemming met de algemene bepalingen van het VWEU, met inbegrip van met name het gelijkheidsbeginsel<sup>37</sup>.

## 2. Wat zijn de beperkingen van een erkenningssysteem voor elektronische boekingsplatformen?

**33.** Bij het ontwikkelen van een **erkenningssysteem voor platformen** kunnen er, volgens de EU-wetgeving, bepaalde verplichtingen worden opgelegd.

Artikel 19 van het ontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, opgesteld tijdens de vorige legislatuur, bevat verschillende voorwaarden voor de erkenning van een platform, waarbij de niet-naleving kan leiden tot de intrekking van de erkenning:

- een telefoon- of elektronische dienst voor boekingen door gebruikers<sup>38</sup>;
- een systeem voor het beoordelen door gebruikers
- een vestigingseenheid in het Gewest die voldoet aan de fiscale en sociale wetgeving;
- alleen chauffeurs met een door de minister afgegeven taxivergunning kunnen diensten aanbieden op het platform;
- alleen verzekerde voertuigen kunnen diensten aanbieden op het platform;
- een digitaal register van vergunninghouders en voertuigen aangesloten op het platform hebben;
- een register van de afgelegde ritten hebben
- de kosten die het platform in rekening bracht aan vergunninghouders meedelen;
- meewerken aan het onderzoek van klachten van gebruikers en communiceren in geval van beëindiging van de overeenkomst tussen het platform en de vergunninghouders;
- in geval van beëindiging van de overeenkomst, de gemiddelde beoordeling van de vergunninghouder in de voorgaande 6 maanden melden;
- verbod op een exclusiviteitsovereenkomst tussen de vergunninghouder en het platform;
- in geval van het gebruik van een meetinstrument voor vooraf geboekte diensten, blijft het platform volledig verantwoordelijk voor de goede werking van deze laatste en voor de naleving van de verschillende specificaties die door de regering zijn vastgesteld en de door de regulator vastgestelde tarieven.

In de eerste plaats moet, wat de vereiste van een vestigingseenheid op het grondgebied van het gewest betreft, bijzondere aandacht worden besteed aan de vrijheid van vestiging.

Bij de invoering van de voorwaarden voor het erkenningssysteem moet er ook worden voldaan aan de bepalingen van de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgeving van de lidstaten inzake het aanbieden van

---

*het vervoer" in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU. Een dergelijke dienst moet dus worden uitgesloten van de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31.*

**49** Gelet op het antwoord op de eerste en de tweede vraag hoeft niet te worden geantwoord op de derde en de vierde vraag, die zijn gesteld voor het geval richtlijn 2006/123 of richtlijn 2000/31 van toepassing zou zijn."

<sup>36</sup> *Ibid.*, nr. 45.

<sup>37</sup> *Ibid.*, nr. 47.

<sup>38</sup> Ontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, art. 19.

meetinstrumenten op de markt<sup>39</sup>. Ook hier zal rekening moeten worden gehouden met de federale bevoegdheden op dit vlak.

Tot slot zal de Gegevensbeschermingsautoriteit waarschijnlijk streven naar een nauwkeurigere omschrijving van de modaliteiten van de verwerking van persoonsgegevens in de tekst van de ordonnantie zelf.

Meer in het algemeen zijn er in buitenlandse wetgeving verschillende voorbeelden van voorwaarden opgelegd aan platformen.

In Litouwen dienen platformen een certificaat op naam van de chauffeur in bij de bevoegde gemeentelijke autoriteiten, waardoor de chauffeur een speciale vergunning krijgt. Daarnaast zijn de platformen ook bevoegd om onder meer de boekhoudkundige verplichtingen van de chauffeur over te nemen en deze verplichting in de plaats van de chauffeur uit te voeren<sup>40</sup>. Het is hierbij belangrijk op te merken dat tot intrekking van deze speciale vergunning kan worden besloten in geval van overtreding van de geldende Litouwse wetgeving en in geval van overtreding van de technische voorschriften voor voertuigen<sup>41</sup>.

In Polen werd er voorgesteld een vergunning in te voeren om als tussenpersoon op te treden bij het personenvervoer, met inbegrip van de volgende voorwaarden<sup>42</sup>. De personen verantwoordelijk voor het platform:

- mogen niet door een definitieve en bindende uitspraak zijn veroordeeld voor een strafbaar feit in verband met de uitoefening van het beroep (belasting, vervoerszekerheid of sociale wetgeving, enz.);
- zijn niet verboden een beroepsactiviteit uit te oefenen die verband houdt met vervoer;
- over de financiële capaciteit beschikken om een commerciële activiteit op het gebied van vervoer te starten en uit te oefenen, d.w.z. fondsen of financiële activa van ten minste 5 000 PLN;
- ten minste één van de personen die de onderneming leiden of een persoon die een managementfunctie in de onderneming bekleedt, is in het bezit van een certificaat waaruit blijkt dat hij of zij over de nodige vakbekwaamheid beschikt.

Aan de andere kant moeten platformen een register van de gemaakte ritten en een register van chauffeurs bijhouden.

Ten slotte werd er in Portugal voorgesteld dat platformen een speciale vergunning zouden nodig hebben die voor een periode van tien jaar geldig is en vervolgens om de vijf jaar zou worden verlengd<sup>43</sup>.

**34.** De identiteit van de verantwoordelijke actor moet duidelijk worden vastgesteld in geval van inbreuken. Zoals hierboven vermeld, zullen er verschillende regels gelden voor diensten van een informatiemaatschappij (zie de desbetreffende bepalingen in de Richtlijn inzake elektronische handel of de Richtlijn inzake vervoersdiensten). Op dit punt moet dus per geval worden

---

<sup>39</sup> Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten, P.B. L 29 maart 2014.

<sup>40</sup> Voor zover bekend en op basis van de informatie waarover wij momenteel beschikken, lijkt deze wetgeving niet te zijn aangevochten voor de Europese rechtbanken.

<sup>41</sup> T. DAVULIS, "Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania", *op.cit.*, p. 303.

<sup>42</sup> D. DĄBEK, J. LEMAŃSKA, J. CZŁOWIEKOWSKA, "Uber and taxis in Poland" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018, p. 335.

<sup>43</sup> B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, "Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective", *op.cit.*, p. 352.

geanalyseerd in hoeverre de betrokken partijen betrokken zijn bij het aanbieden van diensten aan gebruikers en wie de verantwoordelijke actor is in geval van eventuele tekortkomingen<sup>44</sup>.

**35.** Tot slot zal het ook nodig zijn om internationale initiatieven op dit vlak op te volgen, met name de ontwerprichtsnoren die zijn geïnitieerd door advocaten uit verschillende Europese lidstaten, nu getiteld *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms*<sup>45</sup>. Het doel van dit initiatief is het ontwikkelen van basisregels voor online-intermediaire platformen. Het project definieert in het bijzonder de criteria om te onderscheiden of een platform slechts een "tussenpersoon" is of een echte dienstverlener<sup>46</sup>.

**36.** De eventuele vereiste voor de in het gewest gelegen vestigingseenheid zal moeten worden geanalyseerd in het licht van de vrijheid van vestiging. Op het eerste gezicht lijkt het ten minste noodzakelijk te bepalen dat een vestigingseenheid pas dient te bestaan nadat de vergunning is verleend en voordat de aanvrager met zijn werkzaamheden begint.

### 3. Wat zijn de aandachtspunten die inherent zijn aan het opzetten van een gewestelijk platform?

**37.** Met betrekking tot de oprichting van een gewestelijk platform is het belangrijk om **verschillende implicaties en aandachtspunten** te benadrukken:

- De Europese staatssteunregels zijn van toepassing als de begunstigde van steun een onderneming is, zijnde een entiteit die een economische activiteit uitoefent<sup>47</sup>. Indien de steunmaatregel louter een compensatie vormt voor de prestaties die de betrokken onderneming verricht om een dienst van algemeen economisch belang uit te voeren, valt deze buiten het toepassingsgebied van artikel 107, lid 1 VWEU en is de desbetreffende financiering geen staatssteun.
- Het innemen van een machtspositie is op grond van het Europees economisch recht als dusdanig niet verboden<sup>48</sup>. Artikel IV.2 van het Wetboek van Economisch Recht, evenals artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verbieden ondernemingen wel om misbruik te maken van hun machtspositie op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel ervan. Er zou onder meer sprake kunnen zijn van misbruik van de machtspositie wanneer deze wordt gebruikt om concurrenten van de markt uit te sluiten<sup>49</sup>, bijvoorbeeld door de dienst gratis aan te bieden.
- Ook op fiscaalrechtelijk vlak zijn implicaties te verwachten.

---

<sup>44</sup> B. DEVOLDER, "Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform", in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Morsel, Intersentia, 2019, p. 83.

<sup>45</sup> "Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user\\_upload/English.pdf](https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf), nu getiteld "Draft Model Rules on Online Intermediary Platform", 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

<sup>46</sup> European Law Institute (ELI), *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms: Aim and Expected Outcome*, beschikbaar via de volgende link : <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

<sup>47</sup> L. GOOSSENS, "Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels?", *R.D.C.*, 2018/8, p. 818.

<sup>48</sup> Ger. EU, 20 september 2012, *Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE*, T-169/08, nrs. 86 tot 92.

<sup>49</sup> HvJ-EU, 19 april 2012, *Tomra e.a. / Commission*, C-549/10 P, nrs. 17-21.

## Inhoudstafel

Voorwoord .....	2
Inleiding .....	17
I. Een juridische analyse van het vergunningssysteem .....	18
1. Wat is de impact van een verenigde sector vanuit het oogpunt van behoorlijke regelgeving? .....	19
1.1. Het rechtzekerheidsbeginsel .....	20
1.1.1. Het rechtzekerheid- en vertrouwensbeginsel .....	20
1.1.2. Gebrek aan een overgangsbepaling .....	20
1.1.3. Overgangperiode .....	21
1.2. Het legaliteitsbeginsel .....	22
1.2.1. Het legaliteitsbeginsel en het eigendomsrecht .....	22
1.2.2. De vergunning als eigendomsrecht .....	24
1.2.3. Compensatieregeling .....	25
1.3. Het gelijkheidsbeginsel .....	26
1.3.1. Gelijkheid en non-discriminatie .....	26
1.3.2. Voldoende differentiatie .....	28
2. Wat zijn de mogelijke relaties tussen platformen zoals Uber en chauffeurs, en wat is de impact op hun statuut? .....	29
2.1. De driehoeksverhouding in het geval van platformen .....	29
2.2. Belgisch reglementair kader: binaire verdeling van elke arbeidsverhouding .....	30
3. Wat zijn mogelijke oplossingen voor misbruik van het werknemersstatuut en het fenomeen van "schijnzelfstandigheid"? .....	33
4. Wat zijn de gevolgen van het koppelen van de vergunning aan de chauffeur dan wel de exploitant? .....	34
4.1. Het huidig kader .....	35
4.1.1. Het kader voor taxidiensten .....	35
4.1.2. Het kader met betrekking tot diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur .....	36
4.2. Aandachtspunten bij het afgeven van een vergunning aan een exploitant als natuurlijk dan wel als rechtspersoon .....	36
4.3. Aandachtspunten bij het afgeven van de vergunning aan de chauffeur als natuurlijke persoon .....	37
5. Wat zijn mogelijke oplossingen voor de vele klachten tegen de chauffeurs? .....	40
5.1. Mogelijke oplossingen .....	40
5.2. Bijzondere sancties: administratieve en strafrechtelijke inbeslagname van een voertuig en onmiddellijke inning .....	45
5.2.1. Administratieve en strafrechtelijke inbeslagname van het voertuig .....	45
5.2.2. Onmiddellijke inningen .....	46
II. Een juridische analyse van de numerus clausus .....	47
1. Begrip .....	47
2. De dienst van openbaar nut .....	48



3. Is een algemene numerus clausus steeds verenigbaar met het gemeenschapsrecht en is differentiatie noodzakelijk voor bepaalde categorieën? .....	49
4. Samenvattende conclusie .....	52
III. Een juridische analyse van de mogelijke beperking van de diensten die worden verleend door voertuigen met een vergunning van het Waalse of Vlaamse gewest.....	53
1. In hoeverre kan het verrichten van diensten door voertuigen met een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, door het Waalse of Vlaams Gewest afgegeven, worden geregeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? .....	53
1.1. Huidig juridisch kader.....	53
1.1.1. Voldoende controle .....	53
1.2. Controledoelstellingen .....	54
1.2.1. Het vermijden van oneerlijke en schadelijke concurrentie .....	54
1.2.2. Het vermijden van de inflatie van vergunningen .....	55
1.2.3. Het vermijden van het tenietdoen van de doeltreffendheid van de bepalingen .....	55
1.3. Wettelijke bepalingen en relevante instrumenten.....	55
1.3.1. Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen .....	55
1.3.2. Rechtspraak van het Grondwettelijk Hof .....	56
1.3.3. Advies van de Raad van State .....	57
1.4. Samenvattende conclusie van het aannemen van een nieuwe ordonnantie en een samenwerkingsakkoord .....	59
2. Welke middelen kunnen worden gebruikt om het systematische karakter van de diensten te verifiëren?.....	61
IV. Juridische analyse van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales .....	63
1. Wat is de status van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales, en wat zijn de juridische verschillen?.....	63
1.1. Analyse van het juridische kader .....	63
1.1.1. Huidig juridisch kader .....	63
1.1.2. Arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie – HvJ-EU 20 december 2017, C-434/1564	
2. Wat zijn de beperkingen van een erkenningssysteem voor elektronische boekingsplatformen? .....	67
2.1. Opzetten van een erkenningssysteem .....	68
2.2. Voorwaarden van het erkenningssysteem .....	68
2.3. Aansprakelijkheid .....	70
2.4. Vrijheid van vestiging.....	70
3. Wat zijn de aandachtspunten die inherent zijn aan het opzetten van een gewestelijk platform? .....	72
Conclusie .....	75
Bijlage 1 - Bibliografie.....	77
Bijlage 2 – Bestek .....	83

## Inleiding

Op 1 februari 2018 keurde de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in eerste lezing een voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten goed. De Economische en Sociale Raad, het Taxi Adviescomité en de Gewestelijke Commissie Mobiliteit brachten hierover advies uit.

In het advies van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd opgeroepen tot een sociaal-economische, juridische en internationale marktstudie betreffende de gehele sector van bezoldigd personenvervoer, in het licht van de beoogde hervormingen.

De minister van Mobiliteit en Openbare Werken, die verantwoordelijk is voor de taxidiensten, kreeg de opdracht een extern onderzoek te laten uitvoeren. Hierop wordt toezicht gehouden door een onafhankelijk comité van deskundigen, aangeduid door de regering. Onderhavig rapport heeft betrekking op deze studie en in het bijzonder op het juridische luik ervan.

De studie zal bestaan uit vier delen, gebaseerd op de kwesties die in de taakomschrijving zijn opgenomen. We beginnen ons verslag met een juridische analyse van het vergunningssysteem (I) vanuit het oogpunt van de impact van het voorstel voor een verenigde sector, oplossingen voor misbruiken met betrekking tot de status van werknemers en het fenomeen van schijnzelfstandigen, de impact op de arbeidsomstandigheden van taxichauffeurs en limousinechauffeurs, en een oplossing voor de vele klachten die binnen de sector zijn ingediend (weigering van kleine ritten, agressief gedrag, tariefmisbruik, identificatie van de chauffeur). In de analyse zal ook onderscheid worden gemaakt tussen "kleine" zelfstandigen (zelfstandig en alleen werkend met één auto) en ondernemingen, van klein middelgroot of groot formaat, die beschikken over meerdere voertuigen en meerdere chauffeurs in dienst hebben.

De studie zal worden gevolgd door een juridische analyse van de numerus clausus, met name met betrekking tot de mogelijke invoering van een numerus clausus die op de gehele sector van toepassing is (II).

Daarop wordt de studie vervolgd met een juridische analyse van de hefboomen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in staat stellen het aantal vergunningen van het Vlaamse en Waalse Gewest voor activiteiten op het Brusselse grondgebied te controleren (III).

Afsluiten doen we enerzijds met een juridische analyse van het statuut van de elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales die in Brussel actief zijn en anderzijds met het bepalen van de hefboomen waarover het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt om deze activiteiten te reguleren (IV). Bovendien zal de analyse van de elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales de relaties tussen deze spelers, de exploitanten en de chauffeurs weergeven.

Elk van deze onderdelen zal worden onderverdeeld in verschillende subvragen, waarbij de aandachtspunten met betrekking tot de in het bestek gestelde vragen worden benadrukt.

## I. Een juridische analyse van het vergunningsstelsel

Op grond van zijn bevoegdheden heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 27 april 1995 een ordonnantie aangenomen "betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur"<sup>50</sup>. In artikel 2 van deze ordonnantie wordt het onderscheid gemaakt tussen twee categorieën van diensten: taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Het aantal voertuigen waarvoor vergunningen worden afgegeven op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is beperkt door de invoering van een numerus clausus<sup>51</sup>. Door de invoering van deze numerus clausus hebben de vergunningen een bepaalde waarde gekregen, temeer daar zij alleen kunnen worden overgedragen in de specifieke gevallen als bedoeld in de artikelen 10, 10bis en 10ter van de ordonnantie van 27 april 1995 en onder de hierin bepaalde voorwaarden. Gelet op de waarde van de vergunningen, en op basis van de informatie waarover wij beschikken, begrijpen wij dat deze vergunningen momenteel op onrechtmatige wijze, buiten de in de artikelen 10, 10bis en 10ter van de Ordonnantie van 27 april 1995 voorziene gevallen, worden verkocht.

Daarnaast begrijpen we dat één van de mogelijkheden die worden overwogen om de bestaande regeling die in de huidige ordonnantie is vastgelegd, te hervormen, het instellen van een zogenaamde "verenigde" sector zou zijn. Hiervoor zouden nieuwe vergunningen vereist zijn. De mogelijke totstandkoming van deze verenigde sector dient dus te worden bestudeerd op basis van de toepasselijke rechtsbeginselen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met het feit dat er nog steeds bepaalde onbekende factoren zijn, zoals het exacte aantal LVC-chauffeurs in Brussel op dit moment<sup>52</sup>.

Bovendien begrijpen wij dat de vorige regering overwoog om de vergunning enkel aan individuen toe te kennen en dat de vergunningen niet overdraagbaar zouden zijn. De houder van de vergunning zou dan de chauffeur zelf zijn. Eveneens begrijpen wij dat het de bedoeling is dat alle reeds geregistreerde chauffeurs een vergunning kunnen aanvragen, hetgeen impliceert dat chauffeurs met een bekwaamheidscertificaat voorrang zouden krijgen bij het bekomen van een nieuwe vergunning. Uiteindelijk zou dit betekenen dat alle chauffeurs met een bekwaamheidscertificaat recht hebben op een vergunning. Als het aantal vergunningen dan wordt verhoogd, zou dit echter geen "ongebreidelde liberalisering" uitmaken, aangezien de oefening wordt gedaan met het huidige aantal chauffeurs<sup>53</sup>.

Een dergelijk systeem zou aldus het oppotten van vergunningen door bepaalde exploitanten en de verkoop van vergunningen buiten de wettelijk voorziene gevallen verhinderen.

Chauffeurs zouden dan een vrije keuze hebben om:

- te werken – zoals nu het geval is – als werknemer voor een onderneming, maar met meer bewegings- en keuzevrijheid, voor zover de chauffeurs zelf over de vergunning beschikken en niet als zodanig afhankelijk zijn van een exploitant, of

---

<sup>50</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 1 juni 1995.

<sup>51</sup> Besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 4 september 2003 tot vaststelling van het aantal voertuigen waarvoor een vergunning voor het exploiteren van taxidiensten kan worden afgegeven op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, *B.S.* 2 oktober 2003.

<sup>52</sup> Voor diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur was het, in tegenstelling tot taxidiensten, alleen mogelijk om het aantal aanvragen en annuleringen van vergunningen per jaar te analyseren op basis van de officiële gegevens van Brussel Mobiliteit. Zie: Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale.

<sup>53</sup> Principenota inzake het Taxiplan betreffende de principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer, beschikbaar via de volgende link: [https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota\\_taxiplan\\_0.pdf](https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf), p. 2.

- zich organiseren in een samenwerkingsverband (als werknemer of als zelfstandige), of
- te werken als zelfstandige voor hun eigen rekening.

Daarnaast begrijpen we dat één van de beoogde pistes net de invoering van een nieuw systeem van vergunningen en een numerus clausus voor de hele sector zou zijn. Er zou dan een beperkt aantal voertuigen worden toegelaten voor bezoldigd personenvervoer tijdens de overgangsfase, waarin een tweeledig vergunningssysteem zou bestaan: de traditionele vergunningen van de "exploitant" en de nieuwe vergunningen van de "chauffeur". De vorige regering voorzag dat de numerus clausus bij het einde van deze overgangsfase betrekking zou hebben op de vergunningen die aan chauffeurs werden toegekend<sup>54</sup>.

Ten slotte voorziet de Principenota de invoering van een compensatieregeling, die tot doel heeft compensatie door het Gewest mogelijk te maken voor exploitanten die hun activiteiten stopzetten<sup>55</sup>. Alle beoogde pistes zoals hierboven uiteengezet zullen hierna worden geanalyseerd in het licht van de toepasselijke wettelijke bepalingen.

Daarnaast begrijpen we ook dat er momenteel een beroep hangende is bij het Grondwettelijk Hof tegen het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer. Het zal dan ook van belang zijn om de relevante elementen van die zaak bij onderhavige studie in acht te nemen<sup>56</sup>.

## 1. Wat is de impact van een verenigde sector vanuit het oogpunt van behoorlijke regelgeving?

**1.** Zoals eerder aangegeven, hebben wij begrepen dat door de invoering van de numerus clausus vergunningen een bepaalde waarde hebben gekregen, vooral omdat zij alleen kunnen worden overgedragen in de specifieke gevallen voorzien in de artikelen 10, 10*bis* en 10*ter* van de ordonnantie van 27 april 1995 en onder de voorwaarden die in deze artikelen zijn opgenomen. Wij begrijpen dan ook dat er veel is geïnvesteerd in de huidige vergunningen. Dit noopt tot een analyse van de verenigbaarheid van de voorgestelde verenigde sector met de verschillende toepasselijke rechtsbeginselen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat de oude vergunningen hun geldigheid zullen verliezen als gevolg van de invoering van de nieuwe vergunningen in het kader van de beoogde verenigde sector.

**2.** Wij zullen daarom de gevolgen van deze nieuwe verenigde sector analyseren vanuit het oogpunt van de toepasselijke rechtsbeginselen, rekening houdend met de ordonnantie van 27 april 1995 die momenteel van toepassing is.

We vangen aan met een analyse van de verenigde sector in het licht van het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel, waarbij we het ontbreken van een overgangsbepaling en de invoering van een overgangperiode zullen behandelen. We vervolgen met een analyse van de verenigde sector met betrekking tot de toepassing van het legaliteitsbeginsel, in het bijzonder met betrekking tot aspecten die verband houden met eigendomsrechten en de mogelijke invoering van een compensatieregeling. Tot slot zullen we de verenigde sector analyseren in het licht van het gelijkheidsbeginsel en de notie van voldoende differentiatie.

---

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibid.*, pp. 6-7.

<sup>56</sup> Persbericht van ABVV/BTB, Transcom en GTL, "Plat op de buik voor multinational 15 minutenregel was geen fout, maar minimale toegang om overlast en moordende concurrentie in te dijken", 30 januari 2020, beschikbaar via de volgende link: <http://www.gtl-taxi.be/bestanden/GTL-2020-01-30-200130%20-%20Persbericht%20-%2015%20minuten.pdf>.

## 1.1. Het rechtzekerheidsbeginsel

### 1.1.1. Het rechtszekerheid- en vertrouwensbeginsel

**3.** Het rechtzekerheid en vertrouwensbeginsel houdt in dat de wetgever zonder objectieve en redelijke verantwoording geen afbreuk mag doen aan het belang van de rechtsonderhorigen om de rechtsgevolgen van hun handelingen te kunnen voorzien<sup>57</sup>.

De rechtzekerheid en de gerechtvaardigde verwachtingen van de rechtsonderhorigen mogen noch in het gedrang komen door wetgeving met terugwerkende kracht, noch door nieuwe wetgeving die onmiddellijk in werking treedt<sup>58</sup>.

**4.** In dit opzicht kunnen de overgangsbepalingen, zijnde bepalingen die bedoeld zijn om de overgang van het oude naar het nieuwe stelsel mogelijk te maken en die dus slechts een beperkte rechtvaardiging in de tijd hebben, dit tot op zekere hoogte verhelpen, volgens de voorwaarden vastgesteld door het Grondwettelijk Hof<sup>59</sup>.

Het Grondwettelijk Hof heeft met name geoordeeld dat:

*« Indien de wetgever een beleidswijziging noodzakelijk acht, vermag hij te oordelen dat zij met onmiddellijke ingang moet worden doorgevoerd en is hij in beginsel niet ertoe gehouden in een overgangsregeling te voorzien. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet zijn slechts geschonden indien de overgangsregeling of de ontstentenis daarvan tot een verschil in behandeling leidt waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien aan het vertrouwensbeginsel op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan. Dat laatste is het geval wanneer de rechtmatige verwachtingen van een bepaalde categorie van rechtsonderhorigen worden miskend zonder dat een dwingende reden van algemeen belang voorhanden is die het ontbreken van een te hunnen voordele ingestelde overgangsregeling kan verantwoorden.»<sup>60</sup>*

### 1.1.2. Gebrek aan een overgangsbepaling

**5.** Uit het voorgaande blijkt dat indien de wetgever een beleidswijziging noodzakelijk acht, hij kan beslissen deze onmiddellijk in werking te laten treden. In beginsel dient hij niet in een overgangsregeling te voorzien<sup>61</sup>.

**6.** Wat de invoering van een dergelijke regeling betreft, zouden, op basis van de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, het rechtzekerheids- en vertrouwensbeginsel worden ondermijnd indien een overgangsregeling of het ontbreken ervan zou leiden tot een verschillende behandeling die niet redelijk kan worden verantwoord of die een onredelijke inbreuk op het vertrouwensbeginsel zou uitmaken<sup>62</sup>. Zulks is met name het geval wanneer het gewettigd vertrouwen van een bepaalde categorie personen wordt geschonden zonder dat er een dwingende reden van algemeen belang is die het ontbreken van een overgangsregeling rechtvaardigt<sup>63</sup>.

**7.** Het Grondwettelijk Hof heeft eveneens, middels haar rechtspraak, bepaald wanneer de legitieme verwachtingen van een rechtzoekende worden geschonden.

---

<sup>57</sup> Zie onder meer GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017, B.7.1; GwH, 27 april 2017, nr. 48/2017, B.41.1; GwH, 18 januari 2018, nr. 7/2018, B.9.2; GwH, 22 november 2018, nr. 158/2018, B.16.

<sup>58</sup> D. BIJNENS, H. BORTELS EN J. THEUNIS, "Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18)", *op.cit.*, p. 59.

<sup>59</sup> *Ibidem*.

<sup>60</sup> GwH, 22 december 2016, nr. 170/2016.

<sup>61</sup> GwH, 21 mei 2015, nr. 66/2015.

<sup>62</sup> GwH, 30 april 2015, nr. 46/2015, B.7.2.

<sup>63</sup> GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017, B.7.1.

Zo besloot de Hof in 2017 dat de invoering, met onmiddellijke werking, van de mogelijkheid voor een gemeente om sluitingstijden op te leggen aan toeristische centra niet in strijd was met het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel. Volgens het Hof was het de wetgever toegestaan maatregelen te nemen om de handelswijze te verijdelen van handelaars die pogen de gemeentelijke reglementen inzake nachtwinkels te omzeilen. Het feit dat de openingsuren binnen de toeristische centra en de badplaatsen vóór de totstandkoming van de bestreden bepaling onbepaald waren, kon bij de handelaars niet de rechtmatige verwachting doen ontstaan dat dit ook in de toekomst zo zou blijven<sup>64</sup>.

### 1.1.3. Overgangperiode

**8.** Bij de vaststelling van een overgangperiode dient te worden gewaarborgd dat overgangsmaatregelen, volgens vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, algemeen zijn en gebaseerd zijn op objectieve en pertinente criteria<sup>65</sup>.

**9.** In de rechtspraak wordt erkend dat nieuwe regelgeving kan voorzien in een overgangperiode waarin twee systemen naast elkaar bestaan.

Zo heeft de wetgever bij de integratie van de gemeentelijke brandweerdiensten in de nieuwe hulpverleningszones – bij wijze van overgangsregeling – aan het gemeentepersoneel het recht toegekend om te kiezen voor het nieuwe administratieve en geldelijke statuut van het operationele personeel van de hulpverleningszone of voor het behoud van het oude statuut. De eventuele ongelijkheid in behandeling was dan louter het gevolg van de eigen beslissing van de personeelsleden<sup>66</sup>.

**10.** Wat betreft de duurtijd van de overgangperiode begrijpen wij dat één van de overwogen pistes erin bestaat te voorzien dat alle bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 van kracht blijven, voor zover zij niet in strijd zijn met de bepalingen van de toekomstige ordonnantie en zolang zij niet door de regering worden ingetrokken<sup>67</sup>.

In dit verband stelt de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in zijn advies van 15 maart 2018 dat een zeer lange overgangperiode waarin het oude systeem (vergunning voor het voertuig en in handen van de exploitant) en het nieuwe vergunningssysteem naast elkaar bestaan, verschillende vragen oproept. Er zou immers een situatie van “valse” concurrentie kunnen ontstaan tussen degenen die het oude systeem toepassen en degenen die in het nieuwe systeem treden. In een dergelijke situatie zouden de personen in het oude systeem in het nadeel zijn gelet op de extra kosten waarmee zij technisch gezien rekening zouden moeten houden bij hun bedrijfsvoering en die waarschijnlijk gevolgen zal hebben voor de werkgelegenheid in de sector, zowel voor de werknemers als voor de zelfstandigen<sup>68</sup>.

Bovendien stelt de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in dit advies vast dat het voorontwerp van ordonnantie betreffende taxidiensten dat tijdens de vorige legislatuur werd opgesteld, een prioritair systeem voor de toekenning van vergunningen invoert. Volgens de Raad mag dit er echter niet toe leiden dat mensen die nu hun diensten aanbieden, dit niet meer kunnen doen onder het nieuwe systeem. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de voortzetting van de activiteiten wordt gegarandeerd zonder dat enige vorm van inactiviteit (zelfs tijdelijk) vereist is, wat juist in strijd zou zijn met de inhoud van het voorontwerp van ordonnantie, dat een aantal elementen bevat die zouden kunnen leiden tot de stopzetting van de activiteiten van bepaalde chauffeurs. De Raad benadrukt tevens dat de aan het bekwaamheidsattest verbonden voorwaarden

---

<sup>64</sup> GwH., 21 december 2017, nr. 150/2017, B.12.3.

<sup>65</sup> Zie met name GwH, 4 oktober 2018, nr. 122/2018, B.4; GwH, 16 februari 2017, nr. 20/2017, B.8; GwH, 3 maart 2016, nr. 32/2016, B.6; GwH, 30 april 2015, nr. 46/2015, B.7.2.

<sup>66</sup> GwH, 18 oktober 2018, nr. 142/2018, B.4.4.

<sup>67</sup> Voorontwerp van Ordonnantie betreffende de taxidiensten, art. 27.

<sup>68</sup> Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, advies over het voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, 15 maart 2018, p. 6.

in acht worden genomen en dat derhalve moet worden vermeden dat personen die niet geslaagd zijn voor de bekwaamheidsproeven in Brussel nog steeds zonder verdere maatregelen kunnen worden toegelaten<sup>69</sup>.

**11.** Naar analogie met de hierboven vermelde rechtspraak zouden de twee vergunningssystemen enige tijd naast elkaar kunnen bestaan. Het lijkt er echter op dat de coëxistentie van twee vergunningssystemen over een te lange periode tot marktverstoring zou kunnen leiden<sup>70</sup>. De verwarring en ongelijkheid die zouden ontstaan, lijken niet wenselijk, noch voor de klant, noch voor de toezichthoudende instanties en evenmin voor de exploitanten en chauffeurs.

Het Vlaamse decreet over het individueel bezoldigd personenvervoer, bijvoorbeeld, stelt in artikel 43 dat houders van een vergunning voor een taxidienst of voor een in het kader van het vorige decreet verleende dienst voor het verhuren van voertuigen met bestuurder hun diensten mogen blijven exploiteren conform de voorwaarden en gedurende de resterende duurtijd van de lopende vergunning.

Tevens begrijpen we dat in de sociaal-economische studie die is uitgevoerd, een overgangsperiode van een kortere duur voor de sector de voorkeur geniet<sup>71</sup>.

## **1.2. Het legaliteitsbeginsel**

**12.** Het is noodzakelijk om de oprichting van een eengemaakte sector te analyseren in het licht van het legaliteitsbeginsel, alsook in het licht van de eigendomsrechten. We zullen inderdaad merken dat een vergunning mogelijk als een "eigendom" dient te worden beschouwd, en die dan ook als zodanig dient te worden gecompenseerd in het geval dat ze wordt ingetrokken.

### **1.2.1. Het legaliteitsbeginsel en het eigendomsrecht**

**13.** Het eigendomsrecht wordt beschermd door zowel artikel 16 van de Grondwet als artikel 1 van het Eerste Aanvullende Protocol (hierna: "EAP") bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens.

Artikel 16 van de Grondwet luidt:

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

Artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens luidt:

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

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

**14.** De beoordeling van een maatregel in het licht van artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens wordt in vijf verschillende stappen uitgevoerd<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> *Ibidem*.

<sup>71</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020, p. 22.

<sup>72</sup> Zie met name B. PEETERS, "Bescherming van het eigendomsrecht" in VZW Fiskofoon (ed.), *Fiscale rechtspraakoverzichten. Grondrechten in fiscalibus 1989-2014*, Brussel, Larcier, 2016, pp. 313-328.

In de eerste stap gaat het erom vast te stellen of het effectief een eigendom in de zin van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens betreft. In haar rechtspraak heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens aanvaard dat het begrip betrekking kan hebben op eigendom in de ruime zin van het woord en dat het elke mogelijke waarde voorstelt<sup>73</sup>, zoals bijvoorbeeld vorderingen tot schadevergoeding<sup>74</sup>.

**15.** In de tweede stap gaat het erom te bepalen of er effectief sprake is van een inbreuk op het eigendomsrecht. Het dient te worden verduidelijkt dat inmenging in het eigendomsrecht zowel kan voortvloeien uit een handeling van een overheid als uit het nalaten van deze overheid om een handeling te stellen<sup>75</sup>, zodat het een ruim te interpreteren begrip is<sup>76</sup>.

**16.** Vervolgens dient de wettigheid van de inmenging in het eigendomsrecht te worden onderzocht. In dit verband gaat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens na of een inmenging zijn wettelijke grondslag vindt in het nationale recht, die nauwkeurig, duidelijk en voorspelbaar is.

**17.** De daaropvolgende stap bestaat erin te onderzoeken of de inmenging al dan niet een legitiem doel heeft. Voor zover artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens geen lijst van legitieme doeleinden bevat, blijft de lijst van legitieme doeleinden die kunnen worden nagestreefd, open<sup>77</sup>. Aangezien het Hof van oordeel is dat de nationale autoriteiten doorgaans het best geplaatst zijn om te bepalen of een maatregel een doel van algemeen belang nastreeft, is het onderzoek van het Hof slechts marginaal<sup>78</sup>, zelfs wanneer het Hof al eerder had geoordeeld dat een maatregel geen rechtmatig doel nastreefde<sup>79</sup>.

**18.** Ten slotte zal in een laatste stap de beoordeling betrekking hebben op de vraag of de inmenging in het eigendomsrecht in verhouding staat tot het beoogde doel. In dit kader dient de inmenging een correct evenwicht te vinden tussen het algemeen belang en de grondrechten van het individu<sup>80</sup>, in die zin dat er een redelijk verband bestaat tussen het beoogde doel en het gehanteerde middelen<sup>81</sup>. Bijgevolg wordt deze proportionaliteitsvoorwaarde geschonden wanneer blijkt dat dit evenwicht niet wordt bereikt omdat het individu een "buitensporige en individuele" hinder dient te ondergaan<sup>82</sup>. Deze voorwaarde is ook onderworpen aan een marginaal onderzoek door het Europees Hof voor de Rechten van de Mens<sup>83</sup>.

In het licht van de hierboven genoemde voorwaarden is het nu belangrijk om te bepalen of een vergunning kan worden beschouwd als een kwestie van eigendomsrechten.

---

<sup>73</sup> EHRM, 29 maart 2010, *Depalle/Frankrijk*, § 62; EHRM, 29 juli 2004, *Moro de Vale et al./Portugal*, § 38; EHRM, 20 februari 2003, *Forrer-Niedental/Duitsland*, § 32; EHRM, 11 september 2012, *Opim en Industerre/België*, § 33.

<sup>74</sup> N. APPERMONT EN J. THEUNIS, *Themis 103 - Publiekrecht*, Brugge, die Keure / la Charte, 2018, p. 174.

<sup>75</sup> EHRM, 20 juli 2000, *Antoneto/Italië*, §§ 38-39.

<sup>76</sup> N. APPERMONT EN J. THEUNIS, *op.cit.*, p. 176.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 177.

<sup>78</sup> *Ibidem*.

<sup>79</sup> Zie met name: EHRM, 23 juli 2009, *Joubert/Frankrijk*, § 65; EHRM, 23 oktober 1990, *Darby/Zweden*, §§ 29-34.

<sup>80</sup> EHRM, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden*, § 73.

<sup>81</sup> Zie met name: EHRM, 14 februari 2017, *Lékić/Slovenië*, § 120; EHRM, 28 juli 1999, *Immobiliare Sai/Italië*, § 49; EHRM, 16 november 2004, *Brunçrona/Finland*, § 67; EHRM, 23 november 2000, *Voormalige Koning van Griekenland et al./Griekenland*, § 89.

<sup>82</sup> Zie met name: EHRM, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden*, § 73; EHRM, 28 juli 2005, *Rosenzweig en Bonded Warehouses Ltd./Polen*, § 48; EHRM, 13 januari 2015, *Vékony/Hongarije*, § 32; EHRM, 27 juni 2017, *Piras/San Marino*, § 55.

<sup>83</sup> Y. HAECK, "Artikel 1 Eerste Protocol – Recht op bescherming van eigendom" in J. VANDE LANOTTE EN Y. HAECK (eds.), *Handboek EVRM. Deel II*, Antwerpen, Intersentia, 2004, p. 353.



### 1.2.2. De vergunning als eigendomsrecht

**19.** In de zaak *Vékony t. Hongarije* van 13 januari 2015 heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat een vergunning een eigendomsrecht is dat door artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens. Het Hof heeft in deze zaak met name vastgesteld dat:

*“L’annulation et le non-renouvellement par la loi de la licence autorisant le requérant à vendre du tabac a constitué une mesure de réglementation de l’usage des biens s’analysant en une atteinte aux droits de l’intéressé découlant de l’article 1 du Protocole n°1. La perte de la licence a eu des effets drastiques sur les affaires du requérant puisqu’elle s’est traduite par une baisse d’un tiers du chiffre d’affaires et par la liquidation de l’entreprise. **Les périodes de transition** entre l’adoption de la loi incriminée et la date limite pour mettre fin à la vente de tabac au détail **n’étaient pas suffisantes**. En outre, il découle implicitement de l’article 1 du Protocole n°1 que toute **ingérence dans la jouissance du droit au respect des biens** doit s’accompagner de **garanties procédurales** offrant à la personne concernée **une occasion adéquate d’exposer sa cause aux autorités et de contester effectivement les mesures**. Une mesure de réglementation arbitraire et disproportionnée ne peut pas satisfaire aux exigences de protection des biens au regard de l’article 1 du Protocole n°1.*

*La Cour estime que le requérant s’est vu imposer une charge spéciale et exorbitante. Pour parvenir à cette conclusion, la Cour note que la licence du requérant a été annulée sans indemnisation, que la mesure a été introduite par le biais de modifications constantes de la loi et avec une hâte remarquable, que **la perte de l’ancienne licence a été automatique, que le refus d’octroyer une nouvelle licence n’a fait l’objet d’aucun contrôle public et n’était pas susceptible d’un recours judiciaire, et que le requérant n’avait aucune perspective réaliste de conserver la possession de la licence, étant donné que le processus d’octroi des nouvelles concessions était arbitraire et ne donnait pas la priorité aux anciens titulaires de licences**. Enfin, nul n’a laissé entendre que le requérant avait enfreint la loi.”<sup>84</sup>*

Ten slotte, in de zaak *Fredin t. Zweden* van 18 februari 1991 heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens erop gewezen dat de door de overheid verleende vergunningen een “goed” betroffen dat door artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens wordt beschermd<sup>85</sup>. In dit arrest heeft het Hof voorts geoordeeld dat de intrekking van een vergunning evenwel niet kan worden beschouwd als een onteigening in de zin van artikel 1, eerste lid EAP, maar dat dit eerder dient te worden gezien als het recht van de overheid op het gebruik van de eigendom in de zin van artikel 1, tweede lid EAP.<sup>86</sup> Dergelijk recht van gebruik van de eigendom door de overheid dient echter steeds te gebeuren in overeenstemming met het algemeen belang<sup>87</sup>. Hierbij dient ook het recht om te worden gehoord in acht te worden genomen<sup>88</sup>.

Uit onze analyse blijkt dat een vergunning weliswaar het karakter van een “eigendom” kan hebben, maar dat dergelijke vergunning niet kan worden ingeroepen wanneer een hervorming wordt overwogen en dit al enige tijd bekend is bij de belanghebbenden in de sector.

---

<sup>84</sup> “Note d’information sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l’Homme n°181 sur l’arrêt *Vékony c. Hongrie*” van 13 januari 2015. Eigen markering.

<sup>85</sup> EVRM, *Fredin tegen Zweden*, 18 februari 1991, nr. 12033/86.

<sup>86</sup> *Ibid.*, nr. 47.

<sup>87</sup> *Ibid.*, nr. 41.

<sup>88</sup> *Ibid.*, nr. 63.

### 1.2.3. Compensatieregeling

**20.** Volgens de voorwaarden opgenomen in de artikelen 10, 10*bis* en 10*ter* van de huidige ordonnantie van 27 april 1995 mag de vergunninghouder zijn exploitatievergunning slechts onder bepaalde voorwaarden, kosteloos dan wel ten bezwarende titel, overdragen.

Luidens artikel 10 van de ordonnantie van 27 april 1995 kan de exploitatie van een taxidienst slechts worden voortgezet middels de voorafgaande toestemming door de Regering, voor zover dat de exploitatie van de taxidienst wordt uitgevoerd onder de voorwaarden bepaald in de exploitatievergunning en in de volgende twee gevallen:

- in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van de vergunninghouder, kunnen de echtgenoot, de wettelijke samenwonende, of de ouders of aanverwanten tot de tweede graad de vergunning verder blijven exploiteren;
- een rechtspersoon mag de exploitatie van een natuurlijke persoon die over een vergunning beschikt slechts voortzetten wanneer die natuurlijke persoon een aandeel in de rechtspersoon heeft, hij die heeft opricht en dit zolang hij er de meerderheidsaandeelhouder van is alsook het statutaire orgaan dat het dagelijks bestuur waarneemt.

Overeenkomstig artikel 10*bis* van dezelfde ordonnantie kan de houder van een vergunning die gedurende ten minste tien kalenderjaren voorafgaand aan de aanvraag onafgebroken een taxidienst heeft geëxploiteerd, onder de voorwaarden van het artikel kosteloos of tegen betaling zijn exploitatievergunning afstaan.

Ten slotte, overeenkomstig artikel 10*ter* van de ordonnantie kan de Regering toestaan dat de vergunningen in het kader van een fusie of overname van dergelijke rechtspersonen worden samengevoegd, binnen de in dit artikel voorziene voorwaarden.

Daarnaast, en zoals hierboven vermeld, begrijpen we dat ingevolge de invoering van de numerus clausus en specifieke voorwaarden voor de overdracht van de vergunningen, de vergunningen een zekere waarde hebben verworven. Om de toepassing van de voorwaarden voor de overdracht van vergunningen te omzeilen, begrijpen wij dat er een illegaal systeem van vergunningsoverdrachten is ontstaan, vooral in die gevallen waarbij de houder van de vergunning een rechtspersoon is. In het kader van dit systeem, en rekening houdend met de schaarste aan vergunningen, kunnen de prijzen bijzonder hoog zijn, vooral gelet op het gebrek aan transparantie.

**21.** In het buitenland werd dan ook voorgesteld om compensatiemechanismen in te stellen voor de vergunningen waarvan de geldigheid zou verloren gaan.

In Portugal moeten exploitanten van elektronische platformen sinds de goedkeuring van wet nr. 45/2018 op 10 augustus 2018 voor elektronische vervoersplatformen een bijdrage betalen om de administratieve kosten van het reguleren en hosten van hun activiteiten te compenseren en de naleving van de nationale doelstellingen voor stedelijke mobiliteit aan te moedigen<sup>89</sup>. Het dient te worden benadrukt dat het invoeren van deze wet stootte op groot protest van de taxisector, die van mening was dat de nieuwe wet deze platformen legitimeert<sup>90</sup> en dat zij ertoe gehouden zijn strenge normen in acht te nemen en belangrijke bedragen te betalen voor slechts een beperkte aantal

---

<sup>89</sup> Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, n°45/2018, 10/08/2018, art. 30, beschikbaar via de volgende link: <https://dre.pt/application/conteudo/115991688>.

<sup>90</sup> ECO NEWS, "Taxis in Portugal organize a nationwide protest against new taxi-hailing apps' law", *Eco Portuguese Economy*, 24 september 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://econews.pt/2018/09/24/taxis-in-portugal-organize-a-nationwide-protest-against-new-taxi-hailing-apps-law/>.

vergunningen<sup>91</sup>. Vier exploitanten namen reeds de nodige stappen ondernomen om zich met de wet in overeenstemming te brengen en partners te worden: Uber, Cabify, Bolt en Kapten<sup>92</sup>.

In Frankrijk kwam deze kwestie aan bod in het kader van een uitgebreid rapport uit 2016, voorafgaand aan het aannemen van de wet die de sector reguleert. In dit rapport werden verschillende manieren voorgesteld om de eigenaren van de vergunning te compenseren: zo zou de overheid de vergunningen kunnen terugkopen, doch dit zou relatief hoge kosten met zich meebrengen<sup>93</sup>. Een andere voorgestelde oplossing betrof het in rekening brengen van VTC-chauffeurs, maar het Franse Grondwettelijk Hof had het mechanisme in een vergelijkbare zaak niet toegelaten<sup>94</sup>. In het rapport van 2016 werd voorgesteld om een compensatiefonds op te richten, gefinancierd met belastingen van Uber, andere particuliere verhuurdiensten of taxigebruikers, maar de oprichting van het "Fond de Garantie pour les taxis" is op heden nog geen werkelijkheid<sup>95</sup>.

**22.** Uit het voorgaande volgt duidelijk dat een wijziging van het vergunningsstelsel – voor zover dit in het algemeen belang en onder de voormelde wettelijk voorziene voorwaarden is – als zodanig niet met het legaliteitsbeginsel in strijd lijkt te zijn, zelfs al zou de vergunning als een eigendomsrecht kunnen worden beschouwd.

Zoals hierboven reeds is opgemerkt, houdt het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel in dat de wetgever zonder objectieve en redelijke rechtvaardiging niet mag tornen aan het belang dat rechtsonderhorigen hebben bij het kunnen voorzien van de juridische gevolgen van hun handelingen<sup>96</sup>. In ieder geval is van belang op te merken dat bij de oprichting van een "compensatiefonds" met bovengenoemde voorwaarden moet rekening gehouden worden.

Tot slot dient erop te worden gewezen dat het niet legitiem lijkt te verwachten dat het vergunningssysteem in de toekomst ongewijzigd blijft, aangezien de beoogde hervorming al geruime tijd bij de belanghebbenden gekend is.

### **1.3. Het gelijkheidsbeginsel**

#### **1.3.1. Gelijkheid en non-discriminatie**

**23.** De artikelen 10 en 11 van de Grondwet, waarin de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie zijn vastgelegd, luiden:

*"Artikel 10*

*Er is in de Staat geen onderscheid van standen.*

*De Belgen zijn gelijk voor de wet; zij alleen zijn tot de burgerlijke en militaire bedieningen benoembaar, behoudens de uitzonderingen die voor bijzondere gevallen door een wet kunnen worden gesteld.*

*De gelijkheid van vrouwen en mannen is gewaarborgd."*

*"Artikel 11*

---

<sup>91</sup> TPN/LUSA, "'Uber Law' comes into force", *The Portugal News*, 1 november 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://www.theportugalnews.com/news/uber-law-comes-into-force/47374>.

<sup>92</sup> LUSA, "Motoristas de plataformas eletrónicas de transporte registados triplicaram em seis meses", *Expresso*, 1 november 2019, beschikbaar via de volgende link : : <https://expresso.pt/sociedade/2019-11-01-Motoristas-de-plataformas-eletronicas-de-transporte-registados-triplicaram-em-seis-meses>.

<sup>93</sup> *Ibidem*.

<sup>94</sup> *Ibidem*.

<sup>95</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 22.

<sup>96</sup> Zie met name GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017, B.7.1; GwH, 27 april 2017, nr. 48/2017, B.41.1; GwH, 18 januari 2018, nr. 7/2018, B.9.2; GwH, 22 november 2018, nr. 158/2018, B.16.

*Het genot van de rechten en vrijheden aan de Belgen toegekend moet zonder discriminatie verzekerd worden. Te dien einde waarborgen de wet en het decreet inzonderheid de rechten en vrijheden van de ideologische en filosofische minderheden."*

**24.** Uit deze twee artikelen volgt dat vergelijkbare gevallen op gelijke wijze moeten worden behandeld, tenzij er een redelijke verantwoording is om ze verschillend te behandelen<sup>97</sup>. Wezenlijk verschillende situaties dienen dan weer verschillend te worden behandeld, tenzij er een redelijke verantwoording is om hen gelijk te behandelen<sup>98</sup>.

**25.** In het voorliggende geval lijkt het loutere feit dat de nieuwe verenigde sectorregeling afwijkt van de huidige regeling (die een onderscheid maakt tussen taxi's en het verhuren van voertuigen met chauffeur) op zich niet in strijd te zijn met de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie. De twee regelingen zijn immers op verschillende tijdstippen van toepassing en het valt binnen de appreciatie van de bevoegde wetgever om een andere doelstelling na te streven dan dewelke hij voorheen beoogde, en om de nodige stappen te nemen zodoende dat dit doel wordt bereikt. Met andere woorden, het loutere feit dat de wetgever een andere regeling aanneemt dan dewelke hij eerder had aangenomen maakt op zich geen discriminatie uit. Anders concluderen zou inhouden dat elke wetswijziging in feite onmogelijk is<sup>99</sup>.

Naar analogie met het bovenstaande is het van belang op te merken dat het Grondwettelijk Hof reeds de gelegenheid heeft gehad om taxidiensten als openbare dienst te kwalificeren, met dien gevolge dat de ordonnantiegever maatregelen kan nemen om te voorkomen dat de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur de taxidiensten niet in het gedrang brengen. Het onderscheid is hier volgens de Rekenkamer gebaseerd op een objectieve test die een redelijke evenredigheidsverhouding biedt met het oog op het waarborgen van het voortbestaan en de winstgevendheid van taxidiensten<sup>100</sup>.

In die geest, en met betrekking tot het systeem van taxistandplaatsen, koppelt het Grondwettelijk Hof expliciet het doel om de verkeersveiligheid te waarborgen aan het systeem van taxistandplaatsen: de wetgever kan aldus regelgevend optreden om het comfort en de beschikbaarheid van voertuigen, de professionaliteit van de chauffeurs en de waakzaamheid van de exploitanten te waarborgen alsook een oplossing te bieden voor het parkeerprobleem. Er zij bovendien aan herinnerd dat het Grondwettelijk Hof ook een verband legt tussen deze doelstellingen en de verplichte numerus clausus voor taxidiensten<sup>101</sup>.

**26.** Zoals hierboven wordt opgemerkt, dienen verschillende gevallen, verschillend te worden behandeld. Men zou zich bijvoorbeeld een gerechtvaardigd onderscheid kunnen voorstellen vanwege een beperkt aantal standplaatsen rondom een station, waar het aantal voertuigen dan noodzakelijkerwijs dient te worden beperkt. Eenzelfde beperking voor limousines, bijvoorbeeld, zou dan weer minder voor de hand liggend zijn, rekening houdend met de eisen van een dienst van openbaar nut. Zoals we in het hiernavolgende punt 1.3.2. zullen zien, zijn er nog andere voorbeelden van mogelijke differentiaties in te beelden.

In dit verband is het van belang op te merken dat de beoordeling van het gelijkheidsbeginsel in vier fasen plaatsvindt: (1) het verschil/de gelijkheid in behandeling moet een wettig doel nastreven, (2) het moet steunen op een objectief criterium, (3) dat criterium moet adequaat, relevant of pertinent

---

<sup>97</sup> Zie met name GwH, 12 juli 1995, nr. 58/95, B.16.2.

<sup>98</sup> B. RENAULD, S. VAN DROOGHENBROECK, « XIII. - Le principe d'égalité et de non-discrimination » in *Les droits constitutionnels en Belgique (volume 1 et 2)*, Bruxelles, Bruylant, 2011, p. 578.

<sup>99</sup> GwH, 15 juni 2017, nr. 75/2017, B.6.

<sup>100</sup> GwH, 15 oktober 1996, nr. 56/96, B.11.

<sup>101</sup> Kh. Brussel (nl.), 16 februari 2017, A/15/03011 en A/15/0323, nr. 53.

zijn om het nagestreefde doel te bereiken en (4) het moet ook in verhouding staan tot dat doel, wat met name inhoudt dat het geen onevenredige gevolgen mag hebben<sup>102</sup>.

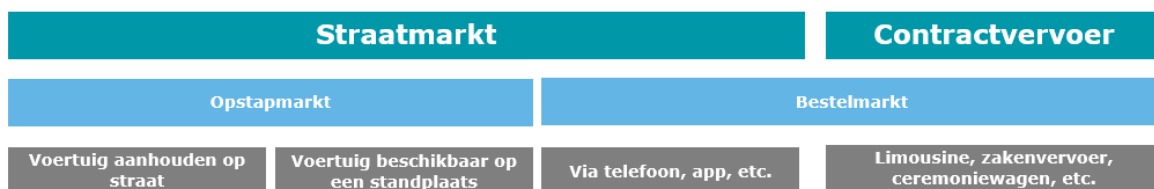
In het geval van de oprichting van een verenigde sector zou het daarom passend zijn te voorzien in een verenigde sector bestaande uit subcategorieën.

### 1.3.2. Voldoende differentiatie

**27.** Voor het instellen van een voldoende differentiatie is er in de eerste plaats een verschil tussen het straattaxivervoer enerzijds en het contractvervoer anderzijds<sup>103</sup>. Beide categorieën kunnen op hun beurt verder worden onderverdeeld.

De Nederlandse wetgeving, bijvoorbeeld, is gebaseerd op volgend onderscheid. In de Nederlandse taximarkt zijn in hoofdzaak twee markten te onderscheiden: het contractvervoer en de straattaximarkt. De straattaximarkt kan dan weer worden onderverdeeld in twee markten: de opstapmarkt en de bestelmarkt. De bestelmarkt is reeds sinds lang gekend als de "belmarkt". Door de digitalisering en opkomst van applicaties worden taxi's echter steeds vaker op een andere manier besteld dan telefonisch, waardoor het meer een echte reserveringsmarkt betreft<sup>104</sup>.

Het bovenstaande kan als volgt worden geïllustreerd<sup>105</sup>:



**28.** Sommige diensten dragen bij aan het openbaar vervoer en de mobiliteit en kunnen bijgevolg een functie van openbare dienst hebben<sup>106</sup>. Bijvoorbeeld, een taxi geparkeerd op een taxistandplaats aan een station zal een zekere functie van openbare dienst uitvoeren waar dit niet het geval zou zijn voor een limousine<sup>107</sup>.

**29.** Het is van belang op te merken dat het begrip "functie van het openbaar nut van de dienst" in de praktijk tot gevolg heeft dat de wetgevende en uitvoerende organen de voorwaarden dienen bepalen om een voldoende kwalitatief aanbod voor het bezoldigde personenvervoer te waarborgen, desgevallend middels regelgeving<sup>108</sup>. In dit opzicht luidt artikel 5 van de ordonnantie van 27 april 1995 dat "De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst [...]".

<sup>102</sup> D. BIJNENS, H. BORTELS EN J. THEUNIS, "Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18)", *op.cit.*, p. 55.

<sup>103</sup> Het is echter van belang te verduidelijken dat met de mobiele applicaties voor het bezoldigde personenvervoer, de begrippen "straattaximarkt" en "contractvervoer" dreigen te vervagen, aangezien de dienst die bestaat uit het bestellen van een limousine binnen de minuut blijkt te verschillen van de dienst waarbij een limousine ter beschikking wordt gesteld voor verschillende uren: de eerste dienst lijkt een dienst van de straattaximarkt te zijn en geen reservatie.

<sup>104</sup> M. KORT, N. VAN GIELS, L. VAN KLINK, N. VAN DER LIJN, *Evaluatie tariefstructuur taxivervoer voor de Ministerie Infrastructuur en Milieu*, 12/04/16, p. 17.

<sup>105</sup> Nederlandse Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), beschikbaar via volgende link: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV>

<sup>106</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 1 juni 1995, art. 5.

<sup>107</sup> Zie over het begrip openbaar nut van de dienst hoofdstuk II van deze studie.

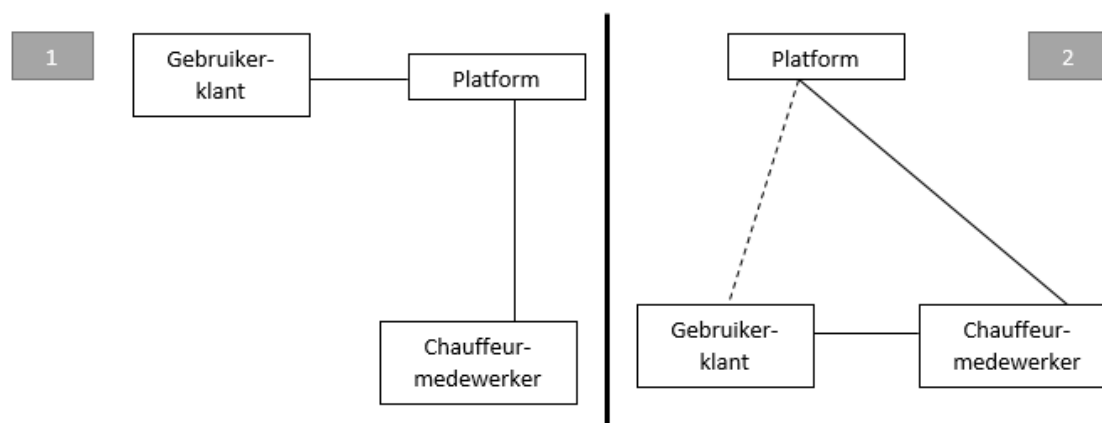
<sup>108</sup> S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9, pp. 799-800.

Wanneer we verwijzen naar de voorbereidende werkzaamheden bij de ordonnantie, wordt het concept van openbaar nut bepaald door verwijzing naar de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten<sup>109</sup>. De voorbereidende werkzaamheden bij de wet van 27 december 1974 vermelden bij het concept van openbaar nut, "En hier moer rekening gehouden worden, nier alleen met de behoeften van het publiek "per se", maar eveneens met de rechtmatige wens tot uitbreiding van de taxi-ondernemingen die, op basis van rentabiliteitscriteria bij machte zijn te bewijzen dar een betere bediening aan hun kliënteel (of een toename van het kliënteel) een uitbreiding van het wagenpark vergt."<sup>110</sup>

In hoofdstuk II van onderhavige studie zullen we zien dat de functie van het openbaar nut van de dienst toelaat om het opleggen van een zekere mate van kwantitatieve (bijvoorbeeld een numerus clausus) en kwalitatieve vereisten te rechtvaardigen<sup>111</sup>.

## 2. Wat zijn de mogelijke relaties tussen platformen zoals Uber en chauffeurs, en wat is de impact op hun statuut?

### 2.1. De driehoeksverhouding in het geval van platformen



De volle lijnen — in de tekening geven de mogelijke gezagsuitoefening aan

De stippellijn - - - - geeft enkel een contractuele verhouding aan (zonder gezagsuitoefening)

**30.** Het eerste gedeelte van bovenstaande afbeelding geeft de verhouding weer tussen het platform en de persoon die er de diensten voor verleent.

In het tweede gedeelte van het diagram wordt deze verhouding verder onderverdeeld tussen het platform, enerzijds en de gebruiker ervan, anderzijds.

Het is duidelijk dat de verhouding tussen het platform en de chauffeur-medewerker in de eerste schets veel nauwer is dan in de tweede schets, waarbij het verschil in verhoudingen belangrijk kan zijn bij het bepalen van de aard van de arbeidsrelatie van de chauffeur<sup>112</sup>.

<sup>109</sup> Ontwerp van ordonnantie inzake de taxidiensten en de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur, *Parl.st.*, Parl. Bru.Hoofdst. Gew., 1994-1995, nr. A-368/1, p. 13.

<sup>110</sup> Wetsontwerp betreffende de taxidiensten, *Parl. St.*, Kamer, 1974-1975, nr 308/1, p. 4.

<sup>111</sup> *Ibidem*.

<sup>112</sup> S. NERINCKX, "De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie", *Revue de droit social (RDS)*, 2018/3, p.10.

## **2.2. Belgisch reglementair kader: binaire verdeling van elke arbeidsverhouding**

**31.** In het Belgische recht is het reguleren van arbeid en sociale zekerheid een bevoegdheid van de federale overheid<sup>113</sup>. Uit de Arbeidsrelatieswet blijkt dat een partij in het kader van een arbeidsrelatie als werknemer of als zelfstandige kan werken. Het criterium van onderscheid is hier de gezagsverhouding of de relatie van ondergeschiktheid tijdens de uitoefening van de arbeid<sup>114</sup>.

**32.** Het onderscheid tussen werknemers en zelfstandigen is van openbare orde. Bijgevolg kunnen partijen geen overeenkomsten sluiten die ermee in strijd zouden zijn. Desgevallend kan de arbeidsrelatie worden geherkwalificeerd<sup>115</sup>.

**33.** In beginsel kunnen de partijen echter vrij bepalen of hun arbeidsverhouding moet worden beschouwd als een arbeidsovereenkomst dan wel als een samenwerkingsovereenkomst met een zelfstandige. De manier waarop de arbeidsverhouding in de praktijk wordt gevoerd, blijft niettemin van cruciaal belang om de werkelijke aard van de arbeidsverhouding te bepalen.<sup>116</sup> Er zijn vier algemene criteria: 1) de bereidheid van de partijen zoals uitgedrukt in hun contract, 2) de vrijheid om werk te organiseren, 3) de vrijheid om de werktijd te organiseren en 4) de mogelijkheid om hiërarchische controle uit te oefenen.

**34.** De algemene criteria die wijzen op een werknemers- dan wel zelfstandigenstatuut kunnen als volgt worden opgesomd<sup>117</sup>:

---

<sup>113</sup> Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, art. 6, §1<sup>er</sup>, VI, alinéa 5, 12°.

<sup>114</sup> Programmawet van 27 december 2006, *B.S.*, 28 december 2006, art. 328 en volgende.

<sup>115</sup> S. ALBERS, P. MAERTEN, "Het sociaal statuut van de digitaalplatformmedewerker: een status quo en een blik ok de toekomst", *Oriëntatie 2019/2*, p. 35.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>117</sup> S. NERINCKX, "De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie", *op.cit.*, pp. 19-20.

	Elementen die wijzen op de status van werknemer	Elementen die wijzen op de status van zelfstandige
<b>Overeenkomst</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vast loon</li> <li>• Gewaarborgd loon bij ziekte, vakantie, enz.</li> <li>• Kosten terugbetaald</li> <li>• Niet-concurrentie- of exclusiviteitsbeding</li> <li>• Opleidingsbeding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betaling na factuur</li> <li>• Betaling per prestatie</li> <li>• Geen gewaarborgd loon (d.w.z. niet betaald als er geen diensten worden verricht)</li> <li>• Kosten/uitgaven voor rekening van de dienstverlener</li> <li>• Verbintenis tot een zeker resultaat met betrekking tot het overeengekomen werk</li> </ul>
<b>Organisatie van het werk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nauwkeurige en gedetailleerde beschrijving van de taken en de manier waarop ze moeten worden uitgevoerd</li> <li>• Werkmateriaal en -uitrusting geleverd door het platform</li> <li>• Exclusiviteit</li> <li>• Zichzelf presenteren als een onderdeel van het platform naar derden toe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werk wordt vrij georganiseerd</li> <li>• Werkplaats wordt vrij gekozen</li> <li>• Eigen werkmateriaal en -uitrusting</li> <li>• Mogelijk tot het werven van eigen personeel voor de uitvoering van de overgekomen diensten</li> <li>• Mogelijkheid om het werk te laten uitvoeren door een vervanger</li> <li>• Mogelijkheid om voor verschillende bedrijven/platformen te werken</li> <li>• Uitgebreide aansprakelijkheid</li> </ul>
<b>Organisatie van de werktijd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werktijden opgelegd door het platform (in- en uitcheckverplichtingen; dagelijkse urenstaten)</li> <li>• Vakantieperiode (aantal dagen en timing) opgelegd</li> <li>• Verplichting om afwezigheden te rechtvaardigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werktijden gekozen door de dienstverlener</li> <li>• Vakantieperiode (aantal dagen en timing) vrij gekozen door de dienstverlener (voor platformen als Helpling, Task-Rabbit, Zaarly enz. op basis van de te verrichte diensten)</li> </ul>
<b>Mogelijkheid om hiërarchisch toezicht uit te oefenen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheid tot nauwkeurige en gedetailleerde instructies van het platform</li> <li>• Mogelijkheid tot toezicht op de uitvoering van het werk en op de naleving; rapportageverplichtingen tijdens de uitvoering of achteraf</li> <li>• Interne tuchtmaatregelen na controle door de directe chef</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alleen algemene richtlijnen van economische aard worden gegeven door de werkgever/klant</li> <li>• Rapportage alleen achteraf en over de resultaten</li> <li>• Verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid met betrekking tot de financiële middelen</li> <li>• Persoonlijk en aanzienlijke investeringen in het bedrijf en deelname in de winsten en verliezen van het bedrijf</li> </ul>



**35.** Wat betreft de relevante rechtspraak in dit verband kon het Europees Hof van Justitie reeds uitspraak doen over de betwistingen inzake het sociaal statuut van de chauffeurs<sup>118</sup>. Hierover stelde de Advocaat-generaal onder meer het volgende:

*“52. Ook al vindt deze controle niet plaats volgens een hiërarchische ondergeschiktheid naar klassiek model, men moet zich hierdoor niet laten misleiden. Door een indirecte controle, zoals die door Uber wordt toegepast en die gebaseerd is op financiële stimulansen en een gedecentraliseerde beoordeling door de passagiers, is door het schaaleffect een even doelmatig, zo niet doelmatiger beheer mogelijk dan het beheer dat is gebaseerd op formele opdrachten van een werkgever aan zijn werknemers en de directe controle op de uitvoering ervan.*

*53. Dit brengt mij tot de vaststelling dat de activiteit van Uber uit één vervoersprestatie bestaat, in een voertuig dat wordt gevonden en besteld met behulp van de smartphone-applicatie en dat deze dienst, economisch gezien, door of namens Uber wordt verricht. Op deze wijze wordt de dienst ook voorgesteld aan de gebruikers en door hen ervaren. Door te besluiten om gebruik te maken van de diensten van Uber, wensen de gebruikers een vervoersdienst met bepaalde functionaliteiten en een bepaalde kwaliteit. Uber garandeert deze functionaliteiten en kwaliteit.*

*54. Dit betekent echter niet dat de chauffeurs van Uber noodzakelijkerwijs als werknemers moeten worden beschouwd. Deze vennootschap kan haar prestaties heel wel leveren door zelfstandige ondernemers in te zetten die namens Uber als opdrachtnemers optreden. Het meningsverschil over de positie van de chauffeurs tegenover Uber, dat reeds in bepaalde lidstaten tot rechterlijke uitspraken heeft geleid, staat geheel los van de rechtsvragen die in de onderhavige zaak de aandacht vragen.”<sup>119</sup>*

**36.** Wat de Belgische rechtspraak betreft, kan worden vastgesteld dat deze zich in hoofdzaak beperkt tot de oneerlijke concurrentie. De Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel heeft in een vonnis van 16 januari 2019 niettemin uitspraak gedaan over de toepassing van de vier bovengenoemde algemene criteria. In die zaak besloot de rechter dat chauffeurs die voor UberX rijden niet als werknemers van het platform konden worden beschouwd, zelfs indien in de rechtsleer een andere mening te vinden was<sup>120</sup>.

**37.** Het antwoord op het kwalificatievraagstuk hangt uiteindelijk af van de rol van het platform, wanneer het platform een sturende rol opneemt en de autonomie van de chauffeur-medewerker uiteindelijk beperkt is: de evaluatie dient dus steeds geval per geval plaats te vinden<sup>121</sup>. In dit opzicht zou exclusiviteit ten aanzien van het platform bijvoorbeeld een impact kunnen hebben.

**38.** Bovendien is het van belang erop te wijzen dat zelfs wanneer chauffeurs op basis van de Arbeidsrelatieswet als zelfstandige dienen te worden beschouwd, zij niettemin onderworpen kunnen zijn aan de sociale zekerheid voor werknemers, aangezien het toepassingsgebied van de Socialezekerheidswet door de Koning is uitgebreid tot de personen die personenvervoer verrichten dat hun wordt toevertrouwd door een onderneming, door middel van voertuigen waarvan zij geen eigenaar zijn of waarvan de aankoop gefinancierd of de financiering gewaarborgd wordt door een ondernemer, of aan wie een onderneming diensten verleent in verband met het hun opgedragen vervoer, alsmede tot die ondernemers<sup>122</sup>.

---

<sup>118</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*, C-434/15.

<sup>119</sup> Concl. Adv. Gen. SZPUNAR aan het HvJ-EU van 11 mei 2017 in de zaak C-434/15, nr. 52-54.

<sup>120</sup> Zie met name: S. NERINCKX, “De ‘Uberisering’ van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie”, *op.cit.*, p. 42; S. GILSON, “Les chauffeurs Uber sont-ils des salariés ? Un nouvel élément apporté au débat...”, *BSJ*, 2019, nr. 627, p.6.

<sup>121</sup> S. NERINCKX, “De ‘Uberisering’ van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie”, *op.cit.*, p. 31.

<sup>122</sup> Koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, art. 3,5 bis.

**39.** Afhankelijk van de mate van controle die door het platform wordt uitgeoefend – en in het licht van alle hierboven uiteengezette criteria – kan het dan ook mogelijk zijn dat er sprake is van schijnzelfstandigheid, hetgeen evenwel geval per geval zal moeten worden beoordeeld.

### 3. Wat zijn mogelijke oplossingen voor misbruik van het werknemersstatuut en het fenomeen van “schijnzelfstandigheid”?

Hieronder reiken we een aantal oplossingen aan die reeds in het buitenland werden overwogen met betrekking tot misbruik van het werknemersstatuut en het fenomeen van “schijnzelfstandigheid”.

**40.** In het Verenigd Koninkrijk oordeelde de Londense arbeidsrechtbank dat de Uber-chauffeurs in Londen geen werknemers waren (“employees”), maar “werkers” (“workers”), hetgeen overeenkomt met een tussenstatuut tussen werknemers en zelfstandigen, en dat deze werkers recht hebben op vakantie en het minimumloon<sup>123</sup>. Een aantal landen, waaronder Duitsland, Oostenrijk, Canada, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Korea en Slovenië, kennen “gemengde statuten”, die een oplossing bieden voor de werknemers van het platform. In dit verband is het van belang te vermelden dat een eventuele toekomstige aanpassing van de huidige Belgische regelgeving een federale bevoegdheid is. In de praktijk blijkt dat dergelijk statuut niettemin zekere nadelen met zich meebrengt<sup>124</sup>.

**41.** In dit verband deed de London Central Arbitration Committee uitspraak in een zaak die door de vakbond tegen Deliveroo was aangespannen, en oordeelde het dat de koeriers geen werknemers waren. Deze konden een levering namelijk onderbreken of aan iemand anders toewijzen, in die mate zelfs dat Deliveroo de controle over de leveringen zou kunnen verliezen en dat de koeriers terzelfdertijd met andere platformen, zoals UberEats, konden verbonden zijn <sup>125</sup>.

Teneinde schijnzelfstandigheid te voorkomen, zouden in de ordonnantie een aantal waarborgen kunnen worden opgenomen, bijvoorbeeld dat platformen geen enkele vorm van exclusiviteit mogen eisen.

Niettemin dient erop te worden gewezen dat het Brusselse Arbeidsauditoraat in december 2019 heeft besloten Deliveroo voor de arbeidsrechtbank te dagvaarden. Na een tweejaardurend strafrechtelijk onderzoek door de RSZ, werd besloten een burgerlijke procedure in te leiden om zo de wettigheid van de onafhankelijke arbeidsrelatie van het bedrijf en haar koeriers te beslechten<sup>126</sup>.

**42.** Sinds de taxihervorming in Portugal dienen chauffeurs die voor een platform willen werken, er een arbeidsovereenkomst mee te hebben. Zo wordt het aantal uren dat per dag kan worden

---

<sup>123</sup> UK Employment Tribunal, 28 oktober 2016, zaak nr. 2202550/2015.

<sup>124</sup> Zie over dit onderwerp : F. KÉFER, Q. CORDIER, A. FARCY, “Quel statut juridique pour les travailleurs des plateformes numériques?”, *TSR RDS*, 2019, nr. 1, p. 61. In dit verband merken de auteurs op dat: “Aussi séduisante que puisse paraître la mise en place d’un troisième statut, cette solution est l’objet de multiples critiques. En 2006, la Commission européenne avait lancé une vaste consultation publique sur son Livre vert Moderniser le droit du travail pour relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette consultation a révélé que « La plupart des Etats membres et des partenaires sociaux sont opposés à l’introduction d’une troisième catégorie intermédiaire, comme celle des travailleurs dits “économiquement dépendants”, à côté des travailleurs salariés et des travailleurs indépendants. » En effet, le risque de classer les travailleurs sous un statut inapproprié, de contourner les règles en principe applicables au profit de règles moins coûteuses socialement n’est pas épargné. Ce statut intermédiaire, loin de simplifier la qualification de la relation juridique des travailleurs se trouvant dans la zone grise entre l’indépendance et le salariat, complique les choses car, à la difficulté de tracer la frontière entre les salariés et les indépendants, on substitue celle de définir deux frontières : entre les salariés et les para-subordonnés d’une part et entre les para-subordonnés et les indépendants d’autre part. En outre, en instaurant un statut juridique intermédiaire tout en étant moins protecteur, on risque de susciter un déplacement du salariat vers ce nouveau statut, effet opposé à celui recherché par le législateur. Ce phénomène a notamment pu être observé en Italie où il a poussé le législateur à accroître successivement la protection des travailleurs para-subordonnés jusqu’à la suppression des contrats de collaboration à projet depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.”

<sup>125</sup> London Central Arbitration Committee, 14 november 2017, nr. 29 et 37.

<sup>126</sup> BELGA, “Livraisons : Deliveroo menace de réduire fortement la voilure”, *Le Soir*, 20 januari 2020, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lesoir.be/274044/article/2020-01-20/livraisons-deliveroo-menace-de-reduire-fortement-la-voilure>.

gepresteerd namelijk beperkt. Ook in het voorliggende geval zou dit een mogelijke piste zijn, ondanks dat dit het fenomeen van schijnzelfstandigheid als zodanig niet zou uitsluiten. Hiertoe zouden wel enkele waarborgen kunnen worden ingebouwd<sup>127</sup>.

**43.** Minimumtarieven zouden een gunstige werkomgeving scheppen door een overaanbod te vermijden. Het instellen van minimumtarieven zou ervoor kunnen zorgen dat chauffeurs niet gedwongen zijn tegen dumpingprijzen te werken<sup>128</sup> en zou daarnaast het niveau van sociale bescherming voor chauffeurs verhogen<sup>129</sup>. Dit dient echter te worden gerechtvaardigd door een dwingende reden van algemeen belang, hetgeen reeds uit de rechtspraak blijkt<sup>130</sup>.

In Californië werd "Assembly Bill n° 5"<sup>131</sup> aangenomen om personen in staat te stellen het statuut van werknemer en een betere sociale bescherming te verkrijgen, zoals een minimumloon of de ziekteverzekering<sup>132</sup>.

Waar oorspronkelijk het statuut van onderaannemer voor de chauffeurs werd beoogd, had de hervorming van het Californische taxi-regime de herkwalficatie van chauffeurs als werknemers tot gevolg. Hierbij dient te worden opgemerkt dat deze regelgeving eind december 2019 werd "aangevallen" door Uber, twee chauffeurs en een start-up voor koerierdiensten, net omdat deze regelgeving boekingsplatformen ertoe verplicht deze herkwalficatie te hanteren<sup>133</sup>.

Er zij op gewezen dat het Franse Hof van Cassatie recent besloot de contractuele relatie tussen Uber en haar chauffeurs opnieuw als arbeidsovereenkomst te kwalificeren. In de eerste plaats stelde het Hof dat het vermoeden van niet-werknemerschap volgens in het Franse arbeidsrecht slechts is uitgesloten "*lorsqu'il est établi que la personne immatriculée fournit des prestations à un donneur d'ordre dans des conditions qui la placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci*"<sup>134</sup>. Het Hof herinnerde er bovendien aan dat de band van ondergeschiktheid drie elementen kent: de bevoegdheid om instructies te geven, de bevoegdheid de uitvoering te controleren en de bevoegdheid om het niet-naleven van de gegeven instructies te sanctioneren<sup>135</sup>. Rekening houdend met deze elementen heeft het Hof vervolgens in deze zaak overwogen dat:

*"La cour d'appel, qui a ainsi déduit de l'ensemble des éléments précédemment exposés que le statut de travailleur indépendant de M. X... était fictif et que la société Uber BV lui avait adressé des directives, en avait contrôlé l'exécution et avait exercé un pouvoir de sanction, a [...] légalement justifié sa décision."*<sup>136</sup>

#### 4. Wat zijn de gevolgen van het koppelen van de vergunning aan de chauffeur dan wel de exploitant?

**44.** De huidige ordonnantie van 27 april 1995 kent de vergunningen toe aan de exploitant.

---

<sup>127</sup> B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, "Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective", *op.cit.*, pp. 353-354.

<sup>128</sup> G. DOMÉNECH-PASCUAL, A. SORIANO-ARNANZ, "Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy" in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 361.

<sup>129</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020, p. 76.

<sup>130</sup> GwH, 11 februari 2004, nr. 25/2004.

<sup>131</sup> Californian Assembly Bill No. 5, 9 september 2019, beschikbaar via de volgende link: [https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5).

<sup>132</sup> Californian Assembly Bill No. 5, 9 september 2019, Section 1, (e)

<sup>133</sup> La Libre Eco/AFP, "Uber attaque en justice la Californie et sa loi requalifiant les chauffeurs", *La Libre*, 31 december 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/uber-attaque-en-justice-la-californie-et-sa-loi-requalifiant-les-chauffeurs-5e0b23cbf20d5a0c4623db9a>.

<sup>134</sup> Cass. fr., 4 maart 2020, n°374 (19-13.316), nr. 6, 2°.

<sup>135</sup> *Ibidem*.

<sup>136</sup> Cass. fr., 4 maart 2020, n°374 (19-13.316), nr. 15.

In de praktijk is het denkbaar dat de vergunning aan de exploitant wordt toegekend in zijn hoedanigheid van natuurlijke dan wel rechtspersoon. Zo is het eveneens denkbaar dat de vergunning wordt toegekend aan de chauffeur in zijn hoedanigheid van natuurlijk persoon.

In wat hierna volgt geven we een overzicht van het huidige kader en geven we enkele aandachtspunten mee in geval van een mogelijke hervorming van dit kader.

#### **4.1. Het huidig kader**

##### **4.1.1. Het kader voor taxidiensten**

**45.** Gelet op artikel 4 van de ordonnantie van 27 april 1995 kan slechts één vergunning per exploitant worden toegekend. Deze vergunning is 7 jaar geldig en, behoudens uitzonderingen, hernieuwbaar met eenzelfde termijn.

Artikel 6*bis* van de ordonnantie bepaalt voorts dat de Regering de voorwaarden kan vastleggen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit van de exploitanten die vereist worden, alsook inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid van de chauffeurs. Hierbij dient te worden opgemerkt dat wanneer een exploitatievergunning aan een rechtspersoon wordt toegekend, de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer dient te voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

In artikel 8 van de ordonnantie wordt daarnaast onder meer bepaald dat de exploitatievergunning slechts kan worden afgegeven aan een natuurlijke of rechtspersoon, die hetzij eigenaar is van het voertuig of van de voertuigen, hetzij erover beschikt bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

De artikelen 10, 10*bis*, 10*ter* voorzien verder, zoals reeds eerder uiteengezet, de specifieke gevallen waarin de vergunning kan worden overgedragen.

Op grond van artikel 12 van de ordonnantie kan de vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen van de ordonnantie en van de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden worden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden alsook ingeval de exploitatie gedurende een periode van twee jaar volledig werd stopgezet. Aangaande dit punt bepaalt de wet betreffende de taxidiensten van 27 december 1974 in artikel 21, §2, dat – in geval van degelijk vastgestelde overtreding – de bevoegde personen op kosten en risico van de eigenaar het voertuig, waarmee de overtreding werd gepleegd, in beslag mogen laten nemen.<sup>137</sup> Momenteel is het op die grond dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot de administratieve inbeslagnames van voertuigen kan overgaan.

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 5 mei 2011 tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de Gewestelijke tuchtraad betreffende taxichauffeurs, stelt een tuchtraad in, die overeenkomstig artikel 6 van het besluit bevoegd is om te beslissen over de dossiers die haar worden overgemaakt door de Administratie ingevolge een controle of een klacht ingediend door een klant of een derde met betrekking tot feiten die aanleiding geven tot de opschorting of de intrekking van een bekwaamheidsattest van taxichauffeur.<sup>138</sup>

Ten slotte dient de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning, op grond van artikel 13 van de ordonnantie een jaarlijkse en ondeelbare taks te betalen. Overeenkomstig artikel 14 van de ordonnantie is deze taks per jaar en per vergund voertuig verschuldigd.

---

<sup>137</sup> Wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, *B.S.* 31 december 1974.

<sup>138</sup> - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 5 mei 2011 tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de Gewestelijke tuchtraad betreffende taxichauffeurs, *B.S.* 17 mei 2011.

#### **4.1.2. Het kader met betrekking tot diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur**

**46.** Met betrekking tot diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bepaalt artikel 18 van de ordonnantie dat de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt afgegeven 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. Niettemin zijn bepaalde exploitatievoorwaarden door de Regering vastgelegd.

Er dient te worden benadrukt dat wanneer de exploitatievergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, de statutaire instelling van de rechtspersoon, die belast is met het dagelijks beheer, moet voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Luidens de ordonnantie kan slechts één vergunning per exploitant worden verleend en is de vergunning vijf jaar geldig. Behoudens uitzondering kan de vergunning met termijnen van dezelfde duur hernieuwd worden. De vergunning is daarnaast persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

In artikel 19 van de ordonnantie wordt eveneens vermeld dat de vergunning wordt verleend na een onderzoek van de zedelijke waarborgen, de beroepsbekwaamheid alsook de solvabiliteit van de aanvrager, evenals van de kwaliteit van de voertuigen.

Ingevolge artikel 21 van de ordonnantie kan de exploitatievergunning van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur slechts worden afgegeven aan een natuurlijke of rechtspersoon, die hetzij eigenaar is van het voertuig of van de voertuigen, hetzij erover beschikt bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

Overeenkomstig artikel 25 van de ordonnantie ten slotte, kan de vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden wanneer de bepalingen van de ordonnantie en van de uitvoeringsbesluiten, overtreden worden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden alsook ingeval de exploitatie gedurende een periode van twee jaar volledig werd stopgezet.

Eveneens geven dergelijke vergunningen aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

#### **4.2. Aandachtspunten bij het afgeven van een vergunning aan een exploitant als natuurlijk dan wel als rechtspersoon**

**47.** Een eerste aandachtspunt wanneer het huidige kader wordt omgevormd betreft de toegang tot de markt en de toegang tot het beroep. In een dergelijk geval dient inderdaad te worden gewaarborgd dat de voorwaarden tot toegang tot het beroep voor de exploitant toegankelijk zijn. De voorwaarden van toegang tot de markt en het beroep mogen dan ook niet zodanig streng zijn dat enkel exploitanten met voldoende middelen, zoals grote ondernemingen, daadwerkelijk aan de voorwaarden kunnen voldoen. Dergelijke situatie zou beletten dat verschillende zelfstandige chauffeurs hun eigen vergunning kunnen aanvragen.

**48.** Het tweede aandachtspunt betreft de numerus clausus. Hierbij zou het, zelfs wanneer het aantal vergunningen beperkt is, nog steeds mogelijk zijn voor chauffeurs om te rijden voor één of meerdere exploitanten die houder van een vergunning zijn.

Ook hier dient de aandacht in het bijzonder te worden gevestigd op de voorwaarden die aan deze numerus clausus verbonden zijn. Ook op dit punt is het van belang erover te waken dat de voorwaarden niet als dusdanig worden opgesteld dat slechts enkele exploitanten, zoals grote ondernemingen, aan deze voorwaarden kunnen voldoen.

**49.** Wat betreft de overdraagbaarheid van een vergunning, zou het mogelijk zijn te voorzien in een wettelijke niet-overdraagbaarheid van de vergunningen (bijvoorbeeld door te voorzien in schorsing van de vergunning in het geval de exploitant de administratie niet in kennis stelt van een

wijziging van zijn statuten). Een mogelijke oplossing zou er ook in kunnen bestaan om de zaakvoerder van de onderneming – als natuurlijke persoon – rechtstreeks toestemming te geven door te voldoen aan een aantal aanvullende voorwaarden (bijvoorbeeld solvabiliteitsvoorwaarden, examens, enz.)<sup>139</sup>.

**50.** Wat betreft de waarborgen inzake solvabiliteit van de exploitant, dient er ook op dit punt over te worden gewaakt dat deze vereisten niet zodanig streng zijn dat KMO's *de facto* worden uitgesloten. Dergelijke situatie zou de beletten dat bepaalde zelfstandige chauffeurs een vergunning toegekend krijgen.

Voorgaande kan enigszins worden genuanceerd in die zin dat de huidige solvabiliteitsvoorwaarden momenteel soepel zijn, zodat KMO's niet belet worden hen een vergunning toegekend te zien.

**51.** In het kader van de sociale wetgeving merkten we reeds op dat de huidige relatie tussen de exploitant en de chauffeur een gezagsrelatie kan betreffen. De exploitant oefent gezag uit over de chauffeur aangezien de exploitant vaak eigenaar is van het voertuig en het aanspreekpunt is voor de overheid en andere partijen (zoals telefooncentrales). Hierbij dient eveneens te worden benadrukt dat dit gezag zowel aan de orde kan zijn wanneer de bestuurder zelfstandige is, als wanneer hij werknemer is.

Een ander aandachtspunt op vlak van sociale wetgeving betreft de mogelijke herkwalificatie van het statuut, zoals bijvoorbeeld in Californië bleek en zoals reeds eerder vermeld. Het valt echter op te merken dat de sociale wetgeving een federale bevoegdheid is.

**52.** Wat betreft de belastingen en retributies, zullen deze ten laste vallen van de exploitant. Bij dit laatste punt dient bijzondere aandacht te worden besteed aan het feit dat het bedrag van de verschuldigde bedragen hoog kunnen zijn, zodanig zelfs dat dit ertoe zou kunnen leiden dat enkel exploitanten met voldoende middelen in staat zijn om ze te betalen.

**53.** De intrekking of de schorsing van een vergunning van de exploitant kan de werkgelegenheid van de chauffeur bemoeilijken. Dergelijke gevolgen zouden mogelijk beperkt kunnen worden wanneer het een chauffeur toegelaten is voor meerdere exploitanten ritten uit te voeren.

Desgevallend zou ook rekening kunnen worden gehouden met de mogelijkheid dat de schorsing of intrekking van de vergunning van de exploitant losgekoppeld is van de schorsing of intrekking het bekwaamheidsattest van de chauffeur.

**54.** Wat betreft controles ter handhaving, kan worden opgemerkt dat de uitvoering ervan – ten aanzien van de exploitant dan wel de chauffeur – ingewikkeld kunnen zijn, in het bijzonder wanneer er verschillende categorieën van diensten zijn.

**55.** Op vlak van sancties is het mogelijk om duidelijke en gerichte sancties te voorzien voor de vergunninghoudende exploitanten.

Wat dit laatste punt betreft, valt op te merken dat het leveren van bewijs dat een onderneming al dan niet bepaalde instructies aan haar chauffeur zou hebben gegeven, in bepaalde gevallen erg lastig kan zijn.

#### **4.3. Aandachtspunten bij het afgeven van de vergunning aan de chauffeur als natuurlijke persoon**

**56.** Inzake de toegang tot de markt en het beroep zou een vergunning voor het verlenen van taxidiensten vereist zijn. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de voorwaarden voor de toegang tot de markt en die tot het beroep een ander soort voorwaarden betreffen. In het geval van de toekenning van een vergunning aan de chauffeur, loopt men het risico dat de voorwaarden die

---

<sup>139</sup> Dit is wat werd ingevoerd onder de Zwitserse wet op taxi's en limousines (professioneel personenvervoer met auto's) van 21 januari 2005, art. 8. De tekst van de wet is beschikbaar via de volgende link: <https://www.lexfind.ch/fe/fr/tol/31348/versions/174629/fr>. In de praktijk zal de rechtmatigheid van het verlenen van de vergunning aan de zaakvoerder als natuurlijke persoon echter waarschijnlijk enkele aandachtspunten opwerpen, met name op het gebied van het vennootschapsrecht.

worden opgelegd inzake toegang tot het beroep als uitbater en toegang tot het beroep als chauffeur worden samengevoegd, hetgeen niet in overeenstemming met het Europees recht zou kunnen zijn<sup>140</sup>. Zo zou bijvoorbeeld het moeten beschikken over een rijbewijs om taxidiensten te "exploiteren" mogelijk als strijdig met het Europees Recht kunnen worden beschouwd wanneer zulks niet voldoende gerechtvaardigd is.

Bovendien, wanneer de vergunningsvoorwaarden aan de chauffeur zijn verbonden, zou het risico kunnen bestaan dat het niet mogelijk is deze voorwaarden aan de taxi-ondernemingen zelf op te leggen, zoals het tijdige betaling van sociale en fiscale bijdragen.

**57.** Wat de numerus clausus betreft, zou het te verkiezen zijn om objectieve criteria te hanteren voor het toekennen van vergunningen voor de voertuigen. Sociaal-economische criteria zouden zo bijvoorbeeld de voorkeur moeten krijgen: rekening houdend met de bevolking, de koopkracht, het aantal personen dat met de trein of via de luchthaven naar Brussel reist, een certificaat van de chauffeur dat de uitoefening van diensten als taxichauffeur gedurende een aantal jaren rechtvaardigt, enz.<sup>141</sup> Dergelijke objectieve criteria zouden zich bijvoorbeeld kunnen verzetten tegen een systeem van willekeurige loting.

Ten slotte, als de huidige vergunningen worden beschouwd als een eigendomsrecht, zou dit een impact kunnen hebben op het vlak van compensatie.

**58.** Wat betreft overdraagbaarheid, zou een aan de chauffeur verleende vergunning de administratie in staat stellen de controle behouden en de eventuele overdracht van vergunningen te traceren.

**59.** Wat de solvabiliteit van de vergunninghouder betreft, dient erover te worden gewaakt dat de opgelegde solvabiliteitsvoorwaarden niet disproportioneel zwaar zijn.

Bij een versoepeling van de solvabiliteitsvoorwaarden, bijvoorbeeld bij een gezamenlijke beschikking over het voertuig, dan zijn er potentieel onvoldoende garanties.

**60.** Inzake de sociale wetgeving, en zoals hierboven reeds vermeld, dient bijzondere aandacht te worden besteed aan het risico op een onevenwichtige gezagsrelatie tussen de taxi-onderneming en de chauffeur.

Bovendien is er ook een risico op herkwalificatie van het statuut, zoals bijvoorbeeld in Californië, hetgeen hierboven reeds werd vermeld. Het dient andermaal opgemerkt te worden dat sociale wetgeving een federale bevoegdheid is.

**61.** De belastingen/retributies zullen verschuldigd zijn in hoofde van de chauffeur, houder van de vergunning.

In het geval van een vergoeding kan het bedrag ervan mogelijk in verhouding zijn met, onder andere, het aantal voertuigen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd. Hiermee rekening houdend lijkt het logisch, wanneer de taxi-onderneming zelf eigenaar van het voertuig is, dat het ook de onderneming is die de vergoeding verschuldigd is.

**62.** De eventuele intrekking of schorsing van de vergunning zou gevolgen kunnen hebben voor de chauffeur. Op dit vlak moet ook rekening worden gehouden met het risico dat de activiteiten van de exploitant, die vaak eigenaar is van het voertuig, hierdoor niet kunnen worden beperkt.

---

<sup>140</sup> Artikel 58 VWEU stelt vervoersdiensten in beginsel vrij van de bepalingen die het vrij verrichten van diensten garanderen. Niettemin zal moeten worden nagegaan of de beperkingen die de ordonnantie aan het vrij verrichten van diensten oplegt, worden gerechtvaardigd door doelstellingen die verband houden met de regulering van het vervoer en door dwingende redenen van algemeen belang. Als de autorisatiemaatregelen onevenredig streng zijn voor de chauffeur, kan deze situatie daarom leiden tot schending van dit artikel.

<sup>141</sup> European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs), p. 283.

**63.** Met oog op controlemaatregelen zouden de verantwoordelijkheden duidelijk in kaart moeten worden gebracht, bijvoorbeeld om aan te tonen wie verantwoordelijk is voor het bewaren van documenten en wie deze moet voorleggen bij een controle.

Op te merken valt dat de inbeslagname/immobilisatie van het voertuig wordt bemoeilijkt bij meerdere eigenaars van één voertuig of wanneer het voertuig eigendom is van de taxi-onderneming waarvan de chauffeur gebruik maakt.

**64.** Ten slotte, inzake de sanctionering, zou de chauffeur, wanneer de voorwaarden en verplichtingen uitdrukkelijk aan de chauffeur zijn gekoppeld, hij in eerste instantie aansprakelijk zijn in geval van overtredingen. Ook de exploitant en het platform zouden dus bijgevolg aan sanctiebepalingen moeten zijn onderworpen, aangezien ook zij betrokken kunnen zijn.

Zo kan bijvoorbeeld niet enkel worden opgenomen dat de vergunninghouder gebruikers niet mag discrimineren, maar ook dat niemand de vergunninghouder mag aanzetten tot dergelijke discriminatie, zoals de onderneming.

Gelet op bovenstaande analyse brengt de eventuele hervorming van de afgifte van de vergunning aan de exploitant dan wel aan de chauffeur verschillende aandachtspunten met zich mee, die desgevallend in acht moeten worden genomen. Kiezen om de vergunning te verlenen aan de exploitant dan wel de chauffeur brengt diverse aandachtspunten met zich mee. Hoe dan ook is het van belang erop te wijzen dat de afgifte van de vergunning aan de chauffeurs noodzakelijkerwijze een volledige wijziging van het huidige systeem impliceert, in die mate dat het aangewezen is deze piste aan een nader onderzoek te onderwerpen.



## 5. Wat zijn mogelijke oplossingen voor de vele klachten tegen de chauffeurs?

### 5.1. Mogelijke oplossingen

65. We begrijpen dat er, zoals aangegeven in het bestek, binnen de sector heel wat klachten worden ingediend (als gevolg van weigering van korte ritten, agressief gedrag, misbruik van de tarieven, identificatie van chauffeurs). In de volgende tabel hebben wij dan ook een geheel aan mogelijke oplossingen weergegeven<sup>142</sup>:

	Informatie	Preventie	Bestuurlijke handhaving	Strafrechtelijke handhaving
<b>Chauffeur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisering door middel van opleidingen</li> <li>Maximaliseren van de rol van het Sociaal Fonds voor de taxiondernemingen en diensten voor de verhuur van voertuigen met chauffeur om een kwalitatieve instroom in de sector te waarborgen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voldoende strenge voorwaarden op vlak van toegang tot het beroep; cfr. de "<i>fit and proper person</i>" test in het Verenigd Koninkrijk, die wordt uitgevoerd op chauffeurs</li> <li>Indien de vergunning niet wordt gekoppeld aan de chauffeur, het voorzien van een afzonderlijke chauffeursvergunning, waaraan bepaalde voorwaarden worden gekoppeld en die desgevallend kan worden geschorst/ingetrokken bij misbruiken</li> <li>Creëren van een gunstige werkomgeving, d.m.v. het vermijden van een overaanbod (zoals middels een numerus clausus), opleggen van minimumtarieven, etc.; het opleggen van minimumtarieven kan ertoe bijdragen dat chauffeurs niet verplicht worden te werken aan dumpingprijzen; voor wat betreft de dwingende reden van algemeen belang voor het vastleggen van minimum- en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schorsen/intrekken van de (chauffeurs)licentie, desgevallend middels een "puntensysteem", waarbij een inbreuk wordt gekoppeld aan een bepaald aantal "strafpunten" (cfr. Portsmouth); dit kan ook een hernieuwing van de vergunning in de weg staan</li> <li>Oplijsten van inbreuken waaraan administratieve sancties worden gekoppeld</li> <li>Onmiddellijke inning van administratieve geldboetes</li> <li>Protocol met het parket voor wat betreft "gemengde" inbreuken, om de nodige afspraken te maken en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oplijsten van inbreuken waaraan strafsancities worden gekoppeld – bij gebrek aan een blanco strafblad, kan ook een toekomstige vergunning worden geweigerd</li> <li>Immobilisatie en inbeslagname van voertuigen in geval van voertuigen bij inbreuken – Let wel! Het reguleren van strafrechtelijk beslag lijkt</li> </ul>

<sup>142</sup> Zie met name: R. NOGELLOU & D. RENDERS (Eds.), *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018, 422 p.; B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019, 398 p.; European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs).

		<p>maximumtarieven, zou kunnen worden verwezen naar arrest 25/2004 van 11 februari 2004 van het Grondwettelijk Hof</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimaal gebruik van nieuwe technologieën om zoveel mogelijk data over het voertuig en de chauffeur in kaart te brengen (camera's, geolocalisatie, etc.), teneinde inbreuken te kunnen detecteren</li> <li>• Indien er een verplichting zou worden opgenomen om een meetinstrument te voorzien in het voertuig, zou ook een stap verder kunnen worden gegaan door apparatuur te vereisen die de sociale controles bevordert (cfr. boordcomputer in Nederland) Let wel! Reglementering inzake meetinstrumenten lijkt onder federale bevoegdheden te vallen <sup>143</sup></li> <li>• Een technologische oplossing in de vorm van een applicatie voor de klant kan een mogelijke oplossing zijn voor de ingediende klachten. Dit zou de webinterface bij een mobiele applicatie voor de klant uitbreiden om een klacht in te dienen. Op dit punt is het belangrijk op te merken dat bijzondere aandacht moet worden besteed aan de toepasselijke bepalingen van de GDPR. Bovendien moet ervoor worden gezorgd dat het Gewest verantwoordelijk blijft voor het platform en de werking ervan verzekert, net om de objectiviteit en betrouwbaarheid van het instrument te waarborgen.</li> </ul>	<p>straffeloosheid te voorkomen</p>	<p>onder de federale bevoegdheden te vallen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onmiddellijke inning van geldboetes</li> </ul>
--	--	---	-------------------------------------	---

<sup>143</sup> Koninklijk Besluit van 15 april 2006 betreffende de meetinstrumenten, B.S. 20 april 2016.

<b>Exploitant- werkgever</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inbouwen van garanties in de relatie chauffeur-exploitant, bijvoorbeeld het feit dat de exploitant moet voldoen aan zijn sociale verplichtingen</li> <li>• Overleg met het federale niveau, om de loons- en arbeidsvoorwaarden te verbeteren t.o.v. de exploitant (CAO's)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opschorting/intrekking van de (exploitatie)vergunning, bijvoorbeeld wanneer de exploitant niet aan zijn sociale verplichtingen voldoet</li> <li>• Oplijsten van inbreuken waaraan administratieve sancties worden gekoppeld</li> <li>• Onmiddellijke inning van administratieve geldboetes</li> <li>• Protocol met het parket voor wat betreft "gemengde" inbreuken, om de nodige afspraken te maken en straffeloosheid te voorkomen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplijsten van inbreuken waaraan strafsancities worden gekoppeld- bij gebrek aan een blanco strafblad, kan ook een toekomstige vergunning worden geweigerd</li> <li>• Immobilisatie en inbeslagname van voertuigen in geval van inbreuken - Let wel! Het reguleren van strafrechtelijk beslag lijkt onder de federale bevoegdheden te vallen<sup>144</sup></li> <li>• Onmiddellijke inning van geldboetes</li> </ul>
----------------------------------	--	---	--	--

---

<sup>144</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 45.789/3 van 24 februari 2009 over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<b>Platform</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inbouwen van garanties in de relatie chauffeur-platform (zoals verbod op exclusiviteit), teneinde schijnzelfstandigheid te voorkomen; de garanties kunnen desgevallend ook een voorwaarde vormen om een specifieke platformvergunning uit te reiken</li> <li>• Verplichte transparantie inzake gegevens, om zo inbreuken meteen te detecteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schorsen/intrekken van de platformlicentie, bijvoorbeeld wanneer het platform haar verplichtingen niet nakomt</li> <li>• Oplijsten van inbreuken waaraan administratieve sancties worden gekoppeld</li> <li>• Onmiddellijke inning van administratieve geldboetes</li> <li>• Protocol met het parket voor wat betreft "gemengde" inbreuken, om de nodige afspraken te maken en straffeloosheid te voorkomen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplijsten van inbreuken waaraan strafsancities worden gekoppeld – bij gebrek aan een blanco strafblad, kan ook een toekomstige licentie worden geweigerd</li> <li>• Onmiddellijke inning van geldboetes</li> </ul>
<b>Sectorbreed</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale klachtenbehandeling kan leiden tot het in kaart brengen van informatie over de klachten, zodat deze op een adequate manier kunnen worden aangepakt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrale klachtenbehandeling, met feeder functie vanuit verschillende hoeken (zoals klachten die via de platformen binnenkomen) – Wel opgelet met ratingsystemen! Deze kunnen subjectief zijn, tenzij afdoende controleerbaar → uitgebreide controles kunnen de effectiviteit van het ratingsysteem in gevaar brengen</li> <li>• Overleg met andere controleinstanties (sociaal, fiscaal), teneinde de controles op elkaar af te stemmen en te optimaliseren</li> <li>• Naar analogie met wat nu reeds gebeurt voor de vergunde voertuigen in het Waalse Gewest, zou de lijst met vergunninghouders openbaar kunnen worden gemaakt (<a href="http://mobilite.wallonie.be/home/je-">http://mobilite.wallonie.be/home/je-</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanduiden van specifiek controlepersoneel, met afdoende gespecialiseerde expertise</li> <li>• Toegang tot voertuigen tijdens controles, evenals de plaatsen waar de voertuigen worden gestationeerd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nauwe samenwerking met politie en parket</li> </ul>

		suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html): dit kan de controle bevorderen		
<b>Passagiers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informatie over de passagiersrechten</li> <li>• Informatie over waar klachten moeten worden ingediend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opnemen van bepaalde passagiersrechten in de regelgeving, zoals het recht om opgepikt te worden door een voertuig dat vrij is (zo goed als in elk EU land terug te vinden, behoudens in bepaalde gevallen, zoals bij ongepast gedrag van de passagier)</li> <li>• Passagiers dienen op een transparante manier kennis te kunnen nemen van de tarieven</li> </ul>		

## **5.2. Bijzondere sancties: administratieve en strafrechtelijke inbeslagname van een voertuig en onmiddellijke inning**

**66.** Hier zullen we de mogelijke specifieke sancties verder uiteenzetten, met namen de strafrechtelijke inbeslagname van een voertuig en de onmiddellijke inning.

### **5.2.1. Administratieve en strafrechtelijke inbeslagname van het voertuig**

**67.** De inbeslagname kan plaatsvinden in de vorm van een administratieve inbeslagname, zoals voorzien in het Vlaamse Kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving.<sup>145</sup> Zo kan, en als gevolg van een bewarende maatregel, de bevoegde instantie overgaan tot een administratieve inbeslagname indien (1) de bewarende maatregel noodzakelijk is om een misdrijf of inbreuk te bewijzen in het kader van een administratief onderzoek of indien (2) de inbeslaggenomen voorwerpen, data of documenten mogelijk verbeurd worden verklaard. In dit verband is het van belang op te merken dat de Raad van State heeft aangegeven dat de bevoegdheid van de gewestelijke regelgever om een sanctie in te voeren, zoals de administratieve inbeslagname, aan bepaalde voorwaarden moet voldoen, zoals het feit dat de administratieve sanctie niet louter een handeling van onderzoek en vervolging in de zin van het strafrecht is<sup>146</sup>.

**68.** Zoals de afdeling wetgeving van de Raad van State in zijn advies van 24 februari 2009<sup>147</sup> reeds opmerkte, is het beslag – wanneer gekoppeld aan de vaststelling van een misdrijf – een regeling van de strafrechtelijke inbeslagname. In dit verband dient te worden vastgesteld dat de inbeslagname geen deel uitmaakt van de aangelegenheid die de gemeenschappen en de gewesten op grond van artikel 11, lid 3, van de Bijzondere Wet op de Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980 kunnen regelen<sup>148</sup>.

**69.** De Raad van State is trouwens van oordeel dat het, aangezien het Wetboek van Strafvordering gedetailleerde voorschriften bevat voor beslag bij inbreuken, moeilijk te verdedigen is dat een aparte reglementering van het beslag noodzakelijk is voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden, zodanig zelfs dat evenmin beroep zou kunnen worden gedaan op de impliciete bevoegdheden als bedoeld in artikel 10 van de Bijzondere Wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980<sup>149</sup>.

Niet alleen wordt door de Raad van State niet ingezien dat deze bepaling noodzakelijk zou zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheid, maar tevens zou de bepaling afbreuk doen 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 deze door de strafrechter voor het hem ten laste gelegde feit wordt veroordeeld.<sup>150</sup>

**70.** Tot slot blijkt ook uit het advies van de Raad van State van 26 oktober 2018 over het voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, dat er op basis van de bestaande regeling in het Wetboek van Strafvordering voldoende instrumenten aanwezig zouden zijn om beslag te kunnen leggen op de voertuigen<sup>151</sup>.

---

<sup>145</sup> Kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, *B.S.* 13 mei 2019, art. 44.

<sup>146</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 64.535/3 van 10 januari 2019 over het voorontwerp van het Kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving, p. 377 et seq.

<sup>147</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 45.789/3 van 24 februari 2009 over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 5.

<sup>149</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>150</sup> *Ibidem.*

<sup>151</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 63.920/1/V van 26 oktober 2018 over het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, p. 7.

### 5.2.2. Onmiddellijke inningen

**71.** De onmiddellijke inning heeft een bewezen staat van dienst in de Wegverkeerswet. Ook in de nieuwe Vlaamse taxiregeling krijgt deze onmiddellijke inning een plaats<sup>152</sup>.

**72.** De onmiddellijke inning, in combinatie met met consignatie en inhouding, is een bijzondere toepassing van de minnelijke schikking<sup>153</sup>, ondersteund met een beslagmogelijkheid bij weigering<sup>154</sup>.

**73.** In de regelgeving wordt gesproken van "onmiddellijke betaling" of "onmiddellijke inning" <sup>155</sup> wanneer het opleggen van de toeslag of administratieve boete onmiddellijk gebeurt, met name op het moment van de vaststelling. De onmiddellijke inning kan hetzij plaatsvinden op het moment zelf (bijvoorbeeld in cash of via mobiele elektronische betaalterminal), hetzij binnen een welbepaalde termijn na de vaststelling (bijvoorbeeld via overschrijving of online betaling).

**74.** Bijvoorbeeld, wat betreft de onmiddellijke inning bij strafrechtelijke inbreuken, voorziet de Vlaamse regelgeving dat als de overtreder de onmiddellijke inning aanvaardt, de strafvordering vervalt<sup>156</sup>. Is het omgekeerde geval kan strafrechtelijke vervolging worden ingezet <sup>157</sup>. In artikel 35, § 1, *in fine* van het Vlaamse Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer wordt inderdaad het volgende bepaald<sup>158</sup>:

« [...] Door betaling van de geldsom, vermeld in het eerste lid, vervalt de strafvordering, tenzij het Openbaar Ministerie binnen een maand vanaf de dag van de betaling, de overtreder met een beveiligde zending op de hoogte brengt van zijn voornemen die vordering in te stellen. »

**75.** Ten slotte is het van belang op te merken dat de onmiddellijke inningen bij inbreuken in principe tot de federale bevoegdheid inzake strafvordering behoren, net zoals dat wij dit eerder opmerkten voor het strafrechtelijk beslag. Op basis van het artikel 10 van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980 (hierna "BWHI"<sup>159</sup>), zouden de gewesten deze materie, waarvoor de federale overheid in beginsel bevoegd is, toch kunnen regelen voor zover verschillende voorwaarden vervuld zijn:

- de materie die tot de bevoegdheid van de federale overheid is voorbehouden leent zich tot een gedifferentieerde regeling;
- de impact op de voorbehouden materie is slechts marginaal en;
- er is een nauw verband tussen hoofdbevoegdheid en de accessoire bevoegdheid<sup>160</sup>.

**76.** Uit het voorgaande blijkt dat het belangrijk zal zijn de concrete noodzaak van een onmiddellijk inning aan te tonen. Daarnaast zal nog moeten worden aangetoond in welke mate de andere reeds vermelde voorwaarden vervuld zijn in het licht van het instellen van specifieke gewestelijke regeling.

---

<sup>152</sup> Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, *B.S.* 14 mei 2019.

<sup>153</sup> Zie bijvoorbeeld: Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, *B.S.* 14 mei 2019, art. 35, §6.

<sup>154</sup> *Ibid.*, art. 35, §2.

<sup>155</sup> *Ibid.*, art. 35, §1.

<sup>156</sup> *Ibid.*, art. 35, §1, *in fine*.

<sup>157</sup> *Ibid.*, art. 35, §§3-5.

<sup>158</sup> *Ibid.*, art. 35, §1, *in fine*.

<sup>159</sup> Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, *B.S.* 15 augustus 1980, art. 10.

<sup>160</sup> M. UYTENDAELE, "Leçon XXVIII - Les compétences matérielles dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle" in *Trente leçons de droit constitutionnel*, Brussel, Bruylant, 2011, p. 809.

## II. Een juridische analyse van de numerus clausus

Dit hoofdstuk spitst zich toe op een analyse van de numerus clausus en de juridische implicaties ervan. We beginnen de analyse met een uiteenzetting van het begrip van de numerus clausus als zodanig. Vervolgens lichten we toe dat het begrip dienst van openbaar nut centraal staat bij het invoeren van een numerus clausus en gaan we de verenigbaarheid van de numerus clausus met het Gemeenschapsrecht na.

### 1. Begrip

**77.** Inzake de exploitatie van taxidiensten betreft het begrip van de numerus clausus een maatregel die bedoeld is om de vergunningen voor de exploitatie van taxidiensten te reguleren<sup>161</sup> en die tot uiting komt in het bepalen van het aantal taxi's op het gewestelijk grondgebied<sup>162</sup>.

**78.** In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het totale aantal voertuigen dat in het kader van exploitatievergunningen kan worden gebruikt beperkt<sup>163</sup> en is het dus aan een numerus clausus onderworpen. Het is de Brusselse Regering die het maximum aantal voertuigen waarvoor exploitatievergunningen kunnen worden afgegeven bepaalt<sup>164</sup>. Luidens de ordonnantie van 27 april 1995 wordt dit aantal bepaald in functie van de noden van de dienst van openbaar nut<sup>165</sup>.

Daarom zal moeten worden nagegaan of de invoering van een numerus clausus gerechtvaardigd is met het oog op het concept van openbaar nut van de dienst. We lichten dit verder toe in punt 2 van dit hoofdstuk.

**79.** De invoering van een kwantitatieve maatregel zoals de numerus clausus heeft het voorwerp uitgemaakt van een OESO-studie, die de positieve aspecten van een dergelijke maatregel aangeeft, men name<sup>166</sup>:

- Een grotere productiviteit door een overaanbod te vermijden;
- Het voorkomen van files en milieuvervuiling;
- Een inkomen per taxi;
- De bescherming van de chauffeurs tegen een toestroom van ongeschoold personeel.

In het buitenland, met name in Ierland en Nieuw-Zeeland, ondervond men dat door het afvoeren van kwantitatieve beperkingen, het aantal taxi's met 200% of meer was toegenomen<sup>167</sup>.

Dit werd bevestigd in het nationale rapport van Ierland:

*"The Irish taxi industry was liberalised in 2000 with the removal of quantitative restrictions on taxi licences issued by local authorities. Following liberalisation, between 2000 and 2008, the number of taxi vehicle licences rose from 3,913 to 21,177 (or 541%). Since 2010, the*

---

<sup>161</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?", *op.cit.*, p. 492.

<sup>162</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 68.

<sup>163</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?", *op.cit.*, p. 484.

<sup>164</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 1 juni 1995, art. 5.

<sup>165</sup> *Ibidem*.

<sup>166</sup> OESO, "Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background note by the Secretariat", 4 juni 2018, p. 11, beschikbaar via de volgende link: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf). Het is belangrijk om te specificeren dat het onderzoek in zijn geheel moet worden geanalyseerd en in aanmerking moet worden genomen.

<sup>167</sup> OESO, "Taxi Services : Competition and Regulation", *Policy Roundtables*, 2007, p. 37, beschikbaar via de volgende link: <https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf>.



*regulatory framework for SPSVs requires that new taxi and hackney licences be granted only for vehicles that comply with wheelchair accessibility requirements (i.e. they must be wheelchair accessible).*

[...]

*The Irish taxi market has experienced various phases from a fully regulated market to a fully liberalised market. With liberalisation of the taxi market, the focus of policy for SPSV regulation has been the implementation of qualitative improvements in taxi services for the benefit of both service providers and the general public, and to respond to the specific requirements of persons with reduced mobility (i.e. persons in wheelchairs). In recent years however, some public authority intervention has been necessary to adjust and redress some problems that emerged following the liberalisation and economic crisis. In particular, it was decided in 2006 to introduce a single fare area to avoid fare differentiation between areas and in 2010, a limitation on new licences only for wheelchair accessible vehicles was introduced. In 2015, a new reform of the licences was introduced covering both taxis and private hire vehicle with drivers. Despite some need of public intervention to correct market imbalances, the Irish taxi liberalisation remains a successful model and Ireland is quickly becoming a technological hub that allows the development of innovative services.”<sup>168</sup>*

In Zweden werd bovendien vastgesteld dat na een deregulering van de taxisector in de jaren negentig verschillende problemen opdoken. Dit was voornamelijk te wijten aan de gebrekkige voorbereiding van deze deregulering. Om deze problemen op te lossen, werden in de loop der jaren strengere regels ingevoerd<sup>169</sup>.

**80.** Tot slot zal de maatregel ook steeds in het licht van de Europese fundamentele rechten en vrijheden moeten worden onderzocht<sup>170</sup>, en dit in het bijzonder met betrekking tot de vrijheid van vestiging. In punt 3 van dit hoofdstuk gaan we hier verder op in.

## 2. De dienst van openbaar nut

**81.** Het begrip “dienst van openbaar nut” houdt in dat wetgevende en uitvoerende instanties de randvoorwaarden dienen te scheppen voor een voldoende kwalitatief aanbod, met name voor wat betreft de diensten inzake het bezoldigd personenvervoer, en dit in voorkomend geval d.m.v. regulering<sup>171</sup>.

**82.** In dit verband luidt artikel 5 van de ordonnantie van 27 april 1995 dat “*De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst [...]*”.

Uit de voorbereidende werkzaamheden bij de ordonnantie blijkt dat bij het aannemen van de ordonnantie, de term dienst van openbaar nut wordt gedefinieerd aan de hand van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten<sup>172</sup>. De voorbereidende werkzaamheden bij wet van 27 december 1974, luiden, inzake het concept van openbaar nut “*nier alleen met de behoeften van het publiek “per se”, maar eveneens met de rechtmatige wens tot uitbreiding van de taxi-ondernemingen die, op basis van rentabiliteitscriteria bij machte zijn te bewijzen dar een betere bediening aan hun cliënteel (of een toename van het cliënteel) een uitbreiding van het wagenpark vergt.*”<sup>173</sup>.

---

<sup>168</sup> European Commission study, “Annex III – Country reports”, in *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU*, 2016, p. 435 en 439.

<sup>169</sup> OESO, “Taxi Services : Competition and Regulation”, *Policy Roundtables*, 2007, p. 173.

<sup>170</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, “Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?”, *op.cit.*, p. 492.

<sup>171</sup> S. CNUUDE, D. NOELS, “Vervoersrecht – rechtspraak”, *op.cit.*, pp. 799-800.

<sup>172</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, Doc. Parl., Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, p. 13.

<sup>173</sup> Ontwerp van wet betreffende de taxidiensten, *Doc. parl.*, 1974-1975, nr. 306/1, p. 4.

**83.** Uit het voorgaande blijkt dat het begrip dienst van openbaar nut toelaat om een zekere mate van kwalitatieve en kwantitatieve vereisten te rechtvaardigen, met name middels het invoeren van een numerus clausus<sup>174</sup>. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de numerus clausus zoals bepaald in de ordonnantie van 27 april 1995 reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van een onderzoek door het Grondwettelijk Hof, dat oordeelde dat:

*“Rekening houdend met die verschillende vereisten, vermocht de ordonnantiegever te oordelen dat maatregelen die ertoe strekken het hoofd te bieden aan de toenemende stijging van het autoverkeer, een “bijkomende vervoermogelijkheid [te regelen] 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”, te zorgen voor “het comfort en de beschikbaarheid van de voertuigen, het professionalisme van de chauffeurs [en] het waakzame oog over de exploitanten” en een oplossing te bieden voor het probleem van het stationeren (Parl. St., Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/1, pp. 1 en 2), bestaanbaar konden zijn met doelstellingen van regulering en coördinatie van het vervoer zoals vermeld in B.10.1 en B.10.3, en konden worden verantwoord door dwingende redenen van algemeen belang. Door te bepalen dat de Regering het maximumaantal voertuigen zal vaststellen waarvoor exploitatievergunningen kunnen worden afgegeven naar gelang van de behoeften (voorwerp van de kritiek van de eisende partijen voor de verwijzende rechter, zoals blijkt uit de bewoordingen van de in B.9.1 vermelde prejudiciële vraag), heeft de ordonnantiegever geen buitensporige maatregel genomen, rekening houdend met het feit dat het een machtiging betreft en met het feit dat het bijgevolg de overeenstemming van de uitvoeringsmaatregel met de door de eisende partijen voor de verwijzende rechter aangevoerde bepalingen is die door de bevoegde rechter moet worden getoetst.”<sup>175</sup>*

**84.** Daarnaast werd over de invoering van een numerus clausus voor de diensten voor verhuur van voertuig met chauffeur in de rechtsleer gesteld dat:

*“L’ordonnance [van 27 april 1995]<sup>176</sup> soumet l’exploitation des services de location de voitures avec chauffeur à la délivrance d’une autorisation d’exploiter.*

*Toutefois, à la différence des services de taxis dont le régime vient d’être évoqué, il n’existe pas de contingentement des autorisations. L’utilité publique de ce type de services est jugée moins importante que celle qui sous-tend les services de taxis simples, en sorte que « seules les règles du marché déterminent le nombre de véhicules et d’exploitants.”<sup>177</sup>*

Zoals we in punt 4 van dit hoofdstuk zullen zien, betreft één van de overwogen pistes het instellen van een numerus clausus voor de gehele sector, waardoor het noodzakelijk is te verzekeren dat dergelijke maatregel afdoende wordt gemotiveerd, met vermelding van de redenen voor de uitbreiding van de numerus clausus tot de gehele sector, en in hoeverre aan de dienst van openbaar nut wordt voldaan.

### **3. Is een algemene numerus clausus steeds verenigbaar met het gemeenschapsrecht en is differentiatie noodzakelijk voor bepaalde categorieën?**

De bestaande interacties tussen de invoering van een algemene numerus clausus en het gemeenschapsrecht dienen nader te worden toegelicht.

---

<sup>174</sup> S. CNUDE, D. NOELS, “Vervoersrecht – rechtspraak”, *op.cit.*, pp. 799-800.

<sup>175</sup> GwH, 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.11.1.

<sup>176</sup> Eigen verduidelijking.

<sup>177</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, “Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?”, *op.cit.*, p. 487

**85.** In het Europees recht wordt de toegang tot de markt gewaarborgd door de vrijheid van vestiging, als bedoeld in artikel 49 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ("VWEU")<sup>178</sup>.

De vrijheid van vestiging bestaat uit *"la possibilité pour un ressortissant communautaire de participer, de façon stable et continue, à la vie économique d'un Etat membre autre que son Etat d'origine, et d'en tirer profit"*<sup>179</sup>. Het recht op vrijheid van vestiging verbiedt elke discriminatie op grond van nationaliteit – zoals op grond van de maatschappelijke zetel – bij het uitoefenen van dit recht zoals hierboven omschreven.<sup>180</sup>

**86.** In dit verband kunnen maatregelen die het recht op vrijheid van vestiging inperken slechts worden gerechtvaardigd op grond van artikel 49 VWEU wanneer ze voldoen aan de voorwaarden van de viervoudige test:

- De maatregel mag niet discriminatoir zijn;
- De maatregelen moeten gerechtvaardigd zijn door dwingende redenen van algemeen belang;
- De maatregelen moeten geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde doel te bereiken;
- De maatregel mag niet verder gaan dan nodig om dat nagestreefde doel te bereiken.

**87.** Daarenboven is het belangrijk het volgende op te merken:

*"Absolute verboden en kwantitatieve beperkingen van een activiteit worden normaliter als uiterste maatregel opgelegd. Zij moeten algemeen alleen worden toegepast wanneer er geen minder beperkende vereisten kunnen worden gebruikt om een legitieme doelstelling van algemeen belang te realiseren."*<sup>181</sup>

**88.** Het is uiteindelijk aan de opsteller van de maatregel om te motiveren hoe aan de hierboven beschreven eisen wordt voldaan<sup>182</sup>.

Wat betreft de numerus clausus die is voorzien in de ordonnantie van 27 april 1995, oordeelde het Grondwettelijk Hof het volgende:

*"B.11.1. Rekening houdend met die verschillende vereisten, vermocht de ordonnantiegever te oordelen dat maatregelen die ertoe strekken het hoofd te bieden aan de toenemende stijging van het autoverkeer, een « bijkomende vervoermogelijkheid [te regelen] 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 », te zorgen voor « het comfort en de beschikbaarheid van de voertuigen, het professionalisme van de chauffeurs [en] het waakzame oog over de exploitanten » en een oplossing te bieden voor het probleem van het stationeren (Parl. St., Brusselse Hoofdstedelijke Raad, 1994-1995, nr. A-368/1, pp. 1 en 2), bestaanbaar konden zijn met doelstellingen van regulering en coördinatie van het vervoer zoals vermeld in B.10.1 en B.10.3, en konden worden verantwoord door dwingende redenen van algemeen belang. Door te bepalen dat de Regering het maximaantal voertuigen zal*

---

<sup>178</sup> N. VAN DAMME, "De 'Ubersoap': over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop?", DAOR, 2019, pp. 102-112.

<sup>179</sup> Conclusie van advocaat-generaal Pedro Cruz Villalon, 30 september 2010 in de zaak *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09, nr. 16.

<sup>180</sup> D. RENDERS & D. DE VALKENEER, "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?", *op.cit.*, p. 496.

<sup>181</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM (2016) 356, beschikbaar via de volgende link : <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/NL/1-2016-356-NL-F1-1.PDF>, p. 5.

<sup>182</sup> HvJ-EU, 13 november 2003, *Lindman*, C-42/02, nr. 25.

vaststellen waarvoor exploitatievergunningen kunnen worden afgegeven naar gelang van de behoeften (voorwerp van de kritiek van de eisende partijen voor de verwijzende rechter, zoals blijkt uit de bewoordingen van de in B.9.1 vermelde prejudiciële vraag), heeft de ordonnantiegever geen buitensporige maatregel genomen, rekening houdend met het feit dat het een machtiging betreft en met het feit dat het bijgevolg de overeenstemming van de uitvoeringsmaatregel met de door de eisende partijen voor de verwijzende rechter aangevoerde bepalingen is die door de bevoegde rechter moet worden getoetst. B.11.2. Uit het voorafgaande vloeit voort dat de in het geding zijnde maatregel redelijk verantwoord is ten aanzien van de in B.10.1 en B.10.2 vermelde vereisten en dat geen afbreuk wordt gedaan aan de rechten die de betrokkenen afleiden uit de artikelen 49 en 56 van het VWEU. Bijgevolg dient aan het Hof van Justitie van de Europese Unie geen prejudiciële vraag te worden gesteld.”<sup>183</sup>

**89.** In dit geval zou een numerus clausus voor de gehele sector gerechtvaardigd kunnen worden door de noodzaak de mobiliteitsproblemen in de hoofdstad aan te pakken, waarbij het belang van veilige, vlotte en efficiënte dienstverlening geldt. De noodzaak van een goed wegenbeheer en efficiënt vervoer over deze wegen zou dergelijke numerus clausus eveneens kunnen rechtvaardigen. Bovendien kan het eveneens als een legitiem doel worden beschouwd om het aantal voertuigen dat voorrangstroken kan gebruiken, te beperken.

Uit het voorgaande blijkt dat de numerus clausus – wanneer deze kan worden gemotiveerd door een dwingende reden van algemeen belang en derhalve in overeenstemming is met het Gemeenschapsrecht (zoals overigens blijkt uit de vele voorbeelden uit andere landen) – voor de gehele sector moet kunnen worden verantwoord. Daarom kan het nuttig zijn een onderscheid tussen verschillende categorieën diensten te maken. De motivatie voor de oprichting van een algemene numerus clausus kan dus worden onderscheiden voor elk van deze subcategorieën.

Er kan bijvoorbeeld worden verwezen naar het verschil tussen de straatmarkt enerzijds en contractvervoer anderzijds<sup>184</sup>. Zoals we hierboven reeds zagen, kunnen deze twee categorieën op hun beurt worden onderverdeeld, bijvoorbeeld naar de Nederlandse wetgeving<sup>185</sup>:



Zo bepaalt het Vlaams decreet van 29 maart 2019 in artikel 13 dat de gemeente het aantal machtigingen voor standplaatsen op de openbare weg op haar grondgebied kan beperken. Daarnaast is voorzien dat de wegbeheerder voor voldoende en geschikte standplaatsen zorgt op de gemeente- en gewestwegen, in verhouding tot het aantal machtigingen die uitgereikt zijn aan voertuigen die mogen gebruikmaken van standplaatsen op de openbare weg.

<sup>183</sup> GwH, 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.11.1 en B.11.2.

<sup>184</sup> Het is echter van belang te verduidelijken dat met de mobiele applicaties voor het bezoldigde personenvervoer, de begrippen “straattaximarkt” en “contractvervoer” dreigen te vervagen, aangezien de dienst die bestaat uit het bestellen van een limousine binnen de minuut blijkt te verschillen van de dienst waarbij een limousine ter beschikking wordt gesteld voor verschillende uren: de eerste dienst lijkt een dienst van de straattaximarkt te zijn en geen reservatie.

<sup>185</sup> Nederlandse Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), beschikbaar via de volgende link: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV>.

Het zou dus kunnen worden overwogen om het onderscheid in subcategorieën te rechtvaardigen omwille van het beperkte aantal standplaatsen rondom een station, waar het aantal voertuigen dan noodzakelijkerwijs zou moeten worden verminderd. Dergelijke beperkingen voor limousines dienen te worden toegepast met inachtneming van de specifieke kenmerken van voertuigen die worden verhuurd met chauffeur.

Het ingevoerde onderscheid dient eveneens te worden toegepast rekening houdend met de omvang van Brussel-Hoofdstad en haar straten, de vervuiling en verkeersdruk die zouden ontstaan, de verkeerspolitie, de standplaatsen, de kenmerken van de voertuigen (bijvoorbeeld wat betreft de lengte van limousines) om te voorkomen dat de afwezigheid van een numerus clausus in één bepaalde categorie, de gevolgen van de numerus clausus teniet zou doen.

Als daarentegen niet aan de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan, zou een numerus clausus mogelijk in strijd kunnen zijn met het fundamentele beginsel van de vrijheid van vestiging.

**90.** Daarenboven, en als de numerus clausus de exploitatie van taxidiensten wil reguleren, moet de taximarkt in Brussel ook de stromen uit Wallonië en Vlaanderen het hoofd bieden<sup>186</sup>. We zullen dit onderwerp analyseren in het volgende hoofdstuk van deze studie.

#### **4. Samenvattende conclusie**

**91.** Op basis van de onderzochte elementen en in het licht van het opstellen van deze studie, begrijpen wij dat één van de beoogde mogelijkheden erin bestaat een numerus clausus voor de hele sector in te voeren, voor zowel de taxidiensten als de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

**92.** Uit onze eerdere analyse blijkt duidelijk dat een numerus clausus kan worden ingevoerd, zij het dat dit afdoende moet worden gemotiveerd en op voorwaarde dat de maatregel opgesteld wordt in overeenstemming met de bepalingen in de rechtspraak, in het bijzonder die van het Grondwettelijk Hof.

Zoals hierboven vermeld, lijkt het bijvoorbeeld passend om te voorzien in een verenigde sector, onderverdeeld in subcategorieën. De motivatie voor de oprichting van een algemene numerus clausus kan dan verschillend zijn per subcategorie.

---

<sup>186</sup> Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020, p. 15.

### III. Een juridische analyse van de mogelijke beperking van de diensten die worden verleend door voertuigen met een vergunning van het Waalse of Vlaamse gewest

#### 1. In hoeverre kan het verrichten van diensten door voertuigen met een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, door het Waalse of Vlaams Gewest afgegeven, worden geregeld op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

In het kader van deze vraag, analyseren we het juridisch kader door de huidige bepalingen te belichten, de doelstellingen van het invoeren van dergelijke regeling na te gaan evenals de mogelijke juridische bepalingen en instrumenten in kaart te brengen. Vervolgens bekijken we een aantal juridische aandachtspunten wanneer zou worden beoogd om taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, hoofdzakelijk of uitsluitend verricht op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met een vergunning afgeleverd in het Waals of Vlaams Gewest, te reguleren.

##### 1.1. Huidig juridisch kader

**93.** De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bepaalt in artikel 3 dat:

*“Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.*

*De vergunning voor het exploiteren omvat de toelating voor het stationeren op eender welke op de openbare weg gelegen standplaats die voor de taxi's voorbehouden is, aan de voorwaarden die door de Regering vastgelegd worden.”*

Artikel 16 van dezelfde ordonnantie luidt:

*“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.”*

##### 1.1.1. Voldoende controle

**94.** Voor de taxidiensten werd oorspronkelijk een bepaling ingevoerd die vergelijkbaar is met artikel 16 van de huidige ordonnantie inzake het startpunt van de dienstverlening, maar dat na kritiek van de Raad van State werd geschrapt<sup>187</sup>. De ordonnantie voorzag inderdaad:

*“Enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning mogen ritten afleggen waarvan het vertrekpunt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.”*

---

<sup>187</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, pp. 43-44.

**95.** De Raad van State was daarnaast nog van mening dat een samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten<sup>188</sup> noodzakelijk was in dit verband en, bij gebrek aan een dergelijke samenwerkingsovereenkomst, heeft de Brusselse ordonnantiegever aangegeven dat er strengere controles zouden komen teneinde de algemene doelstellingen van de wetgever te bereiken<sup>189</sup>. Op dit moment kwam een dergelijke samenwerkingsovereenkomst echter nog niet tot stand.

Hoewel artikel 3 van de ordonnantie bepaalt dat exploitatie van een openbare plaats of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats, onderworpen is aan een vergunning (waaronder ook een vergunning om op taxistandplaatsen te parkeren), blijkt niettemin dat er bij gebrek aan een samenwerkingsovereenkomst geen basis is om ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meerdere gewesten, tegen te gaan.<sup>190</sup>

## **1.2. Controledoelstellingen**

**96.** De invoering van dergelijke regelgeving zou op verschillende gronden gerechtvaardigd kunnen zijn: het vermijden van oneerlijke en schadelijke concurrentie, het vermijden van een inflatie van vergunningen en het vermijden van het tenietdoen van de doeltreffendheid van de bepalingen.

### **1.2.1. Het vermijden van oneerlijke en schadelijke concurrentie**

**97.** In de toelichting bij het ontwerp van ordonnantie van 1995 stond reeds dat:

*"Taxiexploitanten die beschikken over een vergunning, afgeleverd door de plaatselijke overheid, die niet tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoort, hebben progressief een oneerlijke en schadelijke concurrentiestrijd gevormd voor de exploitanten die beschikken over een exploitatie-vergunning voor een taxidienst die afgeleverd werd door de Brusselse agglomeratie. Deze uitbuiters, die onderworpen zijn aan minder strikte voorwaarden en die houder zijn van een vergunning die afgeleverd werd door overheden die soms al te verdraagzaam zijn en geen beperkingen opleggen, niet wat het aantal, noch wat de bijkomende exploitatievoorwaarden betreft en die het overgrote deel van hun ritten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitvoeren, kunnen eveneens aanspraak maken op de toepassing van gunstiger tarieven.*

[...]

*Voor de exploitanten die aan de in de 19 gemeenten van de Brusselse Agglomeratie van kracht zijnde wetgeving onderworpen zijn, waardoor ze in hun aantal beperkt worden omwille van het openbaar nut van de dienst, is deze toestand bijzonder schadelijk gebleken."*<sup>191</sup>

**98.** In dit verband dient worden opgemerkt dat het Grondwettelijk Hof reeds oordeelde dat:

*"De wil om de dienstverleners die op het grondgebied van het Brussels 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."*<sup>192</sup>

---

<sup>188</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>189</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>190</sup> Een ander voorbeeld dat dit illustreert, kan ook betrekking hebben op diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, waar het in de praktijk moeilijk kan zijn om situaties te reguleren waarin de dienstverlening meerdere ritten omvat.

<sup>191</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, pp. 4-5.

<sup>192</sup> GwH, 29 april 2010, nr. 41/2010, B.5.3.

### 1.2.2. Het vermijden van de inflatie van vergunningen

**99.** Op basis van de beschikbare informatie begrijpen we dat de vergunningen die in de andere gewesten zijn afgegeven, vandaag in Brussel worden gebruikt<sup>193</sup>. Het verlaten van de numerus clausus in Vlaanderen kan het aantal gebruikte vergunningen - hoewel aanvankelijk in Vlaanderen afgegeven - in Brussel verhogen. Bijgevolg zou het invoeren van een numerus clausus in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dode letter kunnen blijken.

Wat het Waalse Gewest betreft, kan worden opgemerkt dat de vergunning door de gemeente moet worden afgegeven<sup>194</sup>, met goedkeuring van het Waalse Gewest<sup>195</sup> en dat het aantal taxi's dat in één gemeente is toegestaan, beperkt is tot één taxi per 2.500 inwoners<sup>196</sup>. Deze beperking was niet voorzien voor diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

### 1.2.3. Het vermijden van het tenietdoen van de doeltreffendheid van de bepalingen

**100.** Het risico bestaat dat de bepalingen van de Brusselse regelgeving worden omzeild door het simpelweg verkrijgen van een vergunning in een ander gewest<sup>197</sup>. Het opleggen van kwaliteitsregels voor diensten zou dan ook niet nuttig zijn als men vanuit de andere gewesten diensten zou kunnen verlenen zonder aan de bestaande eisen te moeten voldoen.

Het is bijgevolg belangrijk te bepalen welke wettelijke bepalingen kunnen worden opgenomen om dergelijke doelstellingen te bereiken en in welk juridisch instrument deze doelstellingen dan dienen te worden opgenomen. Wij zullen hierna dan ook de bevoegdheidsverdeling onderzoeken die blijkt uit de BWHI, de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en de adviezen van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

## 1.3. Wettelijke bepalingen en relevante instrumenten

**101.** In dit onderdeel bekijken we de verschillende mogelijke wettelijke bepalingen en relevante instrumenten waarin deze kunnen worden opgenomen. Hiernavolgend zullen we de relevante rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en de adviezen van de afdeling wetgeving van de Raad van State uiteenzetten.

### 1.3.1. Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

**102.** Artikel 6, § 1, X, lid 1 van de BWHI bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur<sup>198</sup>.

**103.** Overeenkomstig artikel 92 bis, § 2, c) van de BWHI<sup>199</sup> dienen de gewesten verplicht een samenwerkingsovereenkomst te sluiten voor de regeling van aangelegenheden die betrekking hebben op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest.

---

<sup>193</sup> Etude sur l'impact socio-économique sur l'étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020, p. 48 en 50.

<sup>194</sup> Waals Decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, *B.S.* 18 november 2007, art. 6.

<sup>195</sup> Waals Decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, *B.S.* 18 november 2007, art. 7.

<sup>196</sup> Besluit van de Waalse Regering van 3 juni 2009 tot uitvoering van het decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 8 september 2009, art. 51, §1.

<sup>197</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, p. 7.

<sup>198</sup> Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, *B.S.* 15 augustus 1980, art. 6, § 1, X, lid 1.

<sup>199</sup> Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, *B.S.* 15 augustus 1980, 92 bis, § 2, c).



**104.** Daarnaast is het van belang te onderstrepen dat het Belgische recht een systeem van een exclusieve territoriale bevoegdheidsverdeling kent, wat impliceert dat:

- het onderwerp van iedere regeling die een gewestelijke overheid uitvaardigt, moet kunnen worden gelokaliseerd binnen het gebied waarvoor hij bevoegd is, zodat iedere concrete verhouding of situatie slechts door één enkele wetgever wordt geregeld;
- op grond van de artikelen 5, 39, 134 van de Grondwet in samenhang gelezen met de artikelen 2 en 19, § 3 BWHI en met de artikelen 2, § 1, en 7 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, kan elk Gewest het criterium of de criteria bepalen met toepassing waarvan het onderwerp van de door hem uitgevaardigde regeling, naar zijn inzicht, gelokaliseerd is binnen zijn bevoegdheidsgebied;
- de gekozen criteria zijn onderworpen zijn aan de toetsing van het Grondwettelijk Hof, dat tot opdracht heeft erover te waken dat de decreet- of ordonnantiegever noch zijn materiële, noch zijn territoriale bevoegdheid overschrijdt.

**105.** Ten slotte dienen zowel de gewestelijke bepalingen als het samenwerkingsakkoord ook het Europese rechtskader respecteren, en met name de beginselen van vrijheid van handel en nijverheid en van vrij verkeer van diensten.

### **1.3.2. Rechtspraak van het Grondwettelijk Hof**

**106.** Vooreerst moet worden opgemerkt dat het Grondwettelijk Hof heeft geoordeeld dat de vereiste van een vergunning voor de exploitatie van taxidiensten op zich niet in strijd kon worden geacht met de waarborgen van artikel 6, 1, VI, lid 3, BWHI, noch met de vrijheid van vestiging die volgt uit artikel 49 VWEU<sup>200</sup>.

**107.** Wanneer het Grondwettelijk Hof het principiële gebruik van een *numerus clausus*<sup>201</sup> heeft toegestaan, heeft het Hof er evenwel op gewezen dat artikel 92bis, c) van de BWHI zich ertegen verzet dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt met als specifiek doel of met als specifiek gevolg dat aangelegenheden worden geregeld 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 <sup>202</sup>.

**108.** Met betrekking tot het aanknopingspunt voor een dergelijke vergunning heeft het Hof bepaald dat vertrekpunt van de taxidienst een pertinent aanknopingspunt kan zijn, hetgeen het mogelijk maakt de gewestelijke regeling binnen de territoriale bevoegdheidsfeer van het gewest te lokaliseren<sup>203</sup>.

**109.** Dit gezegd zijnde, zij eraan herinnerd dat het regeluren van taxiriten die zich noodzakelijkerwijs uitstrekken over het grondgebied van meerdere gewesten steeds een samenwerkingsovereenkomst in de zin van artikel 92bis, 2, c) van de BWHI vereist<sup>204</sup>.

**110.** Een samenwerkingsovereenkomst dient rekening te houden met het beginsel van wederzijdse erkenning. Zo heeft het Grondwettelijk Hof geoordeeld:

*“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*

---

<sup>200</sup> GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015, B.8-9.

<sup>201</sup> L. THOMMÈS, L. BURNON, “Chapitre 33 - Les outils de mobilité « douce » réglementés en droit bruxellois” in *Le droit bruxellois*, Brussel, Bruylant, 2015, p. 1137 over het arrest van het Grondwettelijk Hof van 8 maart 2012, nr. 40/2012.

<sup>202</sup> GwH, 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.6.2; GwH, 27 mei 2008, nr. 85/2008, B.6.2.

<sup>203</sup> GwH, 8 maart 2012, nr. 40/2012, B.7.2; GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015, B.8.

<sup>204</sup> GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015, B.6.

*van elk ander deelgebied van de Staat, tenzij dat deelgebied aantoont dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken.”<sup>205</sup>*

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk dat, indien de Brusselse regelgeving omwille van gewettigde redenen strengere regels bevat dan die van andere Gewesten, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de in een ander gewest afgegeven vergunning zou kunnen weigeren.

Zoals hierboven vermeld, houdt dit in dat de loutere wens om dienstverleners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beschermen tegen concurrentie van dienstverleners uit een ander gewest, enkel en alleen omwille van het feit dat zij in het Waalse Gewest of het Vlaams Gewest zijn gevestigd, per definitie onverenigbaar is met het beginsel van de Economische en Monetaire Unie en derhalve niet als een legitiem doel kan worden beschouwd.

Aangezien de nieuwe Vlaamse wetgeving echter op bepaalde niveaus flexibeler is – en met name de numerus clausus en (tijdelijk) de minimum- en maximumtarieven werden verlaten – zou een weigering van erkenning gerechtvaardigd kunnen zijn op basis van de hierboven genoemde legitieme doelstellingen (zie hierboven onder het punt “Controledoelstellingen”).

In tegenstelling tot de situatie in de voormelde zaak nr. 41/2010 is het belangrijk op te merken dat het ontbreken van een samenwerkingsovereenkomst, in combinatie met de *ratio legis* de Vlaamse decreetgever (bestaande uit het verlaten van de numerus clausus)<sup>206</sup> en het beginsel van de Economische en Monetaire Unie, impliceren dat de draagwijdte van een door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorziene numerus clausus in de praktijk dreigt te worden verzwakt.

Hiermee rekening houdend, en gegeven het feit dat het van belang is ervoor te zorgen dat er geen onevenredige belemmering is voor het vrij verrichten van diensten<sup>207</sup>, kan het verstrekken van occasionele ritten, indien nodig, worden aanvaard. Dit zal niet het geval zijn bij het systematisch verlenen van diensten – bijvoorbeeld waarbij een Vlaamse of Waalse vergunning wordt aangevraagd, maar op zodanige wijze wordt gebruikt dat systematisch diensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden verricht – waardoor de doelstellingen van de wetgever niet worden gegarandeerd.

**111.** Daarenboven is het belangrijk erop te wijzen dat de ontwerp van samenwerkingsakkoord onlangs terug op de agenda werd gezet. Uit een recente parlementaire vraag aan de Waalse minister-president blijkt dat er een overlegprocedure tussen de drie regio’s is besproken. Hoewel de modaliteiten en de preciezere inhoud van dit overleg nog dienen te worden vastgesteld, benadrukte de Waalse minister-president dat de harmonisatie van de regelgeving tussen regio’s een betere regulering van het bezoldigde personenvervoer mogelijk moet maken, en met name om te reageren op de ontwikkeling van de platformeconomie<sup>208</sup>.

### **1.3.3. Advies van de Raad van State**

**112.** Vanuit het oogpunt van de Raad van State kent het criterium van het vertrekpunt van de taxidienst als relevant aanknopingspunt bijvoorbeeld een rechtsgeldige neerslag in de volgende bepaling:

---

<sup>205</sup> GwH, 29 april 2010, nr. 41/2010, B 5.3.

<sup>206</sup> Zoals eerder vermeld, begrijpen we dat vergunningen die in andere gewesten zijn verleend, in Brussel worden gebruikt (zie Etude sur l’impact socio-économique sur l’étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, februari 2020, p. 48 et 50). Het loslaten van de numerus clausus in Vlaanderen zou echter juist het aantal vergunningen dat in Vlaanderen wordt verleend maar in Brussel worden uitgevoerd, doen toenemen, voor zover Brussel een aantrekkelijk gebied is op het gebied van klantenwerving.

<sup>207</sup> GwH, 15 oktober 1996, nr. 56/96.

<sup>208</sup> Antwoord van 30 januari 2020 op een vraag van C. Collignon, *W. Parl.*, 2019-2020, Nr. 27, beschikbaar via de volgende link: <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=94001>.

*"Zonder vergunning mag niemand een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer exploiteren van op de openbare weg of op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Vlaamse Gewest bevindt".*<sup>209</sup>

Uit datzelfde advies lijkt te kunnen worden afgeleid dat de Raad van State de bedoeling van de stellers van het ontwerp kunnen bijtreden, met name:

*"De gemachtigde verduidelijkt bovendien dat het de bedoeling is om als aanknopingspunt voor de vergunningsplicht het vertrekpunt van de dienstverlening te hanteren. Van zodra de dienstverlening op het grondgebied van het Vlaamse Gewest aanvat, is er een Vlaamse vergunning nodig. Als een rit van een exploitant die vergund is in het Waalse Gewest of in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aankomt of doorgang vindt op het grondgebied van het Vlaamse Gewest is er geen Vlaamse vergunning nodig"*<sup>210</sup>

Uit het bovenstaande blijkt dat het in de praktijk moeilijk lijkt om de aankomst of doorgang als dusdanig in het gewest te verbieden.

**113.** Er dient daarbij te worden opgemerkt dat de Raad van State, in het licht van de bevoegdheidsverdelende regels, van mening is dat exploitanten hun klanten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen afzetten in geval van ritten waarvan het startpunt zich in een andere gewest bevindt<sup>211</sup>. De Raad van State herinnert er echter aan dat een samenwerkingsakkoord vereist is *"wanneer de geregelde kwesties beperkt worden tot handelingen die zich uitsluitend en alleen afspelen op het Brussels grondgebied zoals ritten waarvoor zowel het vertrekpunt als het aankomstpunt daar gelegen zijn, maar waar de taxidienst zijn zetel heeft binnen een ander gewest en van daaruit geëxploiteerd wordt."*<sup>212</sup>

**114.** In haar recente advies over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer heeft de Raad van State de volgende bepaling uitgesproken:

*"Artikel 8 van het ontwerp, dat uitvoering geeft aan artikel 6, § 3, van het decreet van 29 maart 2019, bepaalt dat tijdens een rit die op het grondgebied van het Vlaamse Gewest wordt uitgevoerd door een taxidienst of een dienst voor het verhuren van een voertuig met een bestuurder die in een ander gewest is vergund, geen personen mogen instappen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, tenzij de rit is besteld."*<sup>213</sup>

In de nieuwe Vlaamse regelgeving houdt deze bepaling<sup>214</sup> verband met het verbod op het veroorzaken van situaties van overlast en stelt deze een afstandspereimeter in rondom standplaatsen en attractiepolen zoals de luchthaven Zaventem in<sup>215</sup>. Het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer voorziet namelijk in artikel 21, §3, dat de Vlaamse Regering de afstandspereimeter rondom de standplaatsen en attractiepolen bepaalt en hoe deze moet worden gerespecteerd. Er dient te worden op gewezen dat de Raad van State hierover

---

<sup>209</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 63.920/1/V van 26 oktober 2018 over het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, p. 5.

<sup>210</sup> *Ibidem.*

<sup>211</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, p. 5.

<sup>212</sup> *Ibid.*, pp. 5-6.

<sup>213</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, p. 11. Het betreft momenteel artikel 8 van het besluit.

<sup>214</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, *B.S.* 26 november 2019, art. 8.

<sup>215</sup> *Ibid.*, art. 37.

geen bijzondere opmerkingen heeft gemaakt<sup>216</sup>. Daarom zou een dergelijk systeem een optie kunnen zijn voor bepaalde attractiepolen in Brussel.

Hoewel deze bepalingen niet expliciet en rechtstreeks gericht zijn op voertuigen die in andere gewesten zijn vergund, dragen zij toch indirect bij tot de regulering van dergelijke voertuigen.

**115.** In dit verband heeft de Raad van State ook verklaard:

*“Aangezien enkel de ritten worden geregeld en niet de taxidiensten, lijkt de ontworpen bepaling verenigbaar met de hiervoor aangehaalde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Het wordt onder de aandacht van de stellers van het ontwerp gebracht dat een ruimere regeling voor de wederzijdse erkenning van aanbieders van taxidiensten nog steeds de sluiting van een samenwerkingsakkoord vereist.”<sup>217</sup>*

Uit het voorgaande blijkt duidelijk dat er daarom een samenwerkingsakkoord vereist is om diensten, die al dan niet werden besteld, te reguleren die het grondgebied van meer dan één gewest bestrijken.

Daarnaast is het belangrijk op te merken dat een dergelijke samenwerkingsovereenkomst deel uitmaakt van de doelstelling die in het regeerakkoord 2019-2024 wordt genoemd:

*“In het kader van de hervorming zal het Gewest alles in het werk stellen, ook op gerechtelijk vlak, om een einde te maken aan de activiteiten van operatoren met Vlaamse of Waalse vergunningen of licenties die op het Brussels grondgebied actief zijn. Daarnaast zal vanaf het begin van de legislatuur worden gestreefd naar een intergewestelijke samenwerkingsovereenkomst, die tot doel heeft de voorwaarden voor taxidiensten in het grootstedelijk gebied vast te leggen”<sup>218</sup>*

#### **1.4. Samenvattende conclusie van het aannemen van een nieuwe ordonnantie en een samenwerkingsakkoord**

**116.** Inhoudelijk, wat betreft de bestaande vergunningen in de andere gewesten, zou de regelgever van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen voorzien in een verbod op ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van verschillende gewesten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, rekening houdend met voormelde advies van de Raad van State<sup>219</sup> en de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

Met andere woorden, uit onze analyse blijkt dat het reguleren van de ritten kan worden overwogen, maar slechts voor zover de taxidiensten en diensten voor verhuur van voertuigen met chauffeur niet gereguleerd zijn. Een aandachtspunt hierbij betreft de gereserveerde ritten. Gereserveerde taxidiensten zouden immers kunnen impliceren dat de organisatie van deze diensten (dus niet louter de ritten) zich over het grondgebied van verschillende gewesten uitstrekt, hetgeen een samenwerkingsakkoord vereist. Het Grondwettelijk Hof was van mening dat het vertrekpunt van een taxirit een relevant aanknopingscriterium zou kunnen zijn, waarop dan de wetgeving wordt toegepast die van kracht is op het grondgebied van het gewest van waaruit de rit is begonnen<sup>220</sup>. Als een taxirit met reservatie op het gewestelijk grondgebied begint en in een ander gewest wordt voortgezet, zou deze situatie dus neerkomen op het organiseren van diensten op het grondgebied

---

<sup>216</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 63.920/1/V van 26 oktober 2018 over het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer.

<sup>217</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, p. 12.

<sup>218</sup> De algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, Zittingsperiode 2019-2024, beschikbaar via de volgende link: <http://www.parlement.brussels/de-algemene-beleidsverklaring-van-de-brusselse-regering/?lang=nl>.

<sup>219</sup> RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

<sup>220</sup> GwH, 8 mars 2012, nr. 40/2012 du, B.7.2; GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015, B.8.

van een ander gewest<sup>221</sup>. In dit verband verklaart de Raad van State met name dat artikel 92bis, §2, c) van de BWHI:

*“vereist immers een samenwerkingsakkoord 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.*

*Er bestaat krachtens die bepaling aldus bezwaar tegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt met als specifiek doel op met als specifiek gevolg dat aangelegenheden worden geregeld 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.”<sup>222</sup>*

**117.** Daarenboven kunnen, en voor zover als nodig, in de inhoud van de ordonnantie bepalingen met indirect regulerende werking worden ingevoegd, bijvoorbeeld middels het aanpakken van het creëren van overlastsituaties (in het bijzonder tijdens klantenwerving), door het opzetten van een perimeter rond locaties / attractiepalen, enz.

Zoals in onze analyse hierboven is opgemerkt, dient ook bijzondere aandacht te worden besteed aan het beginsel van wederzijdse erkenning. Het zou onder bepaalde omstandigheden namelijk mogelijk zijn dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weigert vergunningen uit een ander gewest te erkennen.

Een andere optie kan zijn om diensten die op systematische wijze worden geleverd, te verbieden of niet te erkennen. Dit zou gerechtvaardigd kunnen worden in het licht van de flexibele regelgeving die in Vlaanderen of Wallonië werd aangenomen en om de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bewaken.

---

<sup>221</sup> Op dit punt is het van belang te benadrukken dat het Grondwettelijk Hof alleen de casus van het vertrekpunt als een relevant aanknopingspunt heeft gezien, zodat het Hof zich niet uitspreekt over ritten waarvan het startpunt en van aankomst zich bevindt in hetzelfde gewest en wiens chauffeur een vergunning heeft uit een andere gewest.

<sup>222</sup> Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1, p. 44.

## 2. Welke middelen kunnen worden gebruikt om het systematische karakter van de diensten te verifiëren?

**118.** Wij begrijpen dat één van de beoogde pistes erin zou bestaan een verbod in te voeren op systematische diensten die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden uitgevoerd met voertuigen met een Vlaamse en Waalse vergunning, en dat hiertoe beroep zou worden gedaan op de videobewakingsbeelden. Daarom geven we in de onderstaande tabel een algemeen overzicht van de mogelijke aandachtspunten over dit onderwerp. De gestelde vraag dient ook worden onderzocht met betrekking tot het beginsel van wederzijdse erkenning. In dit verband verwijzen we de lezer naar punt 1.3.2 hierboven.

	Operationele aandachtspunten	Juridische aandachtspunten
<b>Gebruik van data verzameld tijdens een controle ter plaatse</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bij één enkele controle kan niet worden vastgesteld of er sprake is van systematische ritten en dus hoofdzakelijke dienstverlening op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, enkel dat het desbetreffende voertuig niet beschikt over een Brusselse vergunning</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• De Brusselse controlediensten zijn beperkt in hun toegang tot gegevens voor wat betreft ritten uitgevoerd in de andere Gewesten</li></ul>

<b>Gebruik van data verzameld door videobewakingsbeelden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maakt digitale bewaking mogelijk met minimale menselijke capaciteit, maar is beperkt tot zichtbare elementen (kenteken, enz.)</li> <li>• De beelden kunnen leiden tot slechts een partieel beeld van een gehele context: bijvoorbeeld, een enkele chauffeur kan meerdere voertuigen besturen, het voertuig kan worden gebruikt voor een ritten voor privédoeleinden (hetgeen bijvoorbeeld mogelijk is in Vlaanderen), enz.</li> <li>• Hoe plaatst men de beelden in perspectief tot het totale aantal gereden ritten? Om het hoofdkarakter van de dienst te bepalen, is het noodzakelijk om een overzicht te hebben van de diensten die in de andere gewesten worden geleverd, wat geen informatie is die naar voren komt uit de beelden die door CCTV-beelden worden verzameld.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij het gebruik van camera's in de zin van de wet van 21 maart 2007 die de installatie en het gebruik van bewakingscamera's regelen<sup>223</sup>: zowel de bovengenoemde wet als de GDPR<sup>224</sup> moeten worden toegepast rekening houdend met het feit dat dit laatste instrument primeert (die bijvoorbeeld voorziet in de verplichting om in bepaalde gevallen een impactanalyse uit te voeren)</li> <li>• Aansprakelijkheid: Kunnen we controleren wie de overtreding heeft begaan en hoe? Moet een vermoeden worden opgenomen?</li> <li>• Brusselse controlediensten hebben beperkte toegang tot gegevens over ritten uitgevoerd in andere gewesten</li> </ul>
<b>Gebruik van data verzameld door Brusselse platformen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet alle ritten met een vergund voertuig in Vlaanderen of Wallonië vinden plaats via een platform (Brussel)</li> <li>• Alleen betrekking op bestelde ritten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dient steeds vorm gegeven te worden binnen de contouren dat de Brusselse platformen kunnen worden gereguleerd, m.i.v. GDPR aspecten</li> <li>• Enkel regulering "Brusselse" platformen mogelijk</li> <li>• Risico dat het middel potentieel niet kan voldoen aan de vereiste bewijslast</li> </ul>
<b>Gegevensuitwisseling tussen de Gewesten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereist coördinatie met andere gewesten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er lijkt een samenwerkingsovereenkomst nodig</li> </ul>

<sup>223</sup> Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *B.S.* 31 mei 2007.

<sup>224</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), *P.B.* L 4 mei 2016.

## IV. Juridische analyse van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales

### 1. Wat is de status van elektronische boekingsplatformen en telefooncentrales, en wat zijn de juridische verschillen?

De uiteenzetting bij deze vraag omvat een analyse van het huidige en toekomstige juridische kader. Er wordt tevens verwezen naar de relevante rechtspraak en naar de toepasselijke Europese richtlijnen.

#### 1.1. Analyse van het juridische kader

##### 1.1.1. Huidig juridisch kader

**119.** De ordonnantie van 27 april 1995 bevat geen specifieke bepaling voor platformen. Het is daarom belangrijk om te verwijzen naar de Belgische rechtspraak terzake.

Zo oordeelde de Rechtbank van Koophandel van Brussel dat:

*“De stakingsrechter stelt vast dat Uber BV et al. door in het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanvragen voor bezoldigde ritten over te maken aan vervoerders die niet beschikken over de toelatingen zoals voorzien in artikel 3 van de Ordonnantie van 27 april 1995 van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur handelingen stellen in strijd met de eerlijke marktpraktijken in de zin van artikel VI.104 WER.”<sup>225</sup>*

In het vonnis van 18 december 2018 wordt verder bepaald:

*“Voor de beslagrechter heeft Uber bv. et al. daarentegen voorgehouden dat het stakingsbevel opgelegd door de stakingsrechter enkel betrekking zou hebben op Uber Pop daar waar de door TRB vasgestelde ritten werden uitgevoerd via de dienst Uber.X. Zoals samengevat door de beslagrechter houden Uber bv et al. voor dat “zij aan het stakingsbevel voldaan heeft nu zij op 14 oktober 2015 gestopt is met UberPop en haar pas in september 2015 gelanceerde dienst UberX waarop... alle vastellingen van de gerechtsdeurwaarder betrekking hebben, niet onder het stakingsbevel valt”<sup>226</sup>*

Met betrekking tot dit laatste argument oordeelde de rechter echter dat:

*“Conclusie: Het stakingsbevel viseert elke verdeling van taxidiensten aan vervoerders die niet beschikken over de toelatingen zoals voorzien in artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 ongeacht de benaming waaronder dit gebeurt. Alleen indien Uber X geen taxidienst zou verlenen en dus de facto een andere dienst verleent, is het vonnis niet op Uber X van toepassing. (De stakingsrechter onderlijnt.)*

*In dat verband is het van belang te onderzoeken of de ritten die worden verdeeld door Uber bv. et al, ongeacht de benaming van de dienst, taxiritten zijn in de zin van de ordonnantie of niet. Indien het taxiritten zijn, is het vonnis van toepassing. Artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 voorziet immers dat om een taxidienst uit te baten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest men noodzakelijk over de door deze reglementering voorziene vergunning moet beschikken, wat ook de benaming is die de betrokken dienstverlener aan de dienst en of haar applicatie geeft.”<sup>227</sup>*

**120.** In een ander vonnis oordeelde de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel dat de vervoerders waar UberX tegen beroep in ging, in het kader van de diensten van UberX een geldige vergunning

<sup>225</sup> Kh. Brussel (beslagkamer), 23 september 2015, p. 28. De rechtbank onderlijnt.

<sup>226</sup> Rb. Brussel (nl.), 18 december 2018, A/18/04854, p. 8.

<sup>227</sup> Rb. Brussel (nl.), 18 december 2018, A/18/04854, pp. 18-19.



hadden voor het verhuur van voertuigen met chauffeur<sup>228</sup>. In het interpretatieve vonnis van 18 december 2018 verklaarde de rechter dat:

*“de stakingsrechter de vraag of deze “UberX”-vervoerders met een VVB-vergunning ook over een taxivergunning dienen te beschikken niet onderzocht. [...]”*<sup>229</sup>

In hetzelfde vonnis wordt ook het vonnis van 23 september 2015 beoordeeld, en meer in het bijzonder de omvang van het stakingsbevel:

*“Te bevestigen dat het stakingsbevel vervat in het vonnis van 23 september 2015 elke verdeling van bezoldigde ritten aan chauffeurs die niet beschikken over een toelating zoals bepaald door artikel 3 van de Ordonnantie van 27 april 1995 viseert, en dit ongeacht de betrokken dienst van Uber.”*<sup>230</sup>

Uit het bovenstaande blijkt dat de andere diensten van Uber eveneens aan het stakingsbevel zijn onderworpen zodra het gaat om het verdelen van taxiriten, hetzij zonder vergunning, hetzij middels een oneigenlijk gebruik van een vergunning voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. In dit interpretatieve vonnis beperkte de rechtbank zich tot interpretatie van het stakingsbevel van het vonnis van 23 september 2015. De rechtbank kwalificeert de diensten die UberX aanbiedt dan ook niet als taxidiensten, als diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of als andere diensten.

Hierbij kan worden opgemerkt dat een recent vonnis van 16 januari 2019 aangaf dat “les services d’intermédiation dans le domaine des transports fourni par Uber B.V. ne relèvent pas du champ d’application de la réglementation bruxelloise relative au transport de personnes”<sup>231</sup> en dat « Uber B.V. “n’assure” elle-même aucun “transport rémunéré de personnes” au sens de l’ordonnance bruxelloise ”<sup>232</sup>. De motivering van de rechtbank werd echter op veel kritiek onthaald in de rechtsleer, waar wordt gesteld dat het zou zijn aangetoond dat de diensten die werden geleverd door de vervoerders van UberX onlosmakelijk verbonden waren met die van UberPop. Rekening houdend met de ratio legis van de taxi-ordonnantie voor wat betreft de vergunning voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en het principe van de numerus clausus, is men in de rechtsleer van mening dat UberX vervoerders misbruik hebben gemaakt van de vergunning voor het verhuren van voertuigen met chauffeur om taxidiensten aan te bieden, waardoor de taxi-ordonnantie werd omzeild<sup>233</sup>. De Belgische Taxi Federatie (FeBet) heeft aangekondigd dat zij tegen deze beslissing in beroep is gegaan, zodoende dat de zaak nog niet definitief werd beslecht<sup>234</sup>.

### **1.1.2. Arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie – HvJ-EU 20 december 2017, C-434/15**

**121.** In het kader van dit hoofdstuk wordt een korte analyse gegeven van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 20 december 2017.

**122.** In voormeld arrest heeft het Hof van Justitie de vraag onderzocht naar de kwalificatie van de door Uber verleende diensten: betreffen het diensten van de informatiemaatschappij (elke dienst die

---

<sup>228</sup> Rb. Brussel (nl., beslagkamer), 24 februari 2017.

<sup>229</sup> Rb. Brussel (nl.), 18 december 2018, A/18/04854, p. 9.

<sup>230</sup> Rb. Brussel (nl.), 18 december 2018, A/18/04854, p. 11.

<sup>231</sup> Rb. Brussel (fr.), 16 januari 2019, A/18/02920, p. 18.

<sup>232</sup> *Ibidem*.

<sup>233</sup> Zie: N. VAN DAMME, “De ‘Ubersoap’: over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop?”, *op.cit.* pp. 102- 112.

<sup>234</sup> BELGA, “Tous les feux sont au vert pour UberX à Bruxelles”, *l’Echo*, 23 januari 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lecho.be/entreprises/auto/tous-les-feux-sont-au-vert-pour-uberx-a-bruxelles/10090132.html> evenals BELGA, “Uber peut continuer à opérer à Bruxelles : la fédération belge des taxis conteste”, RTL, 25 januari 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/uber-peut-continuer-a-operer-a-bruxelles-la-federation-belge-des-taxis-conteste-1094697.aspx>.

gewoonlijk tegen vergoeding wordt verleend, op afstand, elektronisch en op individueel verzoek van een ontvanger van diensten) of vervoersdiensten?<sup>235</sup>

**123.** In de eerste plaats dient te worden benadrukt dat de diensten van de informatiemaatschappij onderworpen zijn aan het beginsel van het vrije verkeer van diensten<sup>236</sup> en aan de bepalingen van de Europese dienstenrichtlijn<sup>237</sup>, met name artikel 2, lid 2, d), waarin is bepaald dat de lidstaten de uitoefening van dienstenactiviteiten alleen onder restrictieve voorwaarden aan een vergunningsstelsel kunnen onderwerpen. Deze diensten vallen ook onder de richtlijn inzake elektronische handel<sup>238</sup>, in het bijzonder artikel 3, lid 2, dat in beginsel beperkingen op het vrij verkeer van diensten voor de diensten van de informatiemaatschappij verbiedt.

De vervoersdiensten vallen daarentegen onder artikel 58, lid 1, van het VWEU, zodat de toepassing van het beginsel van het vrije verkeer van diensten moet worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid<sup>239</sup>. Bij gebrek aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen ter zake is het volgens het Hof van Justitie aan de lidstaten om deze vast te stellen, maar met inachtneming van de algemene regels van het VWEU, met daarin begrepen het gelijkheidsbeginsel<sup>240</sup>.

**124.** Volgens het Hof oefent Uber een beslissende invloed uit op de voorwaarden waaronder de vervoerdienst wordt uitgevoerd door chauffeurs<sup>241</sup>. Dit is een invloed die verder gaat dan het eenvoudig bemiddelen tussen een chauffeur en de klant<sup>242</sup>. Bij het kwalificeren ligt de nadruk aldus uitdrukkelijk op de invloed en controle van het platform op de aangeboden diensten.

Volgens het Hof moet de bemiddelingsdienst worden beschouwd als een integraal onderdeel van de algemene dienst, waarvan de vervoersdienst de hoofdcomponent vormt<sup>243</sup>: de vraag of een dienst hieronder valt, kan enkel *in concreto* worden beoordeeld.

Het is van belang op te merken dat de conclusie van het Hof niet noodzakelijkerwijs anders zou zijn geweest als rekening zou worden gehouden met het feit dat UberX samenwerkt met professionele chauffeur-medewerkers. Zelfs als daarmee rekening wordt gehouden, behoudt het platform nog steeds invloed en controle over de aangeboden diensten.

**125.** Dit standpunt van het Hof werd in zijn arrest van 10 april 2018 bevestigd<sup>244</sup>.

Deze beide arresten duiden uiteindelijk de criteria aan die toelaten af te leiden of een dienst al dan niet verder gaat dan loutere bemiddeling. De criteria die in aanmerking moeten worden genomen, zijn enerzijds het feit dat de dienst zonder het platform niet kon worden verleend of ontvangen en

---

<sup>235</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nr. 18.

<sup>236</sup> Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) ondertekend op 13 december 2007, *P.B.* L 26 oktober 2012, art. 56.

<sup>237</sup> Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt, *P.B.* L 27 december 2006.

<sup>238</sup> Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt ("Richtlijn inzake elektronische handel"), *P.B.* L 17 juli 2000.

<sup>239</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nr. 45.

<sup>240</sup> *Ibid.*, nr. 47.

<sup>241</sup> Het arrest heeft alleen betrekking op de dienst "UberPop", die opereert met particuliere, niet-professionele chauffeurs die passagiers in hun eigen voertuigen vervoeren.

<sup>242</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nr. 39.

Het is belangrijk op te merken dat de conclusie van het Hof niet noodzakelijk anders zou zijn geweest gezien het feit dat UberX samenwerkt met professionele chauffeurs. Zelfs als we met deze gegevens rekening houden, behoudt het platform immers nog steeds de invloed en controle over de aangeboden diensten.

<sup>243</sup> *Ibid.*, nr. 40.

<sup>244</sup> HvJ-EU, 10 april 2018, *Uber France SAS*, C-320/16.

anderzijds het feit dat de onderneming die de dienst uitvoert, een beslissende invloed heeft op de voorwaarden van de dienst<sup>245</sup>.

Er dient te worden benadrukt dat deze kwalificatie bepalend zal zijn, met name bij het vaststellen van het aansprakelijkheidssysteem. In dit verband verwijzen we de lezer door naar punt 2.3. van dit hoofdstuk.

**126.** In zijn voornoemde rechtspraak, heeft het Hof aangegeven dat de dienst van het in contact brengen van chauffeurs die hun eigen voertuig gebruiken, door Uber, in dit geval een vervoersdienst betreft. Het Hof heeft derhalve geoordeeld dat Richtlijn 2000/31 van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (de zogenaamde "e-commercerichtlijn" of de "richtlijn inzake de elektronische handel) niet van toepassing was op de bemiddelingsdienst die Uber in dit geval aanbiedt. Eveneens heeft het Hof geoordeeld dat de Richtlijn van 2006/123/EG van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt evenmin van toepassing was<sup>246</sup>.

---

<sup>245</sup> M. FORGEOIS, "Nouveau revers pour Uber", *JT*, 2018, nr. 22, p. 485.

<sup>246</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, nrs. 42-43. Wij hernemen hierna de randnummers 33 tot 49 van het arrest, die voor deze studie relevant zijn:

**33** *Met zijn eerste en zijn tweede vraag, die samen moeten worden behandeld, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 56 VWEU, gelezen in samenhang met artikel 58, lid 1, VWEU, alsook artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34 – waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst – in die zin moeten worden uitgelegd dat een bemiddelingsdienst, zoals aan de orde in het hoofdgeding, waarmee particuliere bestuurders, die hun eigen voertuig gebruiken, door middel van een smartphoneapp, tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een stadstraject willen afleggen, moet worden gekwalificeerd als een „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU, en dus moet worden uitgesloten van de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31, dan wel of deze dienst, integendeel, binnen de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31 valt.*

**34** *Dienaangaande moet worden opgemerkt dat een bemiddelingsdienst waarmee een particuliere bestuurder, die zijn eigen voertuig gebruikt, in contact wordt gebracht met een persoon die een stadstraject wil afleggen, in beginsel, een dienst is die te onderscheiden is van de vervoerdienst, die bestaat in de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een vervoermiddel. Hieraan dient te worden toegevoegd dat elk van die diensten – zoals ook de verwijzende rechter meent – op zich beschouwd in verband kan worden gebracht met verschillende richtlijnen of bepalingen van het VWEU betreffende het vrij verrichten van diensten.*

**35** *Aldus beantwoordt een bemiddelingsdienst waarmee, via een smartphoneapp, informatie kan worden uitgewisseld over de reservering van een transportdienst tussen de passagier en de particuliere bestuurder die het transport zal uitvoeren met zijn eigen voertuig, in beginsel aan de criteria voor kwalificatie als „dienst van de informatiemaatschappij” in de zin van artikel 1, punt 2), van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst. Deze bemiddelingsdienst is, volgens de definitie in voormelde bepaling van richtlijn 98/34, „een dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten verricht wordt”.*

**36** *Daarentegen moet een niet-collectieve stadsvervoersdienst, zoals een taxidienst, gekwalificeerd worden als een „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123, gelezen in het licht van overweging 21 van deze richtlijn (zie in die zin arrest van 1 oktober 2015, *Trijber en Harmsen*, C-340/14 en C-341/14, EU:C:2015:641, punt 49).*

**37** *Niettemin dient te worden opgemerkt dat een dienst zoals die aan de orde in het hoofdgeding, zich niet laat herleiden tot louter een bemiddelingsdienst die erin bestaat dat, door middel van een smartphoneapp, een particuliere bestuurder, die zijn eigen voertuig gebruikt, in contact wordt gebracht met een persoon die een stadstraject wil afleggen.*

**38** *In een situatie zoals bedoeld door de verwijzende rechter, waarin het passagiersvervoer wordt uitgevoerd door particuliere bestuurders die hun eigen voertuig gebruiken, creëert de aanbieder van deze bemiddelingsdienst immers tegelijkertijd een aanbod van stadsvervoerdiensten die hij, met name door middel van IT-instrumenten zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde app, toegankelijk maakt en waarvan hij de algemene werking organiseert ten behoeve van personen die op dat aanbod wensen in te gaan voor het afleggen van een stadstraject.*

**39** *Dienaangaande blijkt uit de gegevens waarover het Hof beschikt, dat de bemiddelingsdienst van Uber is gebaseerd op de selectie van particuliere bestuurders die hun eigen voertuig gebruiken, aan wie deze vennootschap een app bezorgt, zonder welke, ten eerste, deze bestuurders niet ertoe zouden worden gebracht om vervoerdiensten te leveren, en, ten tweede, de personen die een stadstraject wensen af te leggen, geen toegang zouden hebben tot de diensten van de voornoemde bestuurders. Bovendien oefent Uber een beslissende invloed uit op de dienstverrichtingsvoorwaarden van die bestuurders. Aangaande dit laatste punt blijkt met name dat Uber, middels de gelijknamige app, op zijn minst de maximumprijs van de rit vaststelt, dat deze vennootschap deze prijs int bij de klant vooraleer een deel hiervan terug te storten aan de particuliere*

De vervoersdiensten vallen bovendien onder artikel 58, lid 1, van het VWEU, zodat de toepassing van het beginsel van het vrije verkeer van diensten moet worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid<sup>247</sup>. Bij gebrek aan gemeenschappelijke Europese regels of maatregelen ter zake is het volgens het Hof van Justitie aan de lidstaten om deze vast te stellen, maar met inachtneming van de algemene regels van het VWEU, met daarin begrepen het gelijkheidsbeginsel<sup>248</sup>.

## 2. Wat zijn de beperkingen van een erkenningssysteem voor elektronische boekingsplatformen?

De beperkingen van een erkenningssysteem houden verband met de invoering van het systeem als dusdanig, de voorwaarden ervan, het gewestelijk karakter van het platform en de aansprakelijkheidsregeling die op het systeem van toepassing zal zijn. Daarnaast dient dit systeem tevens te worden getoetst aan de vrijheid van vestiging.

---

*bestuurder van het voertuig en dat zij een zekere controle uitoefent op de kwaliteit van de voertuigen, van hun bestuurders en op hun gedrag, dat eventueel kan leiden tot hun uitsluiting.*

**40** Deze bemiddelingsdienst moet dus worden beschouwd als integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoerdienst, die dus moet worden gekwalificeerd als „dienst op het gebied van vervoer” in de zin van artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en niet als „dienst van de informatiemaatschappij” in de zin van artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst.

**41** Voor een dergelijke kwalificatie is overigens steun te vinden in de rechtspraak van het Hof, volgens welke het begrip „dienst op het gebied van vervoer” niet alleen vervoerdiensten als zodanig omvat, maar ook elke dienst die inherent verbonden is aan de fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een voertuig [zie in die zin arrest van 15 oktober 2015, Grupo Itevelesa e.a., C-168/14, EU:C:2015:685, punten 45 en 46, en advies 2/15 (Vrijhandelsovereenkomst met Singapore) van 16 mei 2017, EU:C:2017:376, punt 61].

**42** Bijgevolg is richtlijn 2000/31 niet van toepassing op een bemiddelingsdienst zoals aan de orde in het hoofdgeding.

**43** Aangezien een dergelijke dienst als „dienst op het gebied van het vervoer” wordt gekwalificeerd, valt hij evenmin onder richtlijn 2006/123, omdat dit soort diensten overeenkomstig artikel 2, lid 2, onder d), van deze richtlijn tot de diensten behoort die uitdrukkelijk van de werkingssfeer van die richtlijn zijn uitgesloten.

**44** Daar de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bemiddelingsdienst aan de kwalificatie „dienst op het gebied van het vervoer” beantwoordt, valt hij bovendien niet onder artikel 56 VWEU, betreffende de vrijheid van dienstverrichting in het algemeen, maar onder artikel 58, lid 1, VWEU, dat specifiek bepaalt dat „[h]et vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer” (zie in die zin arrest van 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

**45** De toepassing van het beginsel van het vrije dienstenverkeer moet dus volgens het VWEU worden verwezenlijkt door de totstandbrenging van het gemeenschappelijke vervoersbeleid (arrest van 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punt 30 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

**46** Vastgesteld moet worden dat de diensten van niet-collectief stadsvervoer alsook de diensten die daarmee onlosmakelijk zijn verbonden, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bemiddelingsdienst, er niet toe hebben geleid dat het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op grondslag van artikel 91, lid 1, VWEU gemeenschappelijke regels of andere maatregelen hebben vastgesteld.

**47** Daaruit volgt dat het, in de huidige stand van het Unierecht, aan de lidstaten staat om, met inachtneming van de algemene regels van het VWEU, de voorwaarden vast te stellen voor het leveren van bemiddelingsdiensten zoals aan de orde in het hoofdgeding.

**48** Bijgevolg dient op de eerste en de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 56 VWEU, gelezen in samenhang met artikel 58, lid 1, VWEU, alsook artikel 2, lid 2, onder d), van richtlijn 2006/123 en artikel 1, punt 2, van richtlijn 98/34, waarnaar artikel 2, onder a), van richtlijn 2000/31 verwijst, in die zin moeten worden uitgelegd dat een bemiddelingsdienst, zoals aan de orde in het hoofdgeding, waarmee particuliere bestuurders, die hun eigen voertuig gebruiken, door middel van een smartphoneapp, tegen betaling in contact worden gebracht met personen die een stadstraject willen afleggen, moet worden beschouwd als onlosmakelijk verbonden met een vervoerdienst en derhalve dient te worden gekwalificeerd als een „dienst op het gebied van het vervoer” in de zin van artikel 58, lid 1, VWEU. Een dergelijke dienst moet dus worden uitgesloten van de werkingssfeer van artikel 56 VWEU, van richtlijn 2006/123 en van richtlijn 2000/31.

**49** Gelet op het antwoord op de eerste en de tweede vraag hoeft niet te worden geantwoord op de derde en de vierde vraag, die zijn gesteld voor het geval richtlijn 2006/123 of richtlijn 2000/31 van toepassing zou zijn.”

<sup>247</sup> HvJ-EU, 20 december 2017, Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL, C-434/15, nr. 45.

<sup>248</sup> Ibid., nr. 47.

## 2.1. Opzetten van een erkenningsstelsel

**127.** De invoering van een erkenningsstelsel zou mogelijk zijn, maar er moet voor worden gezorgd dat men binnen de grenzen blijft die door de bovengenoemde rechtspraak van het Hof van Justitie werden vastgesteld voor wat betreft het onderscheid tussen diensten van de informatiemaatschappij en vervoersdiensten. Als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarentegen de dienstverlening in het kader van de informatiemaatschappij wil reguleren, dient een reeks bepalingen waarin de richtlijn voorziet, te worden gerespecteerd<sup>249</sup>.

In de praktijk moet bijvoorbeeld verder worden onderzocht of een telefooncentrale als vervoersdienst kan worden beschouwd. Indien dit niet het geval is, kunnen telefooncentrales niet op dezelfde wijze worden geregeld als een platform.

Indien nodig kan de invoering van een erkenningsstelsel derhalve de toepassing van verschillende regels van het Europees recht impliceren, die op gelijktijdige wijze een rechtvaardiging naar gelang van de kwalificatie vereisen.

**128.** Ten slotte dient met betrekking tot de erkenning die vereist is voor "ritten die aanvangen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", bijzondere aandacht te worden besteed aan de territoriale bevoegdheidsverdeling, evenals aan de materiële bevoegdheidsverdeling, in het geval van diensten die enkel en alleen deel uitmaken van de informatiemaatschappij.

## 2.2. Voorwaarden van het erkenningsstelsel

**129.** De voorwaarden die kunnen verbonden zijn aan het erkenningsstelsel, moeten proportioneel zijn en het is tevens noodzakelijk te verantwoorden hoe deze voorwaarden aan de proportionaliteitsvereiste voldoen.

**130.** Artikel 19 het ontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, dat tijdens de vorige legislatuur werd aangenomen, bevat verschillende voorwaarden waaraan een reserveringsplatform dient te voldoen en waarvan de niet-naleving kan leiden tot de intrekking van de erkenning<sup>250</sup>:

- een telefoon- of elektronische dienst voor boekingen door gebruikers<sup>251</sup>;
- een stelsel voor het beoordelen door gebruikers
- een vestigingseenheid in het Gewest die voldoet aan de fiscale en sociale wetgeving;
- alleen chauffeurs met een door de minister afgegeven taxivergunning kunnen diensten aanbieden op het platform;
- alleen verzekerde voertuigen kunnen diensten aanbieden op het platform;
- een digitaal register van vergunninghouders en voertuigen aangesloten op het platform hebben;
- een register van de afgelegde ritten hebben
- de kosten die het platform in rekening bracht aan vergunninghouders meedelen;
- meewerken aan het onderzoek van klachten van gebruikers en communiceren in geval van beëindiging van de overeenkomst tussen het platform en de vergunninghouders;
- in geval van beëindiging van de overeenkomst, de gemiddelde beoordeling van de vergunninghouder in de voorgaande 6 maanden melden;

---

<sup>249</sup> Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt ("Richtlijn inzake elektronische handel"), *P.B.* L 17 juli 2000, art. 3, §4.

<sup>250</sup> Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, art. 19.

<sup>251</sup> Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, art. 19.

- verbod op een exclusiviteitsovereenkomst tussen de vergunninghouder en het platform;
- in geval van het gebruik van een meetinstrument voor vooraf geboekte diensten, blijft het platform volledig verantwoordelijk voor de goede werking van deze laatste en voor de naleving van de verschillende specificaties die door de regering zijn vastgesteld en de door de regulator vastgestelde tarieven.

**131.** In de eerste plaats moet, wat de vereiste van een vestigingseenheid op het grondgebied van het gewest betreft, bijzondere aandacht worden besteed aan de vrijheid van vestiging. Voor een meer diepgaande uiteenzetting hiervan, verwijzen wij verder naar punt 2.4.

**132.** Bij de invoering van de voorwaarden voor het erkenningsstelsel moet er ook worden voldaan aan de bepalingen van de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgeving van de lidstaten inzake het aanbieden van meetinstrumenten op de markt<sup>252</sup>. Ook hier zal rekening moeten worden gehouden met de federale bevoegdheden op dit vlak.

Tot slot zal de Gegevensbeschermingsautoriteit waarschijnlijk streven naar een nauwkeurigere omschrijving van de modaliteiten van de verwerking van persoonsgegevens in de tekst van de ordonnantie zelf.

**133.** Meer in het algemeen zijn er in buitenlandse wetgeving verschillende voorbeelden van voorwaarden opgelegd aan platformen.

Meer in het algemeen zijn er in buitenlandse wetgeving verschillende voorbeelden van voorwaarden opgelegd aan platformen.

In Litouwen dienen platformen een certificaat op naam van de chauffeur in bij de bevoegde gemeentelijke autoriteiten, waardoor de chauffeur een speciale vergunning krijgt. Daarnaast zijn de platformen ook bevoegd om onder meer de boekhoudkundige verplichtingen van de chauffeur over te nemen en deze verplichting in de plaats van de chauffeur uit te voeren<sup>253</sup>. Het is hierbij belangrijk op te merken dat tot intrekking van deze speciale vergunning kan worden besloten in geval van overtreding van de geldende Litouwse wetgeving en in geval van overtreding van de technische voorschriften voor voertuigen<sup>254</sup>.

In Polen werd er voorgesteld een vergunning in te voeren om als tussenpersoon op te treden bij het personenvervoer, met inbegrip van de volgende voorwaarden<sup>255</sup>. De personen verantwoordelijk voor het platform:

- mogen niet door een definitieve en bindende uitspraak zijn veroordeeld voor een strafbaar feit in verband met de uitoefening van het beroep (belasting, vervoerszekerheid of sociale wetgeving, enz.);
- zijn niet verboden een beroepsactiviteit uit te oefenen die verband houdt met vervoer;
- over de financiële capaciteit beschikken om een commerciële activiteit op het gebied van vervoer te starten en uit te oefenen, d.w.z. fondsen of financiële activa van ten minste 5 000 PLN;

---

<sup>252</sup> Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten, P.B. L 29 maart 2014.

<sup>253</sup> Voor zover bekend en op basis van de informatie waarover wij momenteel beschikken, lijkt deze wetgeving niet te zijn aangevochten voor de Europese rechtbanken.

<sup>254</sup> T. DAVULIS, "Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania", *op.cit.*, p. 303.

<sup>255</sup> D. DĄBEK, J. LEMAŃSKA, J. CZŁOWIEKOWSKA, "Uber and taxis in Poland" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018, p. 335.

- ten minste één van de personen die de onderneming leiden of een persoon die een managementfunctie in de onderneming bekleedt, is in het bezit van een certificaat waaruit blijkt dat hij of zij over de nodige vakbekwaamheid beschikt.

Aan de andere kant moeten platformen een register van de gemaakte ritten en een register van chauffeurs bijhouden.

Ten slotte werd er in Portugal voorgesteld dat platformen een speciale vergunning zouden nodig hebben die voor een periode van tien jaar geldig is en vervolgens om de vijf jaar zou worden verlengd<sup>256</sup>.

### 2.3. Aansprakelijkheid

**134.** De identiteit van de verantwoordelijke actor moet duidelijk worden vastgesteld in geval van inbreuken. Zoals hierboven vermeld, zullen er verschillende regels gelden voor diensten van een informatiemaatschappij (zie de desbetreffende bepalingen in de Richtlijn inzake elektronische handel of de Richtlijn inzake vervoersdiensten). Op dit punt moet dus per geval worden geanalyseerd in hoeverre de betrokken partijen betrokken zijn bij het aanbieden van diensten aan gebruikers en wie de verantwoordelijke actor is in geval van eventuele tekortkomingen<sup>257</sup>.

**135.** Tot slot is het ook nodig om internationale initiatieven op dit vlak op te volgen, met name de ontwerprichtsnoeren die zijn geïnitieerd door advocaten uit verschillende Europese lidstaten, nu getiteld *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms*<sup>258</sup>.

Het doel van dit initiatief is het ontwikkelen van basisregels voor online-intermediaire platformen waarbij de bescherming van de gebruiker in evenwicht wordt gehouden met het vermogen van platformen om hun activiteiten uit te voeren en te ontwikkelen<sup>259</sup>. Het project definieert in het bijzonder de criteria om te onderscheiden of een platform slechts een "tussenpersoon" is of een echte dienstverlener<sup>260</sup>. Bovendien verduidelijken deze regels de taken en verplichtingen van de platformexploitant, waarbij duidelijk wordt aangegeven onder welke voorwaarden de exploitant aansprakelijk kan worden gesteld voor de inbreuk van een dienstverlener. Er is ook bijzondere aandacht besteed aan de vraag naar wat de basisvereisten zijn voor transparantie en billijkheid van een online beoordelingssystemen (bijvoorbeeld ratings en evaluaties), die een essentieel kenmerk van veel onlineplatformen zijn. Het instrument op online-intermediaire platformen zou een Europees kader voor internetplatformrecht kunnen worden en zo kunnen bijdragen tot het ontwikkelen van een Europese benadering inzake platformen<sup>261</sup>.

### 2.4. Vrijheid van vestiging

**136.** In het voorontwerp van ordonnantie die tijdens de vorige legislatuur werd opgesteld, staat in artikel 19, §2, 3°, dat de rechtspersoon die het boekingsplatform uitbaat, een vestigingseenheid

---

<sup>256</sup> B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, "Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective", *op.cit.*, p. 352.

<sup>257</sup> B. DEVOLDER, "Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform", in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019, p. 83.

<sup>258</sup> "Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user\\_upload/English.pdf](https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf), nu getiteld "Draft Model Rules on Online Intermediary Platform", 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

<sup>259</sup> M. JULL SORENSSEN, "Part II. Chapter 2. Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms", in B. DEVOLDER *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019, p. 186.

<sup>260</sup> European Law Institute (ELI), *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms : Aim and Expected Outcome*, beschikbaar via de volgende link: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

<sup>261</sup> European Law Institute (ELI), *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms : Aim and Expected Outcome*, voy. lien suivant: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

in het gewest dient te hebben en dient te voldoen aan de fiscale en sociale wetgeving. In dit verband moet de mogelijke vereiste inzake de vestigingseenheid in het gewest<sup>262</sup> worden onderzocht in het licht van de vrijheid van vestiging.

Op het eerste gezicht, lijkt het minstens noodzakelijk te bepalen dat een vestigingseenheid pas dient te bestaan nadat de vergunning werd verleend en vooraleer de aanvrager met de exploitatie aanvangt. Dienaangaande stelde het Hof van Justitie reeds:

*“Gelet op voorgaande overwegingen moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 49 VWEU aldus moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling als in het hoofdgeding aan de orde, welke regeling inzake de verlening van een vergunning voor de exploitatie van een stadsbuslijndienst die vaste haltes volgens een dienstregeling regelmatig aandoet, oplegt dat de marktdeelnemers die de aanvraag doen een zetel of een andere vestiging op het grondgebied van deze lidstaat hebben alvorens hun een exploitatievergunning voor deze lijn wordt verleend. Artikel 49 VWEU daarentegen moet aldus worden uitgelegd dat het zich niet verzet tegen een nationale regeling die een dergelijke vestiging oplegt, indien is bepaald dat die vestiging moet bestaan nadat deze vergunning is verleend en vooraleer de aanvrager met de exploitatie van deze lijn aanvangt.”<sup>263</sup>*

**137.** Ter herinnering, het fundamentele beginsel van het Europese recht van de vrijheid van vestiging is vastgelegd in artikel 49 van de VWEU, dat luidt:

*“In het kader van de volgende bepalingen zijn beperkingen van de vrijheid van vestiging voor onderdanen van een lidstaat op het grondgebied van een andere lidstaat verboden. Dit verbod heeft eveneens betrekking op beperkingen betreffende de oprichting van agentschappen, filialen of dochterondernemingen door de onderdanen van een lidstaat die op het grondgebied van een lidstaat zijn gevestigd.*

*De vrijheid van vestiging omvat, behoudens de bepalingen van het hoofdstuk betreffende het kapitaal, de toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen, en met name van vennootschappen in de zin van de tweede alinea van artikel 54, overeenkomstig de bepalingen welke door de wetgeving van het land van vestiging voor de eigen onderdanen zijn vastgesteld.”*

**138.** Zoals hierboven is opgemerkt, kunnen maatregelen ter inperking van de vrijheid van vestiging slechts op grond van artikel 49 VWEU worden toegelaten wanneer zij voldoen aan een viervoudige toets: zij moeten op niet-discriminerende wijze worden toegepast, zij moeten worden gerechtvaardigd door dwingende redenen van algemeen belang, zij moeten ervoor kunnen zorgen dat het doel dat zij nastreven wordt bereikt en zij niet verder kunnen gaan dan nodig is om dit doel te bereiken<sup>264</sup>.

In het licht van deze verschillende voorwaarden zou de totstandbrenging van een kader voor de erkenning van telefoonplatformen/-centra een geschikt en doeltreffend middel kunnen zijn om doelstellingen van algemeen belang te verwezenlijken, zoals<sup>265</sup>:

- Verkeersveiligheid;
- Consumentenbescherming;
- Hoogkwalitatieve dienstverlening van de ontvangers;
- Goed wegbeheer en efficiënt wegvervoer;
- Het doel om de autodruk in een oververzadigde omgeving zoals Brussel te verminderen.

---

<sup>262</sup> Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, art. 19, §2, 3°.

<sup>263</sup> HvJ-EU, 22 december 2010, C-338/09, nr. 41.

<sup>264</sup> Zie: HvJ-EU, 30 november 1995, *Gebhard*, C-55/94, nr. 37.

<sup>265</sup> D. RENDERS, D. DE VALKENNEER, “Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ?”, op.cit., 2015, pp. 497-498.



Het is daarnaast nog belangrijk te benadrukken dat de voorwaarde van proportionaliteit eveneens moet worden nageleefd.

### 3. Wat zijn de aandachtspunten die inherent zijn aan het opzetten van een gewestelijk platform?

**139.** Op dit punt noopt de oprichting van een gewestelijk platform vooreerst tot een analyse van het begrip "onderneming" in de zin van het Europees recht. In dit verband moet vooral duidelijk worden gemaakt dat het VWEU het begrip "onderneming" niet definieert, waardoor het passend is te verwijzen naar de interpretatie van het Hof van Justitie.

In overeenstemming met zijn consistente rechtspraak bepaalt het Hof dat het begrip onderneming betrekking heeft op elke entiteit die economische activiteiten uitoefent, ongeacht haar rechtspositie en haar financieringsmethode<sup>266</sup>. Deze brede definitie impliceert dus een functionele benadering, waarbij de aard van de activiteit doorslaggevend is<sup>267</sup>.

Het statuut van nationaal recht, de toepasselijke wettelijke en/of financiële regelgeving en de potentiële doelstellingen van algemeen of sociaal belang zijn in dit verband dan ook niet relevant<sup>268</sup>. Dit betekent dat de staat zelf of een overheidsinstantie ook een onderneming kan zijn<sup>269</sup>.

Bovendien is het Hof van oordeel dat "elke activiteit van het leveren van goederen of diensten op een bepaalde markt een economische activiteit vormt".<sup>270</sup> Het eenvoudige streven naar winst is dus geenszins een doorslaggevende factor om over economische activiteit te kunnen spreken. De term "economische activiteit" wordt zo ruim geïnterpreteerd dat de meeste activiteiten als "economisch" worden beschouwd, zodat "niet-economische" activiteit eerder de uitzondering is<sup>271</sup>.

**140.** De Europese Commissie heeft in haar mededeling over staatssteun van 2016 een aantal voorbeelden van niet-economische activiteiten aangemerkt. Deze lijst van voorbeelden is niet exhaustief, aangezien het bestaan van een markt voor een bepaalde activiteit uiteraard afhangt van de werkelijke marktomstandigheden en de indeling van een bepaalde dienst naar verloop van tijd kan wijzigen. Niettemin maakt deze lijst het mogelijk om enkele aanwijzingen aan te merken. Zuiver sociale activiteiten of de uitoefening van het overheidsgezag zijn bijvoorbeeld logischerwijs geen economische activiteiten<sup>272</sup>. In het algemeen zijn activiteiten die inherent deel uitmaken van de prerogatieven van de overheid en die door de Staat worden aangenomen evenmin economische activiteiten.

Zo oordeelde het Europees Hof van Justitie in de zaak "TenderNed" – het Nederlandse e-Procurement – dat de activiteiten van TenderNed niet los konden worden gezien van de uitoefening van het overheidsgezag en dus niet van economische aard waren<sup>273</sup>. Het Hof stelde vast dat de aard en het doel van de activiteiten van TenderNed was om gratis een bepaalde functionaliteit te bieden (een elektronisch platform, met daarbij horende bijstand) zodoende dat de aanbestedende overheden

---

<sup>266</sup> HvJ-EU, 1 juli 2008, *Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE)/Elliniko Dimosio*, C-49/07.

<sup>267</sup> L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, "Chapitre 2 - L'entreprise" in *Droit matériel et européen des ententes*, Brussel, Bruylant, 2019, p. 64.

<sup>268</sup> Zie: HvJ-EU, 23 april 1991, *Höfner et Elser*, C-41/90, pt. 21, met betrekking tot de status naar nationaal recht.

<sup>269</sup> *Ibid.*, nr. 23.

<sup>270</sup> Zie : HvJ-EU, 18 juni 1998, *Commission/Italie*, C-35/96, nr. 36; HvJ-EU, 12 september 2000, *Pavlov e.a.*, C-180/98 tot C-184/98, nr. 75.

<sup>271</sup> L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, "Chapitre 2 - L'entreprise", *op.cit.*, p. 64.

<sup>272</sup> HvJ-EU, 19 februari 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, nr. 30.

<sup>273</sup> HvJ-EU, 7 november 2019, *Aanbestedingskalender BV et autres c. Commission*, aff C-687/17, nrs. 18-20.

uiteindelijk konden voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de wetgeving inzake overheidsopdrachten<sup>274</sup>.

Bovendien stelt het Hof dat het niet-economische karakter van de diensten niet noodzakelijkerwijs impliceert dat zij steeds gratis worden aangeboden<sup>275</sup>. Het loutere feit dat gebruikers een vergoeding betalen die een fractie van de werkelijke kosten dekt, heeft niet noodzakelijkerwijs invloed op het niet-economische karakter van een activiteit<sup>276</sup>. Bij het onderzoek naar het economische of niet-economische karakter van een activiteit, volgt uit de Europese rechtspraak dat het feit dat diensten gratis worden aangeboden een relevant maar op zich onvoldoende criterium is om het economische of niet-economische karakter van een activiteit te beoordelen.

**141.** Daarnaast begrijpen we dat er naast het gewestelijk platform ook commerciële (met winst oogmerk) platformen kunnen zijn die vergelijkbare diensten aanbieden. Op basis van de Europese rechtspraak lijkt het voor niet-economische en economische ondernemingen mogelijk om op een bepaalde markt te opereren, aangezien de activiteiten van de niet-economische onderneming onlosmakelijk verbonden zijn met de uitoefening van overheidsactiviteiten (of zuiver sociale activiteiten)<sup>277</sup>. Hierbij is het belangrijk op te merken dat het feit dat het gebruik van het gewestelijke platform facultatief is, op zich het verband tussen deze activiteiten en de uitoefening van overheidsbevoegdheden niet uitsluit, noch verandert het de aard van deze activiteiten.

In ieder geval kan de vraag of activiteiten onlosmakelijk verbonden zijn met de uitoefening van de bevoegdheden van openbaar gezag steeds in twijfel worden getrokken en in de loop van de tijd ook evolueren.

**142.** Daarnaast moeten om verschillende implicaties en aandachtspunten worden benadrukt:

- De Europese staatssteunregels zijn van toepassing als de begunstigde van steun een onderneming is, zijnde een entiteit die een economische activiteit uitoefent<sup>278</sup>. Indien de steunmaatregel louter een compensatie vormt voor de prestaties die de betrokken onderneming verricht om een dienst van algemeen economisch belang uit te voeren, valt deze buiten het toepassingsgebied van artikel 107, lid 1 VWEU en is de desbetreffende financiering geen staatssteun.
- Het innemen van een machtspositie is op grond van het Europees economisch recht als dusdanig niet verboden<sup>279</sup>. Artikel IV.2 van het Wetboek van Economisch Recht, evenals artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verbieden ondernemingen wel om misbruik te maken van hun machtspositie op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel ervan. Er zou onder meer sprake kunnen zijn van misbruik van de machtspositie wanneer deze wordt gebruikt om concurrenten van de markt uit te sluiten<sup>280</sup>, bijvoorbeeld door de dienst gratis aan te bieden.
- Ook op fiscaalrechtelijk vlak zijn implicaties te verwachten, bijvoorbeeld m.b.t. het btw-recht in het geval dat een vergoeding wordt gevraagd.

In het Vlaamse gewest is het eveneens interessant op te merken dat het Vlaams decreet inzake de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 – met betrekking tot het openbaar vervoer van personen,

---

<sup>274</sup> L. GOOSSENS, "Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels?", *R.D.C.* 2018/8, pp. 824-825.

<sup>275</sup> *Ibidem*.

<sup>276</sup> *Ibid.*, p. 820.

<sup>277</sup> L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, "Chapitre 2 - L'entreprise", *op.cit.*, p. 49.

<sup>278</sup> L. GOOSSENS, "Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels?", *R.D.C.*, 2018/8, p. 818.

<sup>279</sup> Ger. EU, 20 september 2012, *Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE*, T-169/08, nrs. 86 tot 92.

<sup>280</sup> HvJ-EU, 19 april 2012, *Tomra e.a. / Commission*, C-549/10 P, nrs. 17-21.

inclusief openbaar vervoertaxi's (maar niet andere soorten taxi's) – in artikel 33 de mogelijkheid biedt dat de Vlaamse Regering een "Mobiliteitscentrale" opricht.

De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat:

- informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
- vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
- vervoersaanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoersdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
- ritprijzen factureert;
- klachten van gebruikers behandelt.

De verwachting is ook dat de Vlaamse Regering de taken en werking van de mobiliteitscentrale preciezer zal definiëren. Bovendien dienen exploitanten van openbaarvervoersdiensten alle informatie over hun vervoersaanbod aan de mobiliteitscentrale te verstrekken. Ten slotte zal de Vlaamse regering de regels inzake interoperabiliteit, open data, real-time gegevens en standaarden voor informatie over het personenvervoer moeten vaststellen (artikel 37 van het decreet)<sup>281</sup>.

---

281 De conceptnota, getiteld "Uitwerking mobiliteitscentrale" is beschikbaar via de volgende link: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota> en bevat meer info in dit verband.

## Conclusie

Zoals we reeds aan het begin van onze studie aangaven, maakt de taxisector al enkele jaren een aanzienlijke evolutie door op vlak van haar activiteiten, voornamelijk als gevolg van de opkomst van boekingsplatformen, nieuwe diensten en praktijken. Er werden voorstellen tot hervorming gedaan om met deze nieuwe elementen rekening te houden. Het doel van dit rapport is een juridische analyse te maken van de belangrijkste elementen van deze voorstellen tot hervorming. Hierbij komen we kort terug op een aantal van deze elementen en formuleren we een aantal pistes ter aanbeveling.

In onze analyse hebben we vooreerst een onderzoek gevoerd van de verenigde sector met betrekking tot het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel, waarbij we het punt omtrent de overgangperiode bekeken. In de relevante rechtsleer werd erop gewezen dat gedurende een bepaalde periode twee vergunningssystemen effectief naast elkaar kunnen bestaan. Hierbij raden we aan dat deze overgangperiode niet te lang zou duren om marktverstoring, verwarring of ongelijkheid te voorkomen.

We hebben onze analyse van de verenigde sector vervolgd met een onderzoek naar het legaliteits- en gelijkheidsbeginsel. Wat het legaliteitsbeginsel betreft, hebben we opgemerkt dat een wijziging van het vergunningssysteem niet in strijd lijkt te zijn met het legaliteitsbeginsel en niet ipso facto in strijd lijkt te zijn met de bescherming van eigendom zoals vastgelegd in artikel 1 van het EAP bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. In dit verband raden we aan om rekening te houden met het feit dat de wijziging van het systeem zodanig wordt uitgevoerd dat de wettelijke en jurisprudentiële richtlijnen worden gerespecteerd, namelijk dat de wijziging wordt aangebracht in het algemeen belang en dat deze plaatsvindt onder de voorwaarden voorzien door de wet. Wat het gelijkheidsbeginsel betreft, hebben we in het geval van een verenigde sector aangemerkt dat het passend lijkt te voorzien in een verenigde sector met subcategorieën. Op dit punt lijkt het aan te bevelen om de vaststelling van een algemene numerus clausus voor elk van deze subcategorieën gedifferentieerd te motiveren.

Vervolgens hebben we een overzicht gegeven van de implicaties van het koppelen van de vergunning aan de chauffeur of aan de exploitant. Hierbij hebben we een aantal aandachtspunten geformuleerd waarmee we naar onze mening rekening moeten houden bij het doorvoeren van een hervorming van het huidige systeem.

Vervolgens hebben we in het tweede hoofdstuk van onze studie een juridische analyse van de numerus clausus uitgevoerd. Uit onze analyse bleek dat er een numerus clausus kan worden ingevoerd en zelfs noodzakelijk kan worden geacht, om verschillende redenen die moeten worden gerechtvaardigd. In dit verband en zoals aangegeven in onze analyse, raden we aan om een gedetailleerde motivatie op te nemen en de maatregel vast te stellen met inachtneming van de bepalingen in de rechtspraak. Het lijkt aldus passend te voorzien in een verenigde sector met de invoering van subcategorieën. Het lijkt aan te bevelen om de motivering voor de oprichting van een algemene numerus clausus te onderscheiden voor elk van deze subcategorieën. Ons inziens kan bij de ingevoerde differentiatie met name rekening worden gehouden met de omvang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, haar straten, de vervuiling en verzadiging die zouden ontstaan, de volksgezondheid, de verkeerspolitie, standplaatsen, de kenmerken van de voertuigen (bijvoorbeeld wat betreft de grootte van limousines) om te voorkomen dat het ontbreken van een numerus clausus in een bepaalde categorie de gevolgen ervan teniet doet.

Het derde hoofdstuk van onze analyse gaat over de mogelijke beperking van de dienstverlening door voertuigen met een vergunning van het Waalse of Vlaamse gewest. Uit onze analyse blijkt dat de regelgever van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou kunnen voorzien in een verbod op ritten die zich uitstrekken over het grondgebied van verschillende gewesten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Aangaande dit punt, raden we aan om rekening te houden met de richtsnoeren die zijn vastgelegd in de onderzochte rechtspraak.

Tot slot is het laatste hoofdstuk van onze studie gewijd aan boekingsplatformen en telefooncentrales. We hebben daarbij een gedetailleerde analyse van hun statuut uitgevoerd, in het licht van het huidige

juridische kader en de relevante Belgische en Europese rechtspraak. Uit onze analyse blijkt dat er een erkenningsstelsel zou kunnen worden ingevoerd voor de boekingsplatformen, rekening houdend met de verschillende voorwaarden ter zake.

*The advice expressed in this report is based on the facts and assumptions you have provided to us. We have assumed that these facts and assumptions are correct, complete and accurate. A misstatement or omission of any fact or a change or amendment in any of the facts and assumptions we have relied upon may require a modification of all or a part of this advice. Our advice is based upon the law as well as existing administrative and judicial interpretations thereof at the date of this report. If there is any change in the facts and assumptions, or in the law and interpretations thereof (including a change having retroactive effect), the advice expressed herein would necessarily have to be re-evaluated in light of any such changes. We have no responsibility to update this advice for any such changes occurring after the date of this report. The advice expressed herein is not binding on the tax authorities or courts. We are under no obligation to assist you with any challenge of the advice expressed herein. We would generally, if permissible be available to assist you for an additional fee that is mutually agreed upon. This advice is solely for your benefit and may not be relied upon by anyone other than you. You will be solely responsible for all decisions regarding any item discussed herein.*

## Bijlage 1 - Bibliografie

### 1. Wetgeving

#### 1.1 Europese wetgeving

- Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) ondertekend op 13 december 2007, *P.B.* L 26 oktober 2012;
- Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming), *P.B.* L 4 mei 2016;
- Richtlijn 2014/32/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van meetinstrumenten, *P.B.* L 29 maart 2014;
- Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2011 betreffende consumentenrechten, tot wijziging van Richtlijn 93/13/EEG van de Raad en van Richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 85/577/EEG en van Richtlijn 97/7/EG van het Europees Parlement en de Raad, *P.B.* L 22 november 2011;
- Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt, *P.B.* L 27 december 2006;
- Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van Richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad ("Richtlijn oneerlijke handelspraktijken"), *P.B.* L 11 juni 2005;  
Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt ("Richtlijn inzake elektronische handel"), *P.B.* L 17 juli 2000;
- Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Een Europese agenda voor de deeleconomie", 2 juni 2016, COM (2016) 356, beschikbaar via de volgende link : <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/NL/1-2016-356-NL-F1-1.PDF>.

#### 1.2 Belgische wetgeving

- Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, *B.S.* 15 augustus 1980;
- Programmawet van 27 december 2006, *B.S.* 28 december 2006;
- Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, *B.S.* 31 mei 2007;
- Wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, *B.S.* 31 december 1974;
- Kaderdecreet van 22 maart 2019 betreffende de bestuurlijke handhaving, *B.S.* 13 mei 2019;
- Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, *B.S.* 14 mei 2019;
- Decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, *B.S.* 18 november 2007;
- Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 1 juni 1995;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, *B.S.* 26 november 2019;
- Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 5 mei 2011 tot vaststelling van de samenstelling en de werking van de Gewestelijke tuchtraad betreffende taxichauffeurs, *B.S.* 17 mei 2011;

- Besluit van de Waalse Regering van 3 juni 2009 tot uitvoering van het decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van voertuigen met chauffeur, *B.S.* 8 september 2009;
- Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 september 2003 tot vaststelling van het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunningen voor het exploiteren van een taxidienst afgeleverd kunnen worden op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, *B.S.* 2 oktober 2003;
- Koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, *B.S.* 5 december 1969;
- Voorontwerp van Ordonnantie betreffende de taxidiensten goedgekeurd in eerste lezing;
- Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, *Doc. Parl.*, Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1994-1995, nr. 368/1;
- RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 64.535/3 van 10 januari 2019 over het voorontwerp van het Kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving;
- RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 66.477/1/V van 3 september 2019 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer;
- RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 63.920/1/V van 26 oktober 2018 over het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer;
- RvS, afdeling Wetgeving, advies nr. 45.789/3 van 24 februari 2009 over het voorontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg;
- De algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, Zittingsperiode 2019-2024, beschikbaar via de volgende link: <http://www.parlement.brussels/de-algemene-beleidsverklaring-van-de-brusselse-regering/?lang=nl>;
- Principenota inzake het Taxiplan betreffende de principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer, beschikbaar via de volgende link: [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota\\_taxiplan\\_0.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf);
- Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, advies inzake het voorontwerp van Ordonnantie betreffende de taxidiensten, 15 maart 2018;
- Antwoord van 30 januari 2020 op een vraag van C. Collignon, *W. Parl.*, 2019-2020, Nr. 27, beschikbaar via de volgende link: <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=94001>;
- Conceptnota "Uitwerking Mobiliteitscentrale", beschikbaar via de volgende link: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota>.

### 1.3 Buitenlandse wetgeving

- Californian Assembly Bill No. 5 van 9 september 2019, beschikbaar via de volgende link: [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5);
- Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica n° 45/2018 van 10 augustus 2018 10/08/2018, beschikbaar via de volgende link: <https://dre.pt/application/conteudo/115991688>;
- Loi Suisse sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) van 21 januari 2005, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lexfind.ch/fe/fr/tol/31348/versions/174629/fr>;
- Nederlandse Wet van 6 juli 2000 houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), beschikbaar via de volgende link: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV>.

## 2. Rechtspraak

### 2.1 Europese rechtspraak

#### 2.1.1 Hof van Justitie (HvJ-EU)

- HvJ-EU, 10 april 2018, Uber France SAS, C-320/16 ;
- HvJ-EU, 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL, C-434/15;
- Concl. Adv. Gen. SZPUNAR aan het HvJ-EU van 11 mei 2017, C-434/15 ;
- HvJ-EU, 4 december 2014, C413/13 ;
- Ger. EU, 20 september 2012, Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE, T-169/08;
- HvJ-EU, 19 april 2012, Tomra e.a. / Commission, C-549/10 P;
- HvJ-EU, 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, C-338/09;
- HvJ-EU, 1 juli 2008, Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE)/Elliniko Dimosio, C-49/07;
- HvJ-EU, 13 november 2003, Lindman, C-42/02;
- HvJ-EU, 12 september 2000, Pavlov e.a., C-180/98 à C-184/98;
- HvJ-EU, 18 juni 1998, Commission/Italie, C-35/96;
- HvJ-EU, 30 november 1995, Gebhard, C-55/94;
- HvJ-EU, 19 februari 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92;
- HvJ-EU, 23 april 1991, Höfner et Elser, C-41/90

#### 2.1.2 Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM)

- EHRM, 27 juni 2017, Piras/San Marino;
- EHRM, 14 februari 2017, Lékić/Slovenië;
- EHRM, 13 januari 2015, Vékony/Hongarije;
- "Note d'information sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme n°181 sur l'arrêt Vékony c. Hongrie" van 13 januari 2015;
- EHRM, 25 juli 2013, Khodorkovskiy en Lebedev/Rusland;
- EHRM, 11 september 2012, Opim en Industerre/België;
- EHRM, 7 juli 2011, Serkov/Oekraïne;
- EHRM, 29 maart 2010, Depalle/Frankrijk;
- EHRM, 23 juli 2009, Joubert/Frankrijk;
- EHRM, 28 juli 2005, Rosenzweig en Bonded Warehouses Ltd./Polen;
- EHRM, 16 november 2004, Bruncrona/Finland;
- EHRM, 29 juli 2004, Moro de Vale et al./Portugal;
- EHRM, 20 februari 2003, Forrer-Niedental/Duitsland;
- EHRM, 23 november 2000, Voormalige Koning van Griekenland et al./Griekenland;
- EHRM, 20 juli 2000, Antoneto/Italië;



- EHRM, 28 juli 1999, *Immobiliare Sai/Italië*;
- EHRM, 11 november 1996, *Cantoni/Frankrijk*;
- EHRM, *Fredin c. Suède*, 18 februari 1991, nr. 12033/86;
- EHRM, 23 oktober 1990, *Darby/Zweden* ;
- EHRM, 7 juli 1989, *Trektörer Aktiebolag c. Suède*, nr. 10873/84;
- EHRM, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden*.

## 2.2 Belgische rechtspraak

### 2.2.1 Grondwettelijk Hof

- GwH, 22 november 2018, nr. 158/2018;
- GwH, 18 oktober 2018, nr. 142/2018;
- GwH, 4 oktober 2018, nr. 122/2018;
- GwH, 31 mei 2018, nr. 61/2018;
- GwH, 18 januari 2018, nr. 7/2018;
- GwH, 21 december 2017, nr. 150/2017;
- GwH, 15 juni 2017, nr. 75/2017;
- GwH, 27 april 2017, nr. 48/2017;
- GwH, 16 maart 2017, nr. 39/2017;
- GwH, 16 februari 2017, nr. 20/2017;
- GwH, 22 december 2016, nr. 170/2016;
- GwH, 3 maart 2016, nr. 32/2016;
- GwH, 24 september 2015, nr. 129/2015;
- GwH, 21 mei 2015, nr. 66/2015;
- GwH, 30 april 2015, nr. 46/2015;
- GwH, 8 maart 2012, nr. 40/2012;
- GwH, 29 april 2010, nr. 41/2010;
- GwH, 27 mei 2008, nr. 85/2008;
- GwH, 11 februari 2004, nr. 25/2004;
- GwH, 15 oktober 1996, nr. 56/96;
- GwH, 12 juli 1995, nr. 58/95.

### 2.2.2 Rechtbanken en rechtbanken

- Rb. Brussel (fr.), 16 januari 2019, A/18/02920;
- Rb. Brussel (nl., beslagkamer), 24 februari 2017;
- Kh. Brussel (nl.), 16 februari 2017, A/15/03011 en A/15/0323;
- Rb. Brussel (nl.), 23 september 2015, A/18/04854.

## 2.3 Buitenlandse rechtspraak

- Cass. fr., 4 maart 2020, n°374 (19-13.316);
- London Central Arbitration Committee, 14 november 2017;
- UK Employment Tribunal, 28 oktober 2016, zaak nr. 2202550/2015;
- Rechtbank Den Haag, 2 februari 2000, LJN-nr: AA4654.

## 3. Rechtsleer

- ALBERS, S., MAERTEN, P., "Het sociaal statuut van de digitaalplatformmedewerker: een status quo en een blik ok de toekomst", *Oriëntatie*, 2019/2;
- APPERMONT N., THEUNIS, J., *Themis 103 - Publiekrecht*, Brugge, die Keure / la Charte, 2018;
- BEDNAROWICZ, B., "Lang Leve Uber : Arbeid in de gig-economie in het licht van het Europees Unierecht", *J.T.T.*, 2018/7;
- BIJNENS, D., BORTELS, H., THEUNIS, J., "Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18)", *Tijdschrift voor Wetgeving*, 2019;

- CNUUDE, S., NOELS, D., "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9;
- D. DĄBEK, LEMAŃSKA, D., CZŁOWIEKOWSKA, J., "Uber and taxis in Poland" in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018;
- DAVULIS, T., "Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- DESAUNETTES-BARBERO, L., THOMAS, E., "Chapitre 2 - L'entreprise" in *Droit matériel et européen des ententes*, Brussel, Bruylant, 2019;
- DEVOLDER, B., *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019;
- DEVOLDER, B., "Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform", in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019;
- DINIZ DE AYALA, B., BARREIRA, M., CABRAL D'ANUNCIACÃO, T., "Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- DOMÉNECH-PASCUAL, G., SORIANO-ARNANZ, A., "Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- FORGEOIS, M., "Nouveau revers pour Uber », *JT*, 2018, nr. 22;
- GILSON, S., "Les chauffeurs Uber sont-ils des salariés ? Un nouvel élément apporté au débat...", *BSJ*, 2019, nr. 627 ;
- GOOSSENS, L., "Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels? ", *R.D.C.*, 2018/8;
- HAECK, Y., "Arikel 1 Eerste Protocol – Recht op bescherming van eigendom" in VANDE LANOTTE, J., HAECK, Y., (eds.), *Handboek EVRM. Deel II*, Antwerpen, Intersentia, 2004;
- JING, W., "Challenges and innovation in the taxi industry in China and its regulation caused by app-based ride-hailing services" in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- JULL SORENSEN, M., "Part II. Chapter 2. Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms", in DEVOLDER, B., *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019;
- KÉFER, F., CORDIER, Q., FARCY, A., "Quel statut juridique pour les travailleurs des plateformes numériques?", *TSR RDS* 2019, nr. 1;
- KLEINHOUT, A., "Uber and Taxis: The Netherlands", in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018;
- NERINCKX, S., "De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie", *Revue de droit social (RDS)*, 2018/3;
- NOGUELLOU, R., "Uber and taxis in France: Regulation or Deregulation? " in *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- NOGUELLOU, R., RENDERS, D., (Eds.), *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018;
- PEETERS, B., "Bescherming van het eigendomsrecht » in VZW Fiskofoon (ed.), *Fiscale rechtspraakoverzichten. Grondrechten in fiscalibus 1989-2014*, Brussel, Larcier, 2016;
- RENAULD, B., VAN DROOGHENBROECK, S., "XIII. - Le principe d'égalité et de non-discrimination » in *Les droits constitutionnels en Belgique (volume 1 et 2) "*, Brussel, Bruylant, 2011;
- RENDERS, D. DE VALKENEER, D., "Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *CDPK*, 2015;
- THOMMÈS, L., BURNON, L., "Chapitre 33 - Les outils de mobilité « douce » réglementés en droit bruxellois » in *Le droit bruxellois*, Brussel, Bruylant, 2015;
- UYTENDAELE, M., "Leçon XXVIII - Les compétences matérielles dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle" in *Trente leçons de droit constitutionnel*, Brussel, Bruylant, 2011;
- VAN DAMME, N., "De 'Ubersoap' : over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop? ", *DAOR* 2019;
- VAN DEN LANGENBERGH, K., "Basisprincipes van de arbeidsrelatiewet: herkomst en kritische analyse" in RIGAUX, M., VAN REGENMORTEL, A., (eds.), *Rechts(on)zekerheid omtrent (schijn)zelfstandigheid*, Antwerpen-Oxford, Intersentia, 2008;
- VAN KAMPEN, T., "Effectieve rechtsbescherming van eigendomsrechten in Nederland: artikel 1 Eerste Protocol bij het EVRM en de varkensrechtzaak", *C.D.P.K.*, 2008/2.

#### 4. Diverse bronnen

- Persbericht van ABVV/BTB, Transcom en GTL, "Plat op de buik voor multinational 15 minutenregel was geen fout, maar minimale toegift om overlast en moordende concurrentie in te dijken", 30 januari 2020, beschikbaar via de volgende link: <http://www.gtl-taxi.be/bestanden/GTL-2020-01-30-200130%20-%20Persbericht%20-%2015%20minuten.pdf>;
- BELGA, "Livraisons : Deliveroo menace de réduire fortement la voilure", *Le Soir*, 20 januari 2020, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lesoir.be/274044/article/2020-01-20/livraisons-deliveroo-menace-de-reduire-fortement-la-voilure>;
- BELGA, "Les chauffeurs Uber devant le Conseil d'Etat contre le décret 'Taxi' en Flandre", *RTBF*, 29 januari 2020, beschikbaar via de volgende link: [https://www.rtb.be/info/economie/detail\\_les-chauffeurs-uber-devant-le-conseil-d-etat-contre-le-decret-taxi-en-flandre?id=10419698](https://www.rtb.be/info/economie/detail_les-chauffeurs-uber-devant-le-conseil-d-etat-contre-le-decret-taxi-en-flandre?id=10419698);
- LUSA, "Motoristas de plataformas eletrónicas de transporte registados triplicaram em seis meses", *Expresso*, 1 november 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://expresso.pt/sociedade/2019-11-01-Motoristas-de-plataformas-eletronicas-de-transporte-registados-triplicaram-em-seis-meses>;
- BELGA, "Uber peut continuer à opérer à Bruxelles : la fédération belge des taxis conteste", *RTL*, 25 januari 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/uber-peut-continuer-a-operer-a-bruxelles-la-federation-belge-des-taxis-conteste-1094697.aspx>;
- BELGA, "Tous les feux sont au vert pour UberX à Bruxelles", *l'Echo*, 23 januari 2019, beschikbaar via de volgende link: <https://www.lecho.be/entreprises/auto/tous-les-feux-sont-au-vert-pour-uberx-a-bruxelles/10090132.html>;
- TPN/LUSA, "'Uber Law' comes into force", *The Portugal News*, 1 november 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://www.theportugalnews.com/news/uber-law-comes-into-force/47374>;
- ECO NEWS, "Taxis in Portugal organize a nationwide protest against new taxi-hailing apps' law", *Eco Portuguese Economy*, 24 september 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://econews.pt/2018/09/24/taxis-in-portugal-organize-a-nationwide-protest-against-new-taxi-hailing-apps-law/>;
- OESO, "Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background note by the Secretariat", 4 juni 2018, beschikbaar via de volgende link: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf);
- M. KORT, N. VAN GIELS, L. VAN KLINK, N. VAN DER LIJN, *Evaluatie tariefstructuur taxivervoer voor het Ministerie Infrastructuur en Milieu*, 12 april 16;
- "Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user\\_upload/English.pdf](https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf)), qui s'intitule désormais « "Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms", 2018, beschikbaar via de volgende link: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>;
- European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, beschikbaar via de volgende link: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu\\_cs](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs);
- OESO, "Taxi Services : Competition and Regulation", *Policy Roundtables*, 2007, beschikbaar via de volgende link: <https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf>;
- European Law Institute (ELI), Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms: Aim and Expected Outcome, beschikbaar via de volgende link: <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

## Bijlage 2 – Bestek

4. A/ Een juridische analyse van het licentiesysteem vanuit het oogpunt van de impact van het voorstel van een verenigde sector, de oplossingen voor misbruiken ten aanzien van het statuut van bezoldigd werknemer en van het fenomeen van schijnzelfstandigen, van de impact op de arbeidsvoorwaarden van de taxi- en limousinechauffeurs, en een oplossing voor de vele klachten die binnen de sector worden ingediend (weigering van kleine trajecten, agressief gedrag, misbruik ten aanzien van de tarieven, identificatie van de bestuurders). De analyse dient ook een onderscheid te maken tussen enerzijds “kleine” zelfstandigen (zelfstandige die alleen werkt met een auto) en anderzijds kleine, middelgrote en grote firma's met meerdere voertuigen die chauffeurs in dienst nemen.

B/ Een juridische analyse van de juridische hefboomen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in staat moeten stellen om het aantal licenties afgeleverd door het Vlaamse en Waalse Gewest voor activiteiten op het Brusselse grondgebied te beheersen;

C/ Een juridische analyse van het statuut van de elektronische reserveringsplatforms en telefooncentrales die actief zijn in Brussel en de definitie van hefboomen waarover het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt om deze activiteiten te reglementeren. De analyse van de actieve elektronische reserveringsplatforms en telefooncentrales moet bovendien duidelijk maken welke de relaties zijn tussen deze vervoersexploitanten als dusdanig en de chauffeurs;

**Deloitte.**

**Laga**



**Décret flamand relatif au transport particulier rémunéré**

Cabinet du Ministre-Président Rudi Vervoort

9 octobre 2019



TRAJECT SUIVI



## Motifs de la réforme Pourquoi changer?



### Flexibilité

- Une seule licence pour toute la Région
- Quatre sous-catégories
- Complémentarité des transports en commun



### Mise à jour

- Technologies innovantes
- Nouveaux acteurs du marché
- Future proof



### Abordabilité

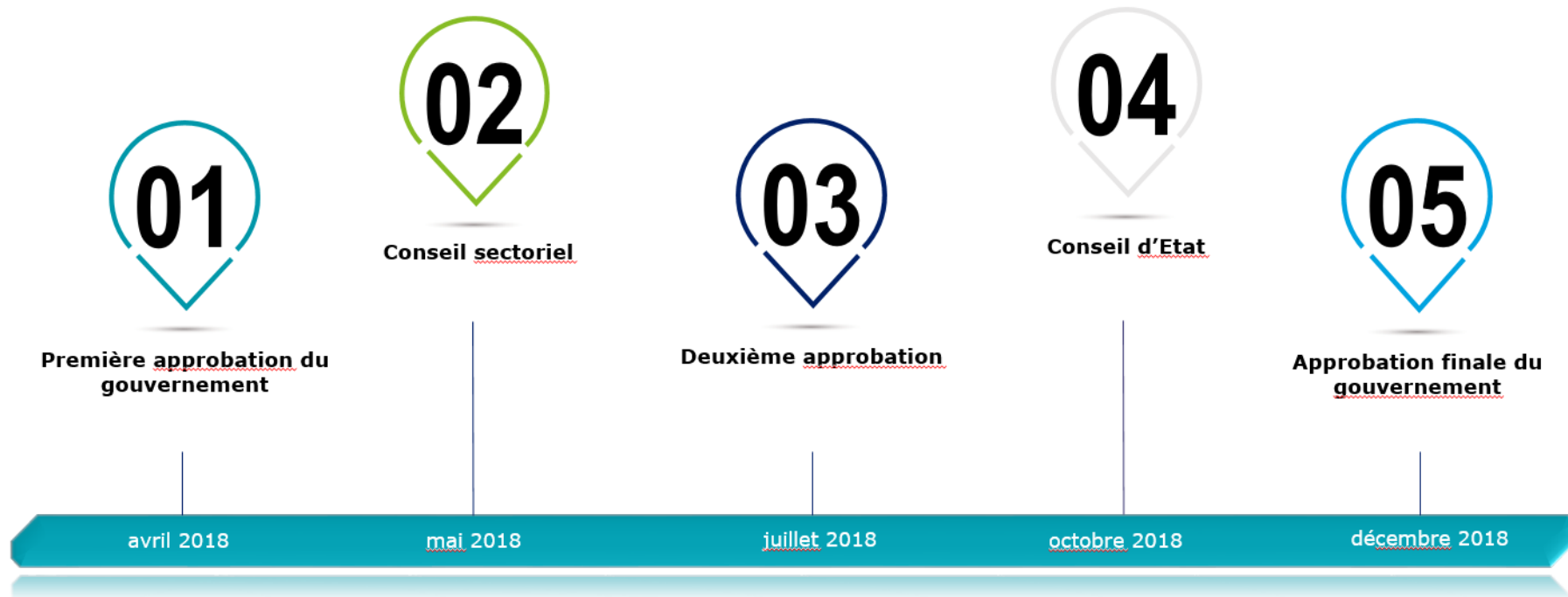
- Système de taux flexible
- Prix transparents
- Pas de *numerus clausus*



### Qualité

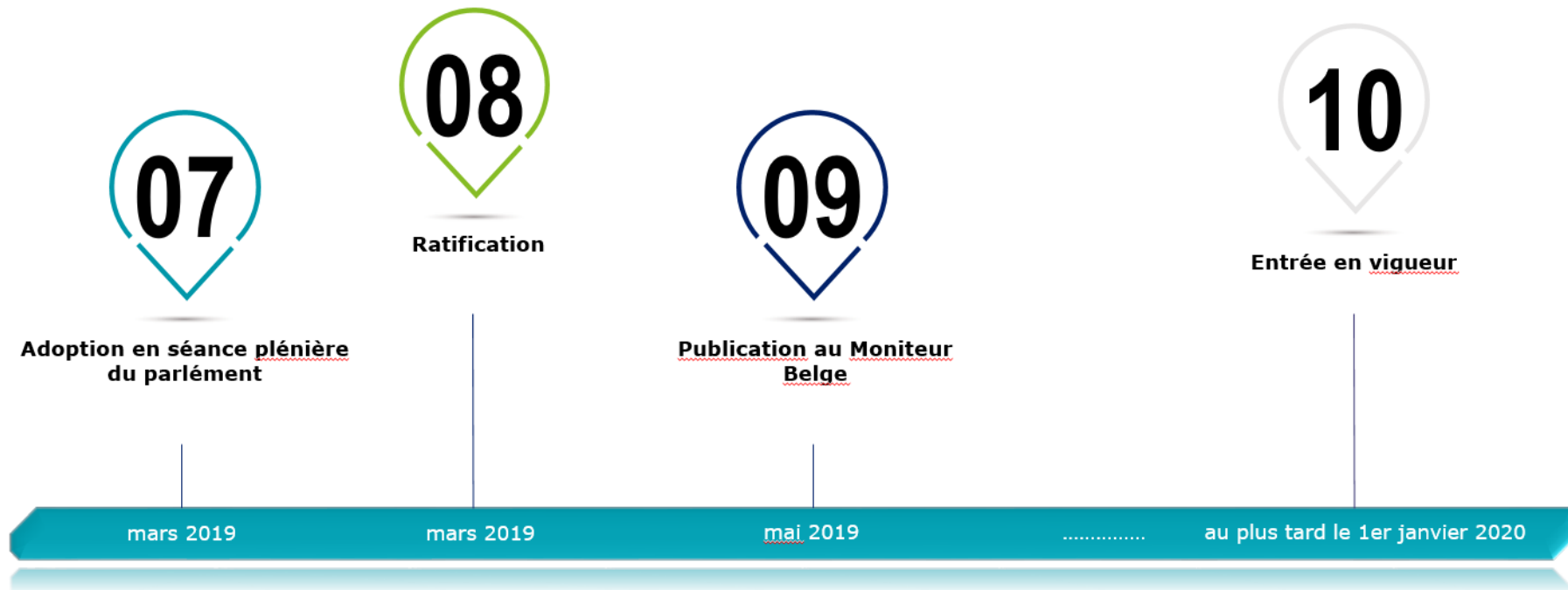
- Service qualitatif
- Traitement efficace des plaintes
- Implementation effective

## Processus législatif – Le décret

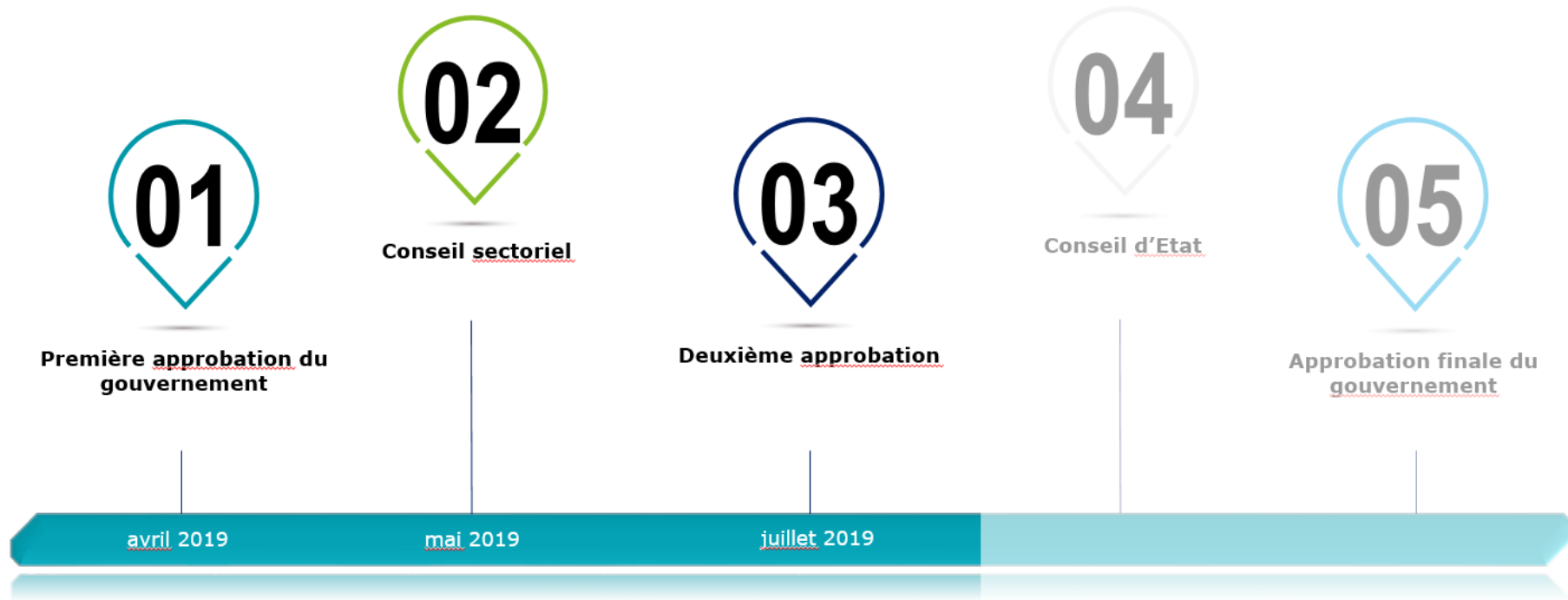




## Processus législatif – Le décret



## Processus législatif – Arrêté du Gouvernement flamand





CONTENU



## Contenu

### Quelles modifications?

#### Cadre législatif actuel

- Distinction entre services de taxi et services de location de véhicules avec chauffeur (LVC)
- La licence de l'opérateur est valable uniquement sur le territoire de la municipalité qui l'a délivré
- *Numerus clausus*:
  - Taxi: 1/1 000 habitants; la municipalité peut ajuster le nombre (maximum 20%)
  - LVC: illimité
- Validité: 5 ans ou moins
- Validité des licences bruxelloises et wallonnes?
  - Taxi: oui, tant qu'aucun client n'entre sur le territoire flamand, à moins que le trajet ne soit commandé
  - LVC: non
- Les tarifs sont réglementés par le ministre et la municipalité
- Les municipalités décident elles-mêmes des conditions de la licence
- Conditions pour l'opérateur et le véhicule
- Différentes options pour assurer le maintien de la loi (amendes administratives, personnel de contrôle spécifique)... mais non appliquées
- Base de données centrale ("Centaurus")

#### Nouveau cadre législatif

- Une seule catégorie de services: services de transport particulier rémunéré
- Une licence pour l'opérateur délivré par la commune où le siège est établi / sera établi, valable sur le territoire de l'ensemble de la Région flamande
- Pas de *numerus clausus*
- Validité: 5 ans
- Validité des licences bruxelloises et wallonnes?
  - Le gouvernement flamand peut déterminer les règles applicables aux trajets des services autorisés de Bruxelles et de la Wallonie sur le territoire de la Région flamande
  - Le recrutement illégal de clients est punissable
- Les tarifs sont communiqués de manière transparente et PEUVENT être réglementés par le gouvernement flamand
- Le gouvernement flamand décide des conditions de la licence
- Conditions pour l'opérateur, le véhicule et le conducteur
- Une autorisation distincte – valable uniquement dans la commune – est requise pour les emplacements sur « un emplacement sur la voie publique », avec un pouvoir décisionnel étendu pour les communes
- Les conducteurs ont besoin d'une licence de conducteur
- Les intermédiaires doivent être transparents et fournir des informations
- Traitement central des plaintes en deuxième ligne
- La base de données centrale est mise à jour + la liste des opérateurs licenciés est rendue publique
- La perception immédiate

## Contenu

### Quatre sous-catégories



#### Taxi de rue

- Le véhicule est mis à la disposition du public sur la voie publique
- Le service peut aussi être réservé
- Un périmètre autour des emplacements ou des pôles d'attraction (pas en cas d'une commande de la course)
- Le Gouvernement flamand détermine les données à fournir par les intermédiaires et les exigences auxquelles celles-ci sont soumises.



#### Taxi de station

- Le véhicule est mis à la disposition du public à un emplacement sur la voie publique, réservé aux services de transport particulier rémunéré
- Autorisation de la commune
- La commune peut limiter le nombre d'autorisations
- La commune détermine la durée de l'autorisation et sa cessibilité
- La commune peut imposer des conditions supplémentaires (eg. numerus clausus, des tarifs, etc.)



#### Transport cérémoniel

- Le véhicule est mis à la disposition du public dans le cadre de « cérémonies » (un mariage etc.)
- Le Gouvernement flamand détermine le modèle de l'accord écrit
- Aucun lien avec le type ou la valeur du véhicule



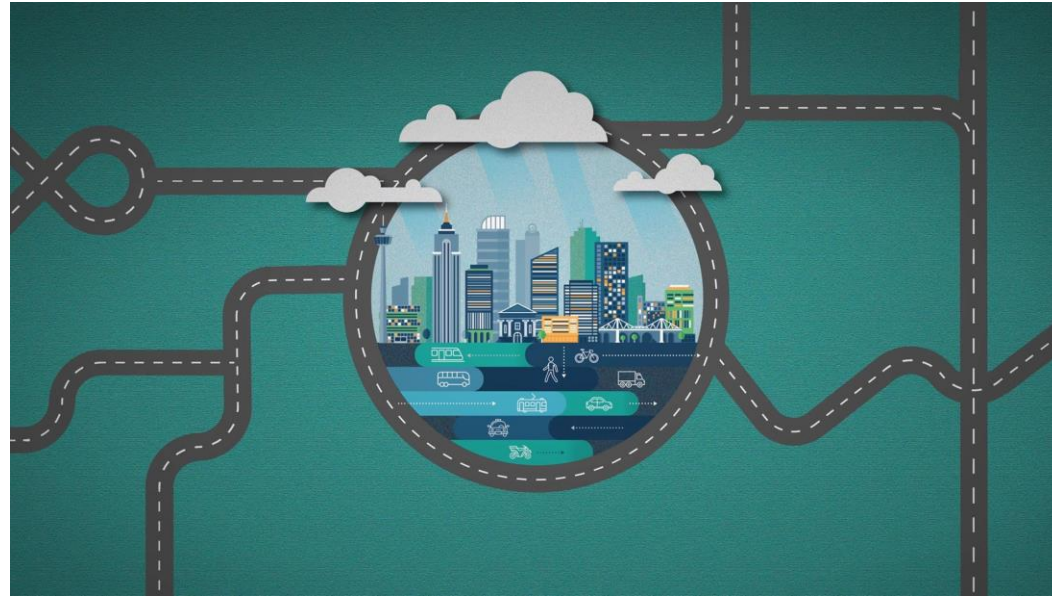
#### OV-Taxi

- Le véhicule est mis à la disposition du public par l'intermédiaire de la centrale de mobilité (« Mobiliteitscentrale »)
- La centrale de mobilité peut imposer des conditions supplémentaires (eg. la disponibilité minimale des services pour le public)

## Lessons learned



- **Importance des évolutions au niveau européen**
  - Eg. la liberté d'établissement consacré à l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne / siège de l'opérateur
  - Les plateformes et les services de transport
- **Importance de la répartition des compétences**
  - Validité des licences bruxelloises et wallonnes (Conseil d'Etat)
  - La saisie de véhicules
- **Importance du concertation avec secteur et 'new-entrants' come Uber**
  - Discussions concernant la lumière de taxi et le taximètre
  - Des manifestations
- **Points d'attention**
  - Sous-catégorie « taxi de rue » : très large
  - Sous-catégorie « transport cérémoniel » : abus possible (cfr. LVC)



## **Sociaal-economische studie van de sector van het bezoldigde personenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest**

Alle diensten zijn uitsluitend bestemd voor Brussel Mobiliteit/Bruxelles-Mobilité, dat het exclusieve recht heeft om zich te baseren op het onderzoek INTERNATIONALE BENCHMARKSTUDIE OVER HET BEZOLDIGDE PERSONENVERVOER IN HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE GEWEST (BESTEK BMB/DT/T18.027), (de "Deliverable"), en er gebruik van te maken. De Deliverable is strikt privé en vertrouwelijk en is uitsluitend bestemd voor Brussel Mobiliteit/Bruxelles-Mobilité.

De ontvangst of het gebruik door een andere persoon of entiteit dan Brussel Mobiliteit/Bruxelles-Mobilité van enig advies, opinie, rapport, andere Deliverable of andere informatie die voortvloeit uit de diensten brengt geen zorgplicht, professionele relatie of enige huidige of toekomstige aansprakelijkheid van welke aard dan ook tussen deze personen en Deloitte met zich mee. Bijgevolg, indien een andere persoon of entiteit dan Brussel Mobiliteit/Bruxelles-Mobilité een beroep doet op de Deliverable of een ander deel van de Diensten, zullen zij dit doen op eigen risico, en Deloitte, de Deloitte-entiteiten of haar Onderaannemers zullen geen enkele zorgplicht of verplichting of aansprakelijkheid van welke aard dan ook dragen ten opzichte van hen, of enige andere persoon die ze nadien ontvangt.

Er is opdracht gegeven voor een sociaal-economisch en juridisch marktonderzoek van de globale sector van het bezoldigde personenvervoer.

Het volgende document is een sociaal-economische studie van de globale sector van het bezoldigde personenvervoer. Deze studie werd in februari 2020 ontvangen en aanvaard door Brussel Mobiliteit.

Deze studie is ontwikkeld met een tweeledig doel: een sociaal-economische analyse van de huidige markt, die de huidige situatie onderzoekt, en een sociaal-economische impactanalyse, die de toekomst van de markt bestudeert.

- De sociaal-economische analyse omvat zowel de taxisector als die van de verhuur van voertuigen met chauffeur en behandelt de volgende elementen: de omvang van de markt, de prijsstelling, de rentabiliteit van de verschillende actoren, de impact van de elektronische platformen, de werkomstandigheden, de kwaliteit van de dienstverlening en de stromen vanuit het Vlaamse en het Waalse Gewest.
- De sociaal-economische impactanalyse heeft betrekking op het marktontwikkelingspotentieel, op het vlak van zowel de marktomvang als de soorten diensten die worden aangeboden, het systeem van vergunningen en het tarifieringssysteem.



### Hoofdstuk 1 : Sociaal-economische analyse

<b>1.1</b>	<b>Marktomvang</b>	
1.1.1	Taxi's	
1.1.1.1	Algemeen	8
1.1.1.2	Taxi's - Personen met beperkte mobiliteit	12
1.1.2	Verhuur van voertuigen met chauffeur	
1.1.2.1	Algemeen	14
<b>1.2</b>	<b>Tarifiering</b>	
1.2.1	Taxi's	18
1.2.2	Verhuur van voertuigen met chauffeur	20
1.2.3	Verschil in tarifieringssysteem	21
<b>1.3</b>	<b>Rentabiliteit</b>	
1.3.1	Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van de jaarrekening	23
1.3.2	Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten	27
1.3.3	Conclusies over de rentabiliteit van de taximarkt	33
1.3.4	Berekening van de rentabiliteit van de VVB-sector	34

### Hoofdstuk 1 : Sociaal-economische analyse

#### 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

1.4.1	Taxi's	36
1.4.2	Verhuur van voertuigen met chauffeur	38
1.4.3	Vergelijking tussen taxi- en VVB-diensten	39

#### 1.5 Werkomstandigheden

1.5.1	Taxi's versus verhuur van voertuigen met chauffeur	42
-------	--	----

#### 1.6 Onlineplatforms

1.6.1	Invloed van onlineplatforms op telefooncentrales	44
-------	--	----

#### 1.7 Instroom uit andere regio's

1.7.1	Geschatte instroom uit het Waalse Gewest	47
1.7.2	Geschatte instroom uit het Vlaamse Gewest	49

## Inhoudsopgave

### Hoofdstuk 2: Sociaal-economische impact

<b>2.1</b>	<b>Marktontwikkelingspotentieel</b>	
2.1.1	Overzicht	53
2.1.2	Overzicht op korte, middellange en lange termijn	55
2.1.3	Overzicht van de 9 trends	56
<b>2.2</b>	<b>Systeem van vergunningen</b>	
2.2.1	Een uniforme visie op de sector van het bezoldigde personenvervoer	66
2.2.2	Al dan niet reguleren van het aantal vergunningen: twee opties die in het buitenland werden ontwikkeld	68
2.2.3	Reguleren van het aantal vergunningen: een optimaal aantal?	69
<b>2.3</b>	<b>Tarifering</b>	
2.3.1	De tarifiering op basis van twee studies	71
2.3.2	Waar staan we nu ten opzichte van de aanbevelingen van Deloitte in 2015?	74
2.3.3	Drie aanbevelingen die de juiste prioriteit moeten krijgen	75
<b>2.4</b>	<b>Conclusie</b>	77

### Bijlagen: Bronnen

<b>Bijlage 1</b>	<b>Bronnen van de sociaal-economische analyse</b>	81
<b>Bijlage 2</b>	<b>Bronnen van de sociaal-economische impactanalyse</b>	89

# Hoofdstuk 1

## Sociaal-economische analyse

1.1	Marktomvang	7
1.2	Tarifering	17
1.3	Rentabiliteit	22
1.4	Kwaliteit van de dienstverlening	35
1.5	Werkomstandigheden	40
1.6	Onlineplatforms	43
1.7	Instroom uit andere regio's	46

# 1.1 Marktomvang

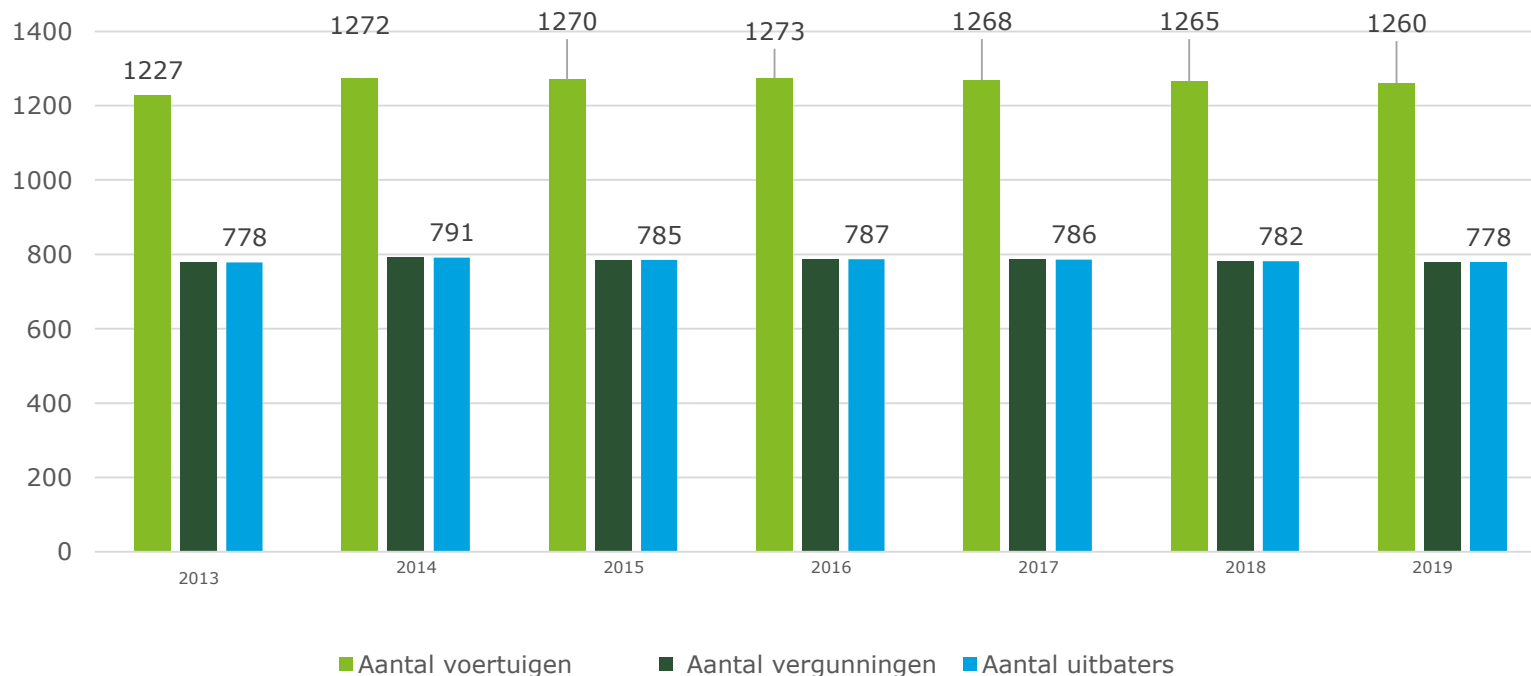
## 1.1.1 Taxi's

### 1.1.1.1 Algemeen

#### Vergunningen, uitbaters en voertuigen

De taximarkt bestaat uit verschillende actoren die met elkaar in wisselwerking staan. Zo zijn er de taxichauffeurs, de taxi-uitbaters en de telefooncentrales. Om de omvang van de taximarkt te analyseren, hebben we eerst gekeken naar de evolutie van het aantal uitbaters, vergunningen en voertuigen op de markt tussen 2013 en 2019. Vervolgens hebben we de evolutie van het aantal chauffeurs op de taximarkt geanalyseerd. Op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt het aantal voertuigen geregeld door het regeringsbesluit van 4 september 2003 dat het maximaal aantal voertuigen beperkt tot 1.300 voertuigen. Bij de analyse van de globale taximarkt stellen we vast dat het aantal aanwezige voertuigen iets minder dan 1.300 bedraagt. Tussen 2013 en 2019 is dit aantal licht gestegen. In 2013 waren er in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 1.227 voertuigen. In 2019 bedroeg dit aantal 1.260. Wat het aantal vergunningen en uitbaters betreft, is de taximarkt tussen 2013 en 2019 stabiel gebleven. Zowel in 2013 als in 2019 waren er namelijk 778 vergunningen en uitbaters.

Grafiek 1.1.1 – A: Evolutie van de taximarkt in termen van aantal uitbaters, vergunningen en voertuigen



## 1.1.1 Taxi's

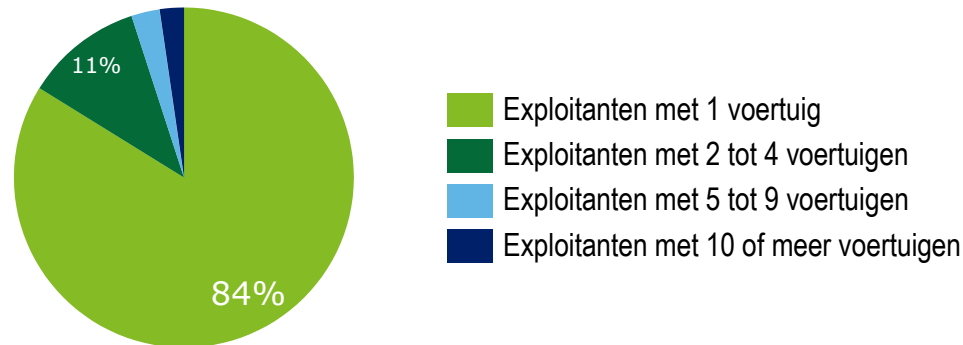
### 1.1.1.1 Algemeen

#### Exploitanten

De grafiek hiernaast geeft de segmentatie van de taximarkt weer in termen van het type uitbater. De uitbaters werden ingedeeld in vier grote categorieën. We zien uitbaters met één voertuig, met 2 tot 4 voertuigen, met 5 tot 9 voertuigen en ten slotte met meer dan 10 voertuigen.

Binnen elk van deze categorieën analyseerden we het aandeel ervan in de totale markt. In 2017 hadden 660 van de 786 uitbaters één enkel voertuig. Dit betekent dat 84% van de uitbaters op de taximarkt bestaat uit uitbaters van één enkel voertuig. 11% van de uitbaters die actief zijn op de markt hebben 2 tot 4 voertuigen. Ten slotte zijn de uitbaters met een vloot van 5 tot 9 voertuigen goed voor 2,7% en die met meer dan 10 voertuigen voor 2,3% van de markt. Dit wordt weergegeven in de onderstaande grafiek.

Grafiek 1.1.1 - B: Marktaandelen per categorie uitbaters in 2017



## 1.1.1 Taxi's

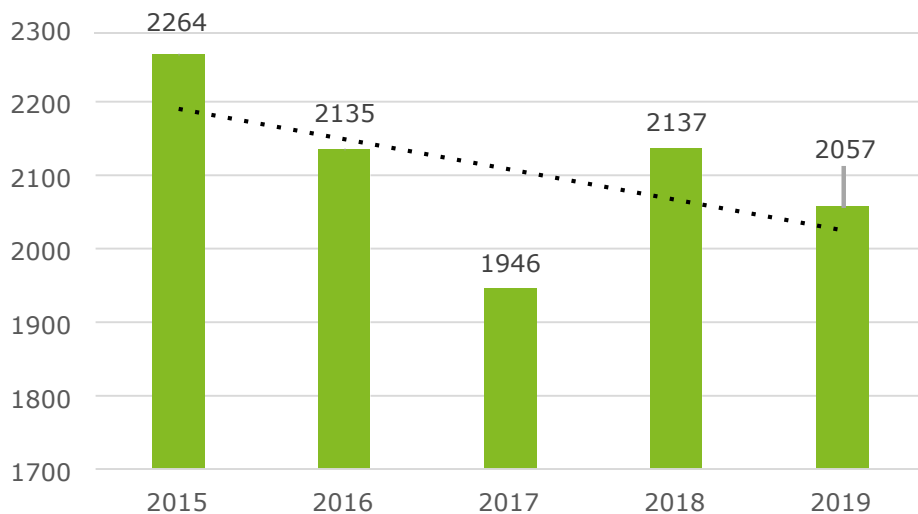
### 1.1.1.1 Algemeen

#### Chauffeurs

##### AANTAL CHAUFFEURS

Onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal taxichauffeurs tussen 2015 en 2018. Hieruit blijkt dat het aantal taxichauffeurs in de loop der jaren is afgenomen. In 2015 waren er namelijk 2.264 chauffeurs op de markt, terwijl dat er in 2019 nog 2.057 waren. Dit betekent een daling van ongeveer 9,5%. Het is interessant om op te merken dat ondanks de toename van het aantal voertuigen sinds 2013, het aantal chauffeurs in de afgelopen 5 jaar licht is gedaald. Dit is tekenend voor een probleem dat zich voordoet op de taximarkt.

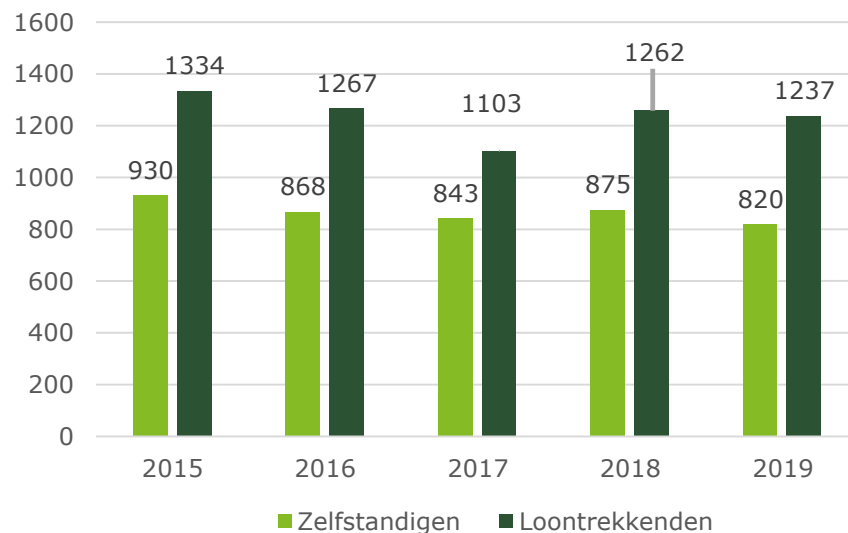
Grafiek 1.1.1 - C: Aantal chauffeurs tussen 2015 en 2019



##### STATUUT VAN DE CHAUFFEURS

Wat het statuut van de chauffeurs betreft, stellen we vast dat in de periode 2015-2019 gemiddeld 60 procent van de chauffeurs het statuut van werknemer heeft. Ondanks de daling van het aantal chauffeurs blijft de proportie tussen loontrekkende/zelfstandige chauffeurs gelijk. In 2015 was 59% van de chauffeurs loontrekkende in dienst van een uitbater. Ook in 2019 zien we dat 60% van de chauffeurs het statuut van werknemer heeft.

Grafiek 1.1.1 - D: Evolutie van het statuut van de chauffeurs





## 1.1.1 Taxi's

### 1.1.1.1 Algemeen

Na analyse van de marktomvang in termen van het aantal chauffeurs, uitbaters en vergunningen. We hebben gekeken naar het verloop in deze sector. Hiervoor hebben we naar verschillende indicatoren gekeken.

#### Verloop

##### TWERKSTELLING: VERNIEUWDE VERGUNNINGEN

We wilden eerst de tewerkstelling in de sector analyseren en meer specifiek het aantal vernieuwde vergunningen. Dit cijfer, ook wel jobverloop genoemd, geeft het personeelsverloop binnen een onderneming weer. In de context van het personenvervoer geeft dit cijfer de in- en uitstroom van taxichauffeurs weer.

Op basis van onze contacten met de sector staat de taximarkt bekend om zijn hoge verloop van chauffeurs. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de moeilijke werkomstandigheden (zie hoofdstuk 5). Chauffeurs zien het beroep van taxichauffeur vaak als een tussenstap, niet als iets van lange adem. De toegankelijkheid van het beroep, de lage lonen en het statuut zijn allemaal factoren die ervoor zorgen dat de chauffeurs deze job niet lang blijven uitoefenen. Dit beroep heeft zelfs moeite om nieuwe kandidaten aan te trekken. Bovendien is er, gezien de jaarlijkse cijfers voor het aantal chauffeurs, sprake van een neerwaartse trend. Deze daling van het aantal chauffeurs is, afhankelijk van de sector, een groot probleem.

##### OVERDRACHT VAN TAXIVERGUNNINGEN

Om het verloop te analyseren hebben we ook gekeken naar het aantal overdrachten van vergunningen per jaar. Daarbij zien we dat er in 2016 acht overdrachtdossiers werden ontvangen door Brussel Mobiliteit. In 2017 steeg het aantal dossiers tot 12 en in 2018 bleef dit aantal gelijk. In 2019 nam het aantal overdrachtdossiers opnieuw toe tot 16. Deze dossiers werden in categorieën ingedeeld volgens 'soort overdracht'. Er zijn eenvoudige overdrachten, bijvoorbeeld waarbij een uitbater zijn vergunning overdraagt aan een andere uitbater. Andere dossiers hebben betrekking op een divisie of een bundeling van de activiteiten. Elk jaar is het zo dat de hoofdmoot van de dossiers betrekking heeft op een gewone overdracht. Dit betekent dat meer dan 50% van de door Brussel Mobiliteit ontvangen overdrachtdossiers betrekking hebben op een overdracht van een vergunning van de ene uitbater naar de andere. Wanneer we dit aantal overdrachtdossiers vergelijken met het totale aantal vergunningen voor elk jaar, stellen we vast dat het aandeel uitbaters dat hun activiteit overdraagt laag is.

##### TAXIS: INACTIVITEITSGRAAD

Het percentage inactieve taxi's wordt rechtstreeks beïnvloed door het verloop in de sector. Uit navraag bij de telefooncentrales, de taxi-uitbaters en Brussel Mobiliteit blijkt dat het aantal inactieve taxi's een van de grootste uitdagingen voor de markt is. Volgens de sector bedraagt het percentage inactieve taxi's 20% en is dit vooral te wijten aan een gebrek aan chauffeurs. Zowel bij de centrales als bij de uitbaters luidt het dat er een groot tekort is aan chauffeurs.

Taxi's rijden over het algemeen dag en nacht, in twee diensten van ongeveer 11 uur. Op dit moment is het voor veel uitbaters echter steeds moeilijker geworden om een groot deel van de voertuigen continu op beide diensten te laten rijden. De uitbaters zijn namelijk niet in staat om voldoende chauffeurs in dienst te nemen voor deze twee diensten. Als gevolg daarvan staan veel taxi's overdag stil, en dit is voor de nachtdiensten nog meer het geval.

## 1.1.1 Taxi's

### 1.1.1.2 Taxi's - Personen met beperkte mobiliteit

#### **Personen met beperkte mobiliteit**

In Brussel wordt meer dan 30% van de bevolking beschouwd als behorend tot de categorie 'personen met beperkte mobiliteit'. De term PBM is breed en omvat alle mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen in een onaangepaste omgeving. Dit begrip omvat dus niet alleen mensen met een beperking, maar ook mensen die belemmerd worden in hun bewegingen en verplaatsingen in het algemeen. Daardoor behoort 30% van de Brusselse bevolking tot de categorie van PBM en moet de toegang tot vervoer aangepast worden aan hun behoeften. Deze 30% komt overeen met iets minder dan 360.000 mensen (1 januari 2020).

#### **Aanbod voor mensen met beperkte mobiliteit**

Brussel is zich bewust van de problemen die mensen met beperkte mobiliteit kunnen ondervinden als ze zich verplaatsen. Daarom heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tal van maatregelen genomen om de vervoersomstandigheden van personen met beperkte mobiliteit te verbeteren.

#### TAXIBUS

Sinds enkele jaren heeft de MIVB

een speciale minibusdienst opgezet die aangepast is aan de behoeften van PBM, de TAXIBUS. Deze dienst was oorspronkelijk beschikbaar van maandag tot en met zaterdag van 5 uur 's ochtends tot 1 uur 's nachts. De prijs van dit vervoer per minibus is beperkt tot € 1,70 per rit.

In 2018 heeft de Raad van Bestuur de verlenging van de TAXIBUS-dienst op zon- en feestdagen goedgekeurd. De reden hiervoor? De MIVB heeft de vraag naar deze dienst in de loop der jaren zien toenemen. Vanwege deze groeiende vraag zijn er sinds enkele jaren ook andere opties voor PBM ingevoerd. Het MIVB-aanbod is op zich immers niet voldoende om aan de vraag te voldoen. Daarom zijn er nu andere opties beschikbaar voor mensen met een beperkte mobiliteit.

#### TAXI'S VOOR PBM

Vandaag zijn 97 van de 1.265 Brusselse taxi's uitgerust om rolstoelgebruikers te vervoeren. Deze taxi's worden taxi's voor PBM genoemd. Volgens de telefooncentrales is dit aantal te laag en kan het niet aan de vraag voldoen. In de afgelopen 5 jaar is de vraag naar taxi's voor PBM namelijk alleen maar toegenomen. Exploitanten van taxi's voor PBM en telefooncentrales stellen vast dat de vraag exponentieel groeit, maar dat het aanbod momenteel onvoldoende is. Dit is deels te wijten aan het beperkte aantal beschikbare voertuigen in verhouding tot het aantal PBM-klienten, het gebrek aan chauffeurs, het feit dat de chauffeurs niet of onvoldoende opgeleid zijn hiervoor, en de rentabiliteitsdruk (korte ritten vs. de lange tijd die nodig is voor het ophalen/afzetten van de klant).

#### GEWONE TAXI'S

Om aan de vraag te voldoen, bieden sommige telefooncentrales of taxi-uitbaters dan ook gewone taxi's aan PBM aan om ze te vervoeren. Dit is natuurlijk alleen mogelijk als de persoon met beperkte mobiliteit een beperking heeft waarvoor hij of zij geen aangepast vervoer nodig heeft.

## 1.1.1 Taxi's

### 1.1.1.2 Taxi's - Personen met beperkte mobiliteit

#### Kwaliteit van de dienstverlening van de taxi's voor PBM

Sinds enkele jaren tonen mensen met beperkte mobiliteit zich ontevreden over de dienstverlening van de taxi's voor PBM De CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) komt sinds enkele jaren op voor deze gebruikers die geconfronteerd worden met vervoersproblemen. Volgens de CAWaB hebben PBM te maken met een tekort aan aangepaste voertuigen en eindeloze wachttijden. Soms worden ze geweigerd door uitbaters en chauffeurs, en er zijn te veel slecht uitgeruste taxi's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Om zicht te krijgen op de situatie, besloten we de kwaliteit van de dienstverlening van de taxi's voor PBM te analyseren aan de hand van gegevens van Brussel Mobiliteit en interviews met de sector.

Evolutie van het aantal klachten tussen 2013 en 2019

Klachten	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taxi's voor PBM	0	0	5	1	0	2	1

De tabel hiernaast geeft de evolutie weer van het aantal klachten dat per jaar bij Brussel Mobiliteit wordt ingediend. Uit deze tabel kunnen we besluiten dat de taxi's voor PBM een voorbeeldige dienstverlening bieden. Het is namelijk zo dat de taxi's voor PBM, die 7,66% van alle Brusselse taxi's uitmaken, amper 0,56% van de klachten genereren, en dit ondanks de inspanningen van Brussel Mobiliteit om feedback omtrent klachten te krijgen. Op basis van deze cijfers is er dus een inconsistentie tussen de beweringen van CAWaB en het werkelijke aantal klachten van gebruikers.

Volgens de sector is er wel degelijk een probleem met de dienstverlening van de taxi's voor PBM. De beweringen van CAWaB zijn deels in overeenstemming met de mening van de uitbaters van de taxi's voor PBM. Volgens de sector is er niet alleen een reëel tekort aan voertuigen voor PBM, maar ook aan chauffeurs. De sector wordt geconfronteerd met een tekort aan chauffeurs, dat nog meer voelbaar is bij de taxi's voor PBM. Veel taxi's voor PBM zijn wel beschikbaar, maar hebben geen chauffeur, met als gevolg dat de taxi's voor PBM een slechtere dienstverlening bieden in termen van wachttijd en beschikbaarheid.

We stelden verschillende problemen vast met het aanbod van taxi's voor PBM:

- **Geografische toegankelijkheid:** de 97 taxi's voor PBM worden verdeeld via 7 privé-telefooncentrales. Dit leidt tot een gebrek aan informatie over het aantal beschikbare taxi's voor PBM. Wanneer een centrale een aanvraag van een PBM ontvangt, ziet ze immers alleen het aanbod van de aangesloten taxi's, maar heeft ze geen zicht op de beschikbaarheid bij een andere centrale. Het huidige systeem roept vragen op over de geografische toegankelijkheid van het aanbod taxi's voor PBM, wat het imago van de sector schaadt. Daarom is er een reële behoefte aan het ontwikkelen van een klantgerichte aanpak.
- **Opleiding:** Er is geen specifieke opleiding vereist om een taxichauffeur voor PBM te worden. Dit heeft een impact op de kwaliteit die de mensen met beperkte mobiliteit ervaren. Een rit met een chauffeur die niet over een minimale kennis van de te verrichten handelingen beschikt, kan leiden tot ongemak voor de klant, langere wachttijden of tijdverlies bij het in- en uitstappen. Dit is ook slecht voor het imago van de taxi's voor PBM.
- **Chauffeurs:** Er is een reëel tekort aan chauffeurs en dit is nog meer uitgesproken bij de chauffeurs van PBM. Dit ligt aan verschillende factoren: een gebrek aan promotie voor het segment van de taxi's voor PBM en een negatievere perceptie van de job van PBM-chauffeur, die niet altijd eenvoudig is, wat kandidaat-chauffeurs kan afschrikken.

## 1.1.2 Verhuur van voertuigen met chauffeur

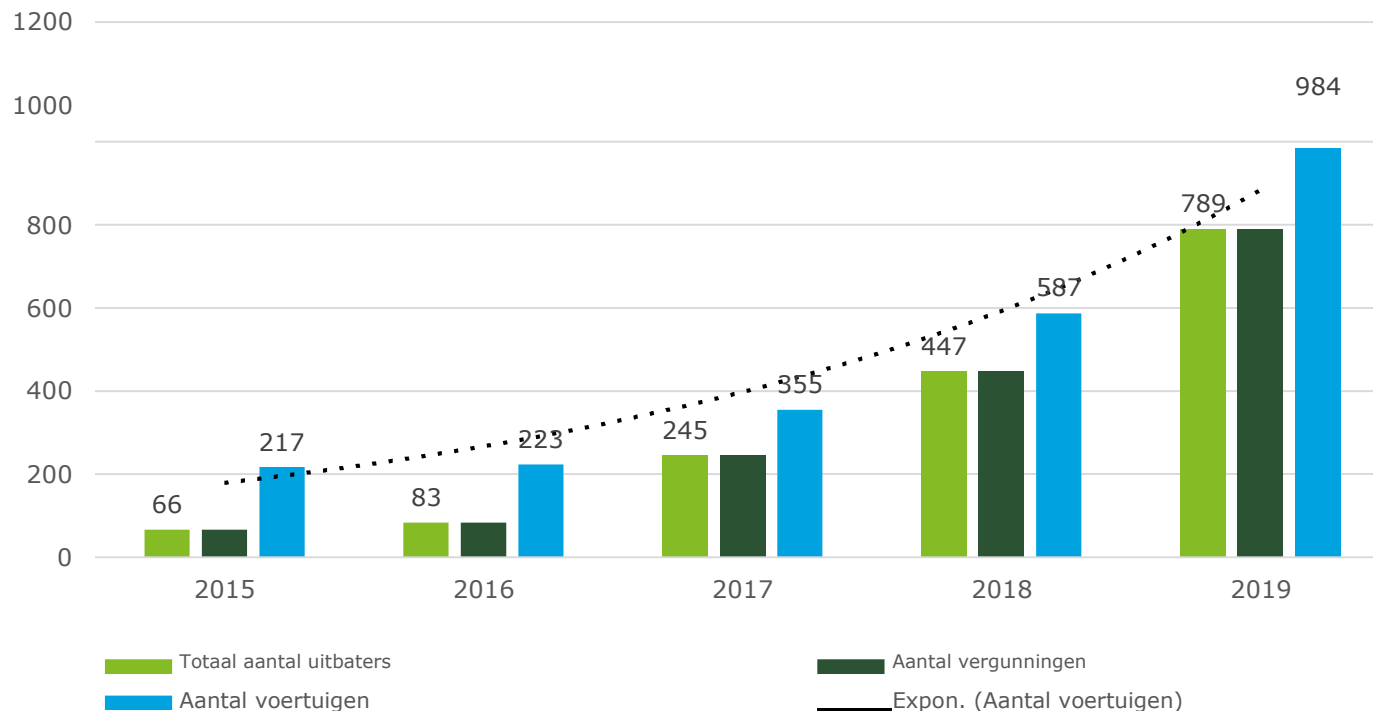
### 1.1.2.1 Algemeen

#### Vergunningen, uitbaters en voertuigen

In tegenstelling tot de taximarkt is de markt voor de verhuur van auto's met chauffeur sinds 2013 sterk in opkomst. We zien een indrukwekkende groei tussen 2013 en 2019. Het aantal vergunningen en uitbaters is met een factor van meer dan 100 vermenigvuldigd, van 68 in 2013 tot 775 in 2019. Een vergelijkbare trend is te zien in het aantal voertuigen. Het aantal huurauto's met chauffeur steeg van 235 naar 983, een stijging van meer dan 400%.

Dit is niet verwonderlijk gezien de opkomst, sinds 2014, van onlineplatforms (Uber/Heetch) binnen het systeem van de verhuur van voertuigen met chauffeur. We zien dan ook een omwenteling bij de spelers op de markt van het bezoldigde personenvervoer, met een constante toename van de VVB.

Grafiek 1.2.1 - A: Evolutie van de VVB-markt (verhuren van voertuigen met chauffeur)

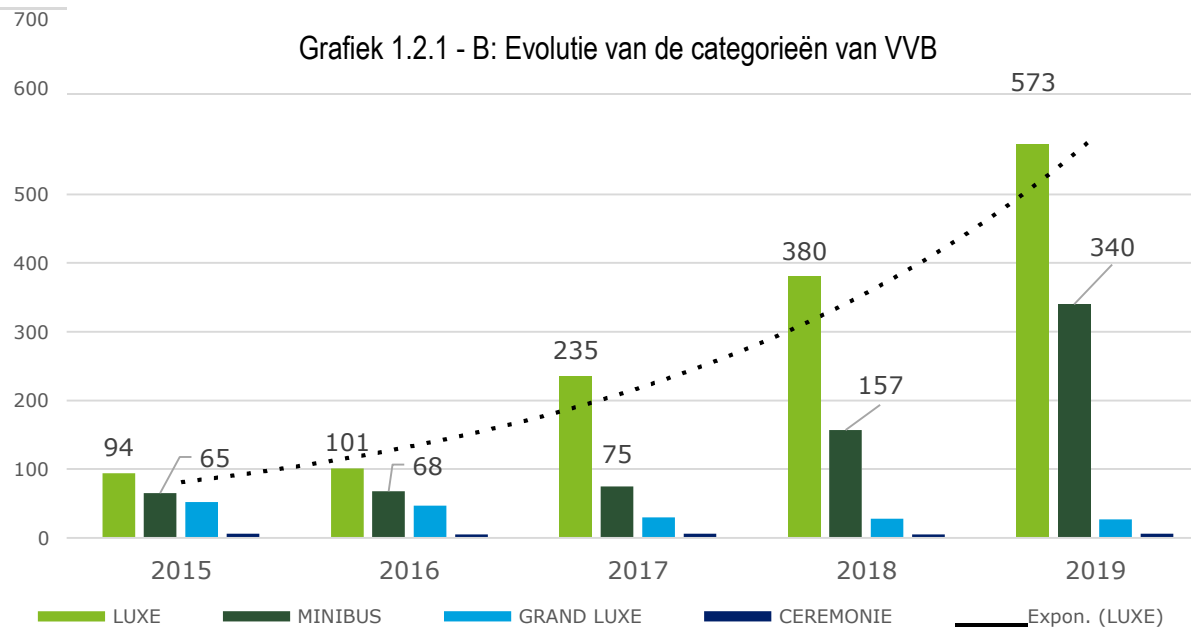


## 1.1.2 Verhuur van voertuigen met chauffeur

### 1.1.2.1 Algemeen

#### Segmentatie van de VVB

De VVB-voertuigen zijn volgens de Brusselse regelgeving opgedeeld in de volgende categorieën: LUXE, GRAND LUXE, CEREMONIE en MINIBUS. Deze categorieën zijn onderworpen aan verschillende criteria zoals de maximumleeftijd van het voertuig, de minimumwaarde, de wielbasis en het aantal compartimenten<sup>1</sup>. De grafiek hiernaast toont de evolutie van het aantal voertuigen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest per categorie tussen 2013 en 2019. Aan de hand van de evolutie per categorie kun je zien in welke categorieën de elektronische platformen in het Brusselse Gewest actief zijn. De categorieën LUXE en MINIBUS kennen sinds de komst van Uber/Heetch op de markt een aanzienlijke groei. Het aantal LUXE-voertuigen is namelijk gestegen van 94 in 2015 tot 573 in 2019 (een stijging van 620%) en het aantal MINIBUSSEN ging van 65 in 2015 naar 340 in 2019 (een stijging van 500%). Deze twee categorieën vertegenwoordigen 93% van het totale aantal VVB met een Brusselse vergunning in 2019. We stellen dus vast dat de VVB met een Brusselse vergunning die via de elektronische platformen werken tot de categorieën LUXE en MINIBUS behoren.



## 11.2 Verhuur van voertuigen met chauffeur

### 1.1.2.1 Algemeen

Net als voor de analyse van de taximarkt is het interessant om te kijken naar het verloop binnen de VVB-sector. In tegenstelling tot de taxi's hebben we alleen het aantal aanvragen en overdrachten van vergunningen per jaar kunnen analyseren op basis van de officiële gegevens van Brussel Mobiliteit.

#### Verloop

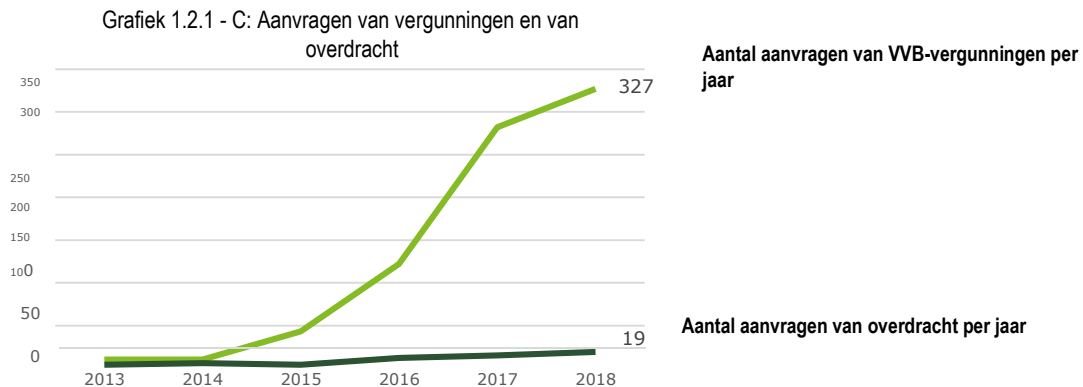
##### AANVRAGEN VAN VERGUNNINGEN EN VAN OVERDRACHT

In de periode 2013-2018 stegen de aanvragen van vergunningen exponentieel, terwijl de aanvragen van overdracht vrij stabiel en laag bleven. Het totaal aantal aanvragen van vergunningen per jaar steeg van 10 aanvragen in 2013 tot 327 aanvragen in 2018. Dit betekent dat de vraag naar VVB-diensten blijft toenemen. Onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal aanvragen van VVB-vergunningen en van overdracht per jaar. Daarnaast steeg ook het percentage aanvaarde vergunningen ten opzichte van het totaal aantal vergunningen. In 2018 bedroeg dit percentage bijna 83%. Dit betekent dat 83% van de ingediende vergunningsaanvragen werd geaccepteerd.

##### VVB: FLEXIBILITEIT VAN DE ACTIVITEIT

In tegenstelling tot de taxisector hebben de VVB volgens onze interviews met de sector niet te kampen met een gebrek aan chauffeurs. Bij Uber bijvoorbeeld blijkt er een indrukwekkende wachtlijst te zijn om Uber-chauffeur te worden. Terwijl er bij de taxi's een reëel tekort is aan chauffeurs, lijkt dit probleem zich dus niet te stellen bij de onlineplatforms. De inactiviteit in de taxisector wordt dus veroorzaakt door een reëel gebrek aan taxichauffeurs.

Het aantal gewerkte uren van een VVB-chauffeur hangt vooral af van wat het werk voor hem of haar betekent. Als het gaat om een bijverdienste (zoals het geval is voor 32% van de Uber-chauffeurs – IPSOS 2019), zijn de gewerkte uren minder dan wanneer deze job de enige bron van inkomsten is. Het is met name deze flexibiliteit van het zelfstandigenstatuut dat chauffeurs naar Uber trekt.



# 1.2 Tarifiering

## 1.2 Tarifiering

### 1.2.1 Taxi's

#### Tarifiering

De prijs van een rit wordt bepaald door verschillende parameters. Taxitarieven zijn sterk gereguleerd, dit om de klant tegen misbruik te beschermen. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bestaan er sinds meerdere jaren twee tarieven. Een prijs per km (Tarief I) voor ritten binnen de 19 gemeenten en een hogere prijs per km voor ritten buiten de gewestelijke grenzen. Voor alle typen taxibedrijven en chauffeurs (werknemers/zelfstandigen) gelden dezelfde tarifieringsregels. Deze tarifiering wordt bepaald bij besluit van de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.



#### TARIFERING

Prijs van een rit = Instapgeld + Aantal km in Tarief I + Aantal km in Tarief II  
+ Wachtvergoeding + Forfaitaire nachttoeslag

	Instapgeld	Tarief Brussel I	Tarief Brussel II	Wachtvergoeding per uur
Van 6.00 tot 22.00 uur	€ 2,40	€ 1,80/km	€ 2,70/km	€ 30/uur
Van 22.00 tot 6.00 uur	€ 4,40	€ 1,80/km	€ 2,70/km	€ 30/uur



## 1.2 Tarifiering

### 1.2.1 Taxi's

#### Evolutie van de prijsstijging in verhouding tot de evolutie van de consumentenprijsindex

Tussen 2013 en 2019 zijn de tarieven gestegen. Volgens het besluit van de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 26 augustus 2010, ging het Brussel I-tarief van € 1,60 naar € 1,80. Als we de evolutie van de prijs voor een rit vergelijken met de evolutie van de consumentenprijsindex, zien we dat de tarieven in de taxisector stegen met 5,045% (gemiddelde prijs 2013 vs. 2019). De consumentenprijsindex steeg met 8,76% (Index 2013: 100 vs. Index 2019: 108,76). De prijsstijging per km in Brussel hield dus geen gelijke tred met de inflatie.



GEMIDDELDE PRIJS VAN EEN RIT VAN 4 KM

Evolutie van de gemiddelde prijs	Tarief Brussel I 2013	Tarief Brussel I 2019
Instapgeld	€ 2,40	€ 2,40
4 km	€ 6,64	€ 7,20
3 minuten wachttijd	€ 1,50	€ 1,50
Gemiddelde prijs	€ 10,54	€ 11,10
Stijging		5,3%



CONSUMENTENPRIJSINDEX

Jaar	2013	2019
Consumentenprijsindex	100	108,76
Stijging		8,76%

## 1.2 Tarifiering

### 1.2.2 Verhuur van voertuigen met chauffeur

#### Tarifiering

De prijs van een VVB-rit is gebaseerd op een andere regelgeving dan voor een taxi. Volgens het besluit van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 20 maart 2008, zijn de minimumtarieven voor VVB-diensten namelijk als volgt:

- € 90 excl. btw voor een opdracht van minstens drie uur;
- € 30 excl. btw per extra uur.

Deze tarifiering laat veel ruimte voor interpretatie van de prijs die klanten wordt aangerekend. Daardoor gebruiken sommige marktspelers dit systeem om in het VVB-segment met een nieuw tarifieringssysteem te opereren. Om dit te illustreren nemen we een paar voorbeelden van ritten met VVB.

Ritten	Traditionele VVB (Blacklane, Talixo)	Onlineplatforms Uber, Heetch
Rit 1: categorie van voertuig: LUXE Paul Hymanslaan - Zaventem	€ 86	€ 22-27
Rit 2: categorie van voertuig: MINIBUS Boondaalse Steenweg - Brouckèreplein	€ 72	€ 19-27
Rit 3: categorie van voertuig: MINIBUS Kerselarenlaan - Wedrennenlaan	€ 84	€ 20-27
Rit 4: categorie van voertuig: LUXE Kerselarenlaan - Wedrennenlaan	€ 70	€ 10-14
Rit 5: categorie van voertuig: MINIBUS Vlaamse Steenweg - Dupréstraat	€ 72	€ 10-14

Voor elk van deze VVB-diensten bestaat de mogelijkheid om een bepaald type voertuig te kiezen: Business car, Van ...

De vergelijking toont dat de prijzen van Uber/Heetch veel lager liggen dan de prijzen van traditionele limousinebedrijven zoals Blacklane of Talixo. Uber en Heetch hanteren prijzen die dichterbij de taxitarieven liggen.

Er is dus een duidelijk onderscheid binnen de VVB-markt. De onlineplatforms hanteren niet dezelfde tarieven als traditionele VVB-bedrijven zoals Talixo of Blacklane.

We stellen dus vast dat VVB-chauffeurs die voor onlineplatforms werken, diensten aanbieden die vergelijkbaar zijn met die van taxi's, terwijl ze wel onderworpen zijn aan de regelgeving voor limousines.

## 1.2 Tarifiering

### 1.2.3 Verschil tussen de tarifieringssystemen

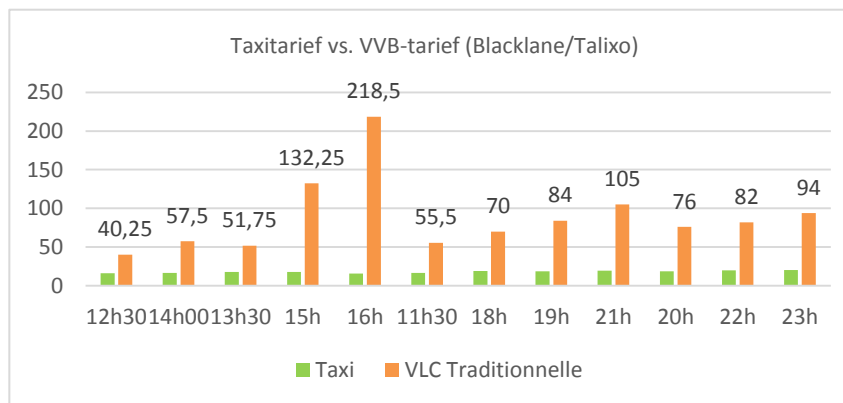
#### Reglementering TAXI'S vs. VVB

Zoals hierboven vermeld, verschilt de regelgeving op het gebied van tarifiering tussen taxi- en VVB-diensten. Daardoor hebben sommige spelers een nieuw bedrijfsmodel kunnen creëren.

#### Prijsvergelijking

- **Taxi's vs. VVB-Luxe (Blacklane/Talixo)**

Op basis van onderstaande steekproef is het duidelijk dat de taxitarieven aanzienlijk lager zijn dan die van de traditionele spelers in de VVB-sector die premium- en nichediensten aanbieden. Daarnaast illustreert onderstaande grafiek het verschil tussen een taxisector gekenmerkt door vaste prijzen en de traditionele VVB-sector waar de prijzen dynamisch variëren naargelang het tijdstip en het traject.



- **Taxi's vs. VVB-Uber/Heetch**

We kunnen op dezelfde wijze de tarieven vergelijken van taxi's en de VVB die gebruik maken van intermediaire platformen zoals Uber en Heetch. Zoals reeds gesteld, is het tariefsysteem van taxi's gebaseerd op vaste tarieven. VVB die gebruik maken van intermediaire platformen zoals Uber en Heetch passen een dynamische tariefsysteem toe waarbij de prijzen evolueren i.f.v. vraag en aanbod naargelang een specifiek tijdstip of de geografische zone waarin het vertrek of de bestemming is gelegen. De algoritmen van deze platformen zijn niet openbaar te consulteren en behoren tot het bedrijfsgeheim van deze platformen. Hierdoor is het niet mogelijk een representatieve steekproef uit te voeren naar de werkelijke toegepaste tarieven via deze platformen om een tariefvergelijking te maken tussen taxi en VVB die gebruik maken van intermediaire platformen zoals Uber en Heetch. We merken dat grote verschillen mogelijk zijn tussen beide tariefsystemen voor eenzelfde traject. Afhankelijk van de bovengenoemde variabelen bieden VVB's via de

## 1.2 Tarifiering

intermediaire platformen van Uber en Heetch voor sommige trajecten prijzen aan die aanzienlijk scherper zijn dan taxi's. Voor andere trajecten zijn VVB's aanzienlijk duurder en minder aantrekkelijk dan taxi's. Daarnaast bieden deze intermediaire platformen ook promoties en kortingen aan die de prijs voor een reis aanzienlijk kunnen verlagen.

### **Besluit over de tarifiering**

De onlineplatforms hebben dankzij hun mobiele applicaties een nieuw bedrijfsmodel gecreëerd. Ze zijn actief in het VVB-segment, waar de regelgeving flexibeler is.

Het bedrijfsmodel van de platformen heeft dankzij hun manier van werken een aanzienlijke groei doorgemaakt. De platformen die onderworpen zijn aan de VVB-regelgeving baseren hun tarieven immers op de verkeersdichtheid en de tijd die nodig is om van punt A naar punt B te komen, en niet alleen op het aantal afgelegde kilometers. Bovendien verandert de prijs per kilometer automatisch in functie van het aantal beschikbare chauffeurs en het aantal aanvragen. Op deze manier stimuleren onlineplatforms de chauffeurs om de weg op te gaan en beschikbaar te zijn. Dit model vormt de basis voor het succes van deze platformen.

De onlineplatforms en hun chauffeurs bieden diensten aan die vergelijkbaar zijn met die van taxi's, maar de prijsvergelijking toont duidelijk aan dat het verschil in prijsregulering een directe invloed heeft op de aantrekkingskracht van beide spelers. Bovendien blijkt uit deze studie dat de VVB-sector niet uniform is, maar diverse deelsegmenten bevat.

# 1.3 Rentabiliteit

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.1 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van de jaarrekening

In het volgende hoofdstuk hebben we de rentabiliteit van de globale taxisector onderzocht aan de hand van twee methoden.

#### Eerste methode

Om dit te doen, hebben we eerst de volgende methode gebruikt. De eerste methode is gebaseerd op een analyse van de jaarrekening die beschikbaar is bij de Nationale Bank van België in de Balanscentrale. De jaarrekening geeft de financiële situatie van een bedrijf weer en door de analyse van verschillende instrumenten is het mogelijk om de financiële gezondheid van het bedrijf te bepalen. Daarom hebben we voor de taxisector besloten om met deze methode te beginnen. Aangezien de meeste operatoren en telefooncentrales verplicht zijn om hun jaarrekeningen bij de NBB bekend te maken, was dit onze eerste aanpak.

Om resultaten te verkrijgen die de realiteit van de sector weerspiegelen, is het belangrijk om zoveel mogelijk jaarrekeningen te gebruiken om een coherente en representatieve steekproef van de markt te hebben. In de REBEL-studie uit 2013 botste deze methode op bepaalde beperkingen. De belangrijkste was het ontbreken van beschikbare jaarrekeningen in de sector en bij de NBB. In 2019 is dit probleem opnieuw aan de orde, waardoor een adequate analyse voor taxi-uitbaters en -chauffeurs niet mogelijk is op basis van deze methode. We hebben daarom besloten om de eerste methode te gebruiken voor de telefooncentrales, omdat we toegang hadden tot al hun jaarrekeningen. Verderop in dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de telefooncentrales in detail. Voor de taxi-uitbaters en -chauffeurs gebruikten we de tweede methode.

Voor de telefooncentrales hebben we besloten om de jaarrekeningen te groeperen aan de hand van de volgende onderverdeling. Aan de kant de telefooncentrales die een zuiver intermediaire rol spelen. Dat wil zeggen dat deze centrales geen voertuigen of chauffeurs hebben. Zij hebben maandelijks taxi-uitbaters of -chauffeurs die bij hun dienst zijn aangesloten. Deze centrales spelen dus een intermediaire rol. Aan de andere kant hebben we de telefooncentrales gegroepeerd die als tussenpersoon fungeren, maar ook een eigen vloot van taxi's hebben en dus als tussenpersoon én als uitbater werken.

We hebben de jaarrekeningen geanalyseerd aan de hand van de financiële ratio's, die het mogelijk maken om de financiële situatie en de rentabiliteit te bepalen. We analyseerden de liquiditeitsratio's, de rentabiliteitsratio's en de resultatenrekeningen. Hieronder geven we aan welke ratio's we hebben gebruikt met de exacte formules en de verkregen resultaten.



## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.1 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van de jaarrekening

#### Liquiditeitsratio's

Deze ratio's worden gebruikt om te bepalen of een onderneming in staat is haar kortetermijnverplichtingen na te komen. Hiervoor vergelijken deze ratio's de vlottende activa met de passiva van de onderneming. Er zijn verschillende liquiditeitsratio's, en we hebben er drie bestudeerd:

#### HUDIGE RATIO = ALGEMENE LIQUIDITEITSRATIO

Deze ratio is idealiter groter dan of gelijk aan 1. Wanneer deze ratio 1 of hoger is, betekent dit dat de onderneming over voldoende middelen beschikt om aan haar kortetermijnverplichtingen te voldoen. Deze verhouding wordt beïnvloed door de stocks, de vorderingen en de kortlopende schulden. Het is daarom belangrijk om rekening te houden met de negatieve effecten van het integreren van alle componenten van deze ratio. Daarom is de tweede ratio ontwikkeld.

$$\frac{\text{Vorraden} + \text{Vorderingen} + \text{Liquide middelen}}{\text{Liquide middelen}}$$

#### QUICK RATIO = BEPERKTE LIQUIDITEITSRATIO

Deze ratio is idealiter groter dan  $\frac{3}{4}$ . Deze ratio elimineert de invloed van de stocks die mee opgenomen waren in de vorige ratio. Aangezien stocks niet erg liquide zijn, geeft deze ratio een meer representatief beeld van de liquiditeit van een bedrijf.

$$\frac{\text{Vorderingen} + \text{Liquide middelen}}{\text{Kasvorderingen}}$$

#### ONMIDDELLIJKE LIQUIDITEITSRATIO

Deze ratio zou idealiter tussen 0,10 en 0,25 moeten liggen. Deze ratio vergelijkt rechtstreeks het vermogen van het bedrijf om zijn schulden met contanten af te lossen. Deze ratio houdt geen rekening met de mogelijkheid van een bedrijf om looptijden te spreiden.

$$\frac{\text{Liquide middelen}}{\text{Kasvorderingen}}$$

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.1 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van de jaarrekening

#### Rentabiliteitsratio

Wat de rentabiliteitsratio's betreft, hebben we dezelfde methode gevolgd als de REBEL-studie uit 2013 en hebben we de ROE geanalyseerd. ROE staat voor *Return on Equity* en bepaalt het rendement op het geïnvesteerde vermogen. Dat wil zeggen, de efficiëntie van een bedrijf in het gebruik van het geïnvesteerde kapitaal. De berekening van de ROE geeft een indicatie van het financiële rendement op het eigen vermogen dat de aandeelhouders ter beschikking stellen. Deze verhouding wordt berekend door de verhouding tussen het nettoresultaat en het oorspronkelijk geïnvesteerde eigen vermogen te bepalen.

$$\frac{\text{Nettoresultaat van het}}{\text{jaar Omzet}}$$

#### Resultatenrekening

De resultatenrekening geeft ons een volledig beeld van de financiële situatie. De resultatenrekening wordt ook winst- en verliesrekening genoemd, omdat ze een overzicht geeft van de gemaakte kosten en de gegenereerde inkomsten van een onderneming in een bepaalde periode. De resultatenrekening geeft dus de inkomende en uitgaande stromen van een onderneming weer en geeft informatie over de prestaties tijdens het boekjaar. We keken naar:

- EBITDA-marge

Deze ratio is nooit hoger dan 1. Dit cijfer geeft het aandeel van de EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation) in de totale omzet van een bedrijf weer. De EBITDA-marge geeft zo een indicatie van de rentabiliteit van de bedrijfsactiviteiten.

$$\frac{\text{EBITDA}}{\text{Omzet}}$$



## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.1 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van de jaarrekening

#### Telefooncentrales

Alle hierboven beschreven financiële indices konden worden berekend op basis van de jaarrekeningen van de zeven telefooncentrales. Zoals gezegd hebben we een onderscheid gemaakt tussen de verschillende types van telefooncentrales. Zo heb je enerzijds Taxis Verts en Taxis Bleus en anderzijds Autolux, Victor Cab, Taxis Ucclois 2000, Unitax Brabant en Taxi Capital. In de onderstaande tabel geven we de resultaten die werden verkregen voor de verschillende financiële indices.

Jaar 2018	Algemene liquiditeitsratio		Beperkte liquiditeitsratio		Onmiddellijke liquiditeitsratio		ROE		EBITDA-marge	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Telefooncentrales (tussenpersoon)										
Taxis Verts	0,89	0,84	0,9	0,84	0,06	0,12	30%	26%	13%	10%
Taxis Bleus	2,36	2,84	2,36	2,84	1,16	1,61	9%	2%	4%	2%
Telefooncentrales (tussenpersoon + uitbater)										
Autolux	5,29	1,64	5,29	1,64	5,11	1,32	4%	-6%	0%	0%
Victor Cab	10,09	0,65	10,09	0,63	9,50	0,12	32%	-143%	N.v.t.	N.v.t.
Taxis Ucclois 2000	1,42	1,61	1,42	1,61	0,27	0,05	20%	-13%	N.v.t.	N.v.t.
Unitax Brabant	1,28	1,35	1,33	1,35	0,47	0,57	1%	2%	N.v.t.	N.v.t.
Taxi Capital	0,62	N.v.t.	0,62	N.v.t.	0,05	N.v.t.	-33%	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

In het algemeen hebben telefooncentrales een algemene liquiditeitsratio hoger dan 1 en beschikken ze dus over voldoende middelen om aan hun kortetermijnverplichtingen te voldoen. Dat is een teken van goede financiële gezondheid. Taxis Verts heeft een ratio van iets minder dan 1, maar blijft nog steeds binnen de marge. Ook wat de beperkte liquiditeitsratio betreft geven de centrales blijk van financiële gezondheid. En ook de onmiddellijke liquiditeitsratio van de centrales wijst op een goede financiële situatie. Maar ook hier heeft Taxis Verts een lagere ratio dan de andere centrales.

Met betrekking tot de liquiditeitsratio's kunnen we besluiten dat de telefooncentrales in het algemeen ratio's hebben die wijzen op financiële gezondheid en dus op rentabiliteit. Wat de ROE betreft is Taxis Verts de meest winstgevende telefooncentrale, met een ROE die tussen 2017 en 2018 afneemt, maar toch ver boven het gemiddelde blijft. Alle centrales laten tussen 2017 en 2018 een daling van de ROE optekenen, met uitzondering van Unitax Brabant. Over het algemeen zijn de telefooncentrales winstgevend op de taximarkt.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Tweede methode

Tot nu toe hebben we de rentabiliteit geanalyseerd op basis van de jaarrekening. Deze eerste benadering was een goede methode om de rentabiliteit van de telefooncentrales te bepalen. Voor de taxi-uitbaters konden we deze methode echter niet gebruiken vanwege het ontbreken van beschikbare jaarrekeningen. Daarom besloten we om een tweede methode te gebruiken op basis van de micro-analyse die werd uitgevoerd in de REBEL-studie uit 2013. We wilden de evolutie van de rentabiliteit van deze spelers tussen 2013 en 2019 analyseren. Om inkomsten en kosten te berekenen, is het belangrijk om parameters vast te stellen die de realiteit van de markt weergeven. Hieronder geven we de parameters voor de berekening van de rentabiliteit weer. Na interviews met de sector konden we bepaalde parameters van het voor de REBEL-studie uit 2013 ontwikkelde model aanpassen. Het volgende hoofdstuk is gebaseerd op de berekening van de rentabiliteit van een gemiddelde chauffeur en een gemiddelde uitbater. De onderstaande waarden zijn gemiddelde waarden en vertegenwoordigen werkhypothese die door verschillende spelers in de sector werden gevalideerd.

Parameters	Cijfer 2013	Cijfer 2019	Eenheid
Aantal dagelijks afgelegde kilometers	160	120	Km/dag
Bezettingsgraad van de taxi's	50%	55%	%
Gemiddeld aantal ritten per dag	12	12	Ritten/dag
Gemiddelde snelheid	25	25	Km/u
Instappeld	2,40	2,40	€
Tarief Brussel I	1,80	1,80	€/km
% van de km per rit aan tarief Brussel I	90%	90%	%
Tarief Brussel I	2,70	2,70	€/km
% van de km per rit aan tarief Brussel I	10%	10%	%
Wachtvergoeding	30	30	€/uur
% van de wachtvergoeding	10%	40%	%
btw	6%	6%	%
Coëfficiënt (protocol van 18 oktober 2007)	91,23%	86,59%	%
Forfaitaire nachttoeslag	2	2	€

Sommige parameters werden bepaald door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Deze parameters zijn gekoppeld aan de tarifiering in de taxisector (instappeld, tarief Brussel I, tarief Brussel II, wachtvergoeding, forfaitaire nachttoeslag).

Sommige parameters hangen af van een schatting. Hiervoor hebben we meermaals met de sector samengezeten. Na overleg met diverse vertegenwoordigers hebben we de verschillende parameters kunnen vaststellen:

- Gemiddeld rijdt een taxichauffeur met een dienst van 11 uur zo'n 120 km.
- Van deze 120 km is de bezettingsgraad, d.w.z. het aantal kilometers dat met klanten wordt afgelegd, 55%. Dat is 66 km.
- Bijna alle ritten vinden plaats binnen de 19 gemeenten. Daarom wordt voor een rit geschat dat 90% van de km aan tarief I worden gereden en 10% aan tarief II.
- Vanwege de grote verkeerscongestie in Brussel bedraagt het compensatiepercentage 40%.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Inkomsten

Hieronder geven we de gemiddelde prijs per rit volgens de eerder bepaalde parameters weer. We zijn uitgegaan van de veronderstelling dat het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per rit in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 5 km bedraagt. Aan de hand van dit gemiddelde en de gedefinieerde parameters is het mogelijk om een gemiddelde prijs vast te stellen voor een rit van 5 km in Brussel. Om de omzet per rit te verkrijgen, gaan we uit van het tarifieringsmodel in het vorige hoofdstuk.

Omzet per rit	Waarde
Totale prijs van een rit van 5 km in Brussel overdag	€ 15,45
Instapgeld per rit	€ 2,40
Tarief Brussel I	€ 1,80/km
90% van de km aan tarief I	€ 8,10
Tarief Brussel II	€ 2,70/km
10% van de km gereden aan tarief II	1,35€
Wachtvergoeding €/uur	€ 30/uur
40% van de rittijd - wachttijd	7,2 min
Kosten van de 40% wachttijd	€ 3,60
Totale prijs voor een rit van 5 km in Brussel 's nachts	€ 17,45
Nachttoeslag	€ 2
Totale prijs van een rit van 5 km in Brussel overdag	€ 15,45

Een belangrijk verschil ten opzichte van 2013 is de tijd die nodig is voor een rit in 2019. En dus ook de kosten van de wachtvergoeding.

In 2013 bedroeg de wachttijd 10% van de rittijd. Vandaag de dag krijgt de vervoersector in zijn geheel te maken met een steeds toenemend dagelijks autoverkeer, met veel fileproblemen als gevolg. Deze verkeersdrukke heeft een impact op de taxisector, want waar een rit van 5 km in 2013 ongeveer 12 minuten duurde, zijn dit vandaag 18 tot 20 minuten. Dit betekent dat een taxichauffeur er langer over doet om zijn ritten af te werken. De chauffeur moet ofwel meer uren werken voor hetzelfde aantal ritten, ofwel minder ritten maken. De toenemende congestie in Brussel is dus een reëel probleem voor de taxisector. Volgens een analyse van gps-leverancier TomTom voor het Brusselse Gewest vertegenwoordigt de congestie een gemiddelde dagelijkse stijging van 44 minuten voor de auto's die in Brussel circuleren in vergelijking met een theoretische situatie van vlotte doorstroming.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Inkomsten

Na berekening van de omzet per rit is het mogelijk om de maandelijkse omzet per chauffeur te bepalen. We gaan uit van een chauffeur die 5 dagen per week, 20 dagen per maand en 11 maanden per jaar werkt. Aangezien er op de taximarkt een tekort is aan chauffeurs, blijkt uit de analyse dat de prijs van een gemiddelde rit overdag de omzet van de chauffeur het beste weergeeft. Gemiddeld genomen worden de meeste ritten immers overdag uitgevoerd.

Bruto-omzet per dag	Cijfer 2013	Cijfer 2019
<b>Gemiddelde dagomzet</b>	<b>€ 179,50</b>	<b>€ 185,40</b>
btw 6%:	€ 10,77	€ 11,10
Coëfficiënt 0,9123 (ARAB-vergoeding)	0,9123	0,8659
<b>Bruto-omzet per dag</b>	<b>€ 154,50</b>	<b>€ 150,90</b>

De vertegenwoordigers van de conventionele taxi's geven allemaal aan dat de congestie een groot probleem is voor taxichauffeurs. De files zorgen voor veel tijdverlies. Hoewel de economische modellen van de platforms aantrekkelijker zijn voor de gebruikers, zijn de taxitarieven niet erg transparant voor de klanten. De langere tijd per rit leidt immers tot een hogere prijs, waar de klant niet altijd begrip voor heeft, en dit heeft een negatief effect op het imago van de taxisector.

Bruto-omzet per maand	Cijfer 2013	Cijfer 2019
Bruto-opbrengst per maand	€ 3.103	€ 3.018
36% van de bruto-omzet van de chauffeur	€ 1.117	€ 1.086,50
64% van de bruto-omzet van de uitbater	€ 1.986	€ 1.931,50
<b>Maandelijkse omzet per voertuig (2 chauffeurs)</b>	<b>€ 6.206</b>	<b>€ 6.036</b>

Om de dagomzet te berekenen, d.w.z. de inkomsten die de ritten tijdens een dag genereren, moeten we de gemiddelde prijs van één rit (€ 15,45) vermenigvuldigen met het totale aantal ritten (12). Dit geeft een dagomzet van € 185,40. In 2013 bedroeg de dagomzet voor een chauffeur € 179,50. Deze stijging tussen 2013 en 2019 is te danken aan de congestie in Brussel.

Taxichauffeurs worden betaald op basis van een percentage (36%) van de bruto-omzet, vermenigvuldigd met de ARAB-vergoeding van 0,8659. Zo komt de maandelijkse omzet in 2019 op € 1.086,50.

In 2013 wees de REBEL-studie uit dat een dagomzet van € 179,50 niet rendabel is voor een chauffeur. In 2019 blijft de conclusie hetzelfde. De huidige situatie is niet rendabel voor de chauffeur, ze is zelfs nog verslechterd. Het maandsalaris exclusief vergoeding om het minimumloon te bereiken (€ 1.654 bruto per maand) is gestegen van € 1.117 in 2013 naar € 1.086,5 in 2019.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Kosten

Bij de berekening van de omzet hebben we ook gekeken naar de kosten die een gemiddelde uitbater maakt. Door beiden te analyseren konden we de rentabiliteit van de gemiddelde uitbater bepalen. We zijn uitgegaan van twee loontrekkende chauffeurs per taxi. Hieronder lichten we deze analyse in detail toe. Deze hypothesen zijn gebaseerd op de REBEL studie en werkvergaderingen met Brussel Mobiliteit met als doel een vergelijking mogelijk te maken tussen 2013 en 2019.

Kostenstructuur	Cijfer 2013	Cijfer 2019
<b>Vaste kosten per voertuig</b>	<b>€ 17.300</b>	<b>€ 17.840</b>
Jaarabonnement telefooncentrale per auto	€ 5.700	€ 5.940
Afschrijving auto	€ 6.000	€ 6.000
Verzekeringen	€ 3.200	€ 3.400
Andere kosten	€ 2.400	€ 2.500
<b>Variabele autokosten</b>	<b>€ 15.400</b>	<b>€ 14.505</b>
Brandstof	€ 8.800	€ 7.905
Onderhoud	€ 5.600	€ 5.100
Andere kosten	€ 1.000	€ 1.500
<b>Loonkosten per chauffeur</b>	<b>€ 48.900</b>	<b>€ 49.000</b>
<b>Andere kosten</b>	<b>€ 4.800</b>	<b>€ 3.500</b>
<b>Totale jaarlijkse kosten per auto 2019</b>	<b>€ 86.400</b>	<b>€ 84.845</b>

De kosten konden deels worden bepaald aan de hand van de jaarrekening. De belangrijkste bron van informatie waren echter de interviews met de sector. Een aantal uitbaters en chauffeurs gaven ons details over hun kostenstructuur, waardoor we de tabel hiernaast konden opstellen.

We stellen vast dat de belangrijkste kosten voor een taxi-uitbater de volgende zijn:

- Loonkosten
- Brandstof

Daardoor bleef de kostenstructuur tussen 2013 en 2019 ongeveer dezelfde. De kosten voor de uitbaters zijn dus aanzienlijk hoog.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Rentabiliteit = Omzet - Kosten

Bij deze tweede methode wordt de rentabiliteit berekend aan de hand van de formule: Jaaromzet - Jaarlijkse kosten.

Winst/verlies per voertuig voor een gemiddelde uitbater	Cijfer 2013	Cijfer 2019
Jaaromzet per voertuig	€ 74.472	€ 72.435
Jaarlijkse kosten per voertuig	€ 86.400	€ 84.845
<b>Verlies</b>	<b>- € 11.928</b>	<b>- € 12.410</b>

De jaaromzet werd berekend door de maandomzet per voertuig te vermenigvuldigen met 12. Dit geeft ons voor een gemiddelde uitbater een jaaromzet per voertuig met 2 chauffeurs van € 72.435. Deze omzet is niet voldoende om de gemaakte kosten te dekken. De uitbater werkt dus met verlies.

Om een break-even te bereiken zou de taxichauffeur een dagomzet van meer dan 218 euro moeten genereren. Dan zou de door de twee chauffeurs gegenereerde omzet volstaan om de kosten van de uitbater voor het voertuig te dekken. Om deze rentabiliteitsdrempel te overschrijden en winst te maken, zou de dagelijkse omzet per chauffeur 250 euro moeten bedragen.

#### Zwartwerk

Meerekenen van zwartwerk	Cijfer 2013	Cijfer 2019
Maandelijks bruto-omzet per voertuig (2 chauffeurs)	€ 6.206	€ 6.036
Zwartwerk geschat op 5%	€ 310,30	€ 301,80
Totale bruto-maandomzet per voertuig	€ 6.516	€ 6.337,80
Maandelijks kosten per voertuig	€ 7.200	€ 7.070,40
Maandelijks verlies voor de uitbater	- € 684	- € 732,60
<b>Jaarlijks verlies voor de uitbater</b>	<b>- € 8.208</b>	<b>- € 8.791,20</b>

Volgens de berekeningsmethode van het bruto binnenlands product van de Nationale Bank van België wordt het zwartwerk in de vervoersector op 5% geschat. Met dit zwartwerk erbij neemt het verlies voor een uitbater af, maar toch blijft hij ook dan nog verlies draaien.

Op basis van de momenteel beschikbare gegevens kunnen we besluiten dat de situatie van de uitbaters niet rendabel is. En dit zelfs als we het percentage zwartwerk meerekenen. Om winstgevend te worden, zou de chauffeur een dagomzet van meer dan 218 euro moeten genereren, wat op dit moment nog lang niet het geval is. Vanaf een dagomzet van € 250 kan de uitbater winst maken.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.2 Berekening van de rentabiliteit van de taxisector op basis van inkomsten en kosten

#### Uitbreiding van het theoretische rentabiliteitsmodel

We hebben een theoretisch model ontwikkeld dat uitgaat van een gemiddelde uitbater met één voertuig en twee chauffeurs. Deze hypothese is ontwikkeld op basis van de vaststelling dat een voertuig in 80% van de gevallen op 24 uur twee diensten rijdt en dus twee chauffeurs nodig heeft. Natuurlijk zijn er ook uitbaters die één chauffeur of drie chauffeurs per voertuig hebben. Ze zijn met minder, maar moeten toch worden vermeld. Om ons theoretische model gebaseerd op één voertuig en twee chauffeurs te verrijken, hebben we besloten om twee aanvullende simulaties toe te voegen. De hieronder uiteengezette gevallen zijn gebaseerd op een wiskundige toepassing van het bovenvermelde theoretische model. Verliezen we niet uit het oog dat het ontwikkelde model is gebaseerd op een voertuig met twee chauffeurs, dus het is cruciaal om de resultaten zorgvuldig te interpreteren.



1 CHAUFFEUR



2 CHAUFFEURS



3 CHAUFFEURS

Winst/verlies per voertuig	Cijfer 2019
Jaaromzet per voertuig	€ 36.217
Jaarlijkse kosten per voertuig	€ 60.345
<b>Verlie</b>	<b>- € 24.128</b>

Winst/verlies per voertuig	Cijfer 2019
Jaaromzet per voertuig	€ 72.435
Jaarlijkse kosten per voertuig	€ 84.845
<b>Verlie</b>	<b>- € 12.410</b>

Winst/verlies per voertuig	Cijfer 2019
Jaaromzet per voertuig	€ 108.652
Jaarlijkse kosten per voertuig	€ 109.345
<b>Verlie</b>	<b>- € 693</b>

Op basis van deze simulaties stellen we vast dat de rentabiliteit van een gemiddelde uitbater onder de bovenvermelde voorwaarden onhoudbaar is. In alle drie gevallen is er verlies. Deze resultaten lijken echter strijdig met een ander aspect van het onderzoek. In 2013 en 2019 vertoont het bedrijfsmodel een negatieve rentabiliteit voor de uitbater. Dat wil zeggen dat de sector financieel niet aantrekkelijk is en dat de spelers er niet in slagen om winst te maken. Als we echter kijken naar het aantal uitbaters in 2013 en 2019, zien we dat dit aantal niet is veranderd, wat aantoont dat de sector toch een zekere aantrekkingskracht heeft (ondanks een aantal faillissementen). De REBEL-studie uit 2013 formuleerde de volgende stelling: "Dat er geen enkel faillissement is uitgesproken, is wellicht te verklaren door het feit dat het bedrijf een zwart circuit onderhoudt om tegemoet te komen aan al degenen aan wie het bedrijf geld verschuldigd is." In deze studie komen we tot een gelijkaardige vaststelling.

## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.3 Conclusies over de rentabiliteit van de taximarkt

#### Conclusies over de rentabiliteit



*Winstgevend in de taximarkt*

---

#### TELEFOONCENTRALES

Telefooncentrales zijn de enige spelers op de markt met een behoorlijke rentabiliteit. Telefooncentrales die als tussenpersoon optreden, hebben een hogere rentabiliteit dan telefooncentrales die als tussenpersoon en uitbater optreden.



*Niet winstgevend in de taximarkt  
(op basis van officiële gegevens)*

---

#### TAXICHAUFFEURS

Op basis van de gemaakte analyse kunnen we stellen dat de conclusies van de REBEL-studie uit 2013 vergelijkbaar zijn met de onze. Op basis van ons rentabiliteitsmodel is de taxisector geen rendabele markt voor taxi-uitbaters. De chauffeurs genereren onvoldoende dagomzet om het wettelijke minimumloon te bereiken. De situatie is tussen 2013 en 2019 verslechterd. In feite ging het maandloon dat met de ritten werd gegenereerd van € 1.117 in 2013 naar € 1.086,50 in 2019, wat neerkomt op een daling van 3%, gecompenseerd door de bijdrage van de uitbater om het minimumloon te bereiken.

---

#### TAXI-UITBATERS

Voor de taxi-uitbaters hebben we besloten om te kijken naar de jaarwinst van een gemiddelde chauffeur per voertuig. Er wordt uitgegaan van twee chauffeurs per voertuig. Op basis van onze analyse is de situatie niet rendabel voor de gemiddelde taxi-uitbater. Het is echter belangrijk op te merken dat ondanks het verlies dat het theoretische model aangeeft, het aantal uitbaters tussen 2013 en 2019 stabiel is gebleven. Bovendien blijven er nieuwe spelers op de markt komen. Dat wijst er volgens op dat de taximarkt gebruikmaakt van een zwart circuit om rendabel te blijven.



## 1.3 Rentabiliteit

### 1.3.4 Berekening van de rentabiliteit van de VVB-sector

#### Rentabiliteit in de VVB-sector

Het is moeilijker om precieze informatie te verkrijgen over de rentabiliteit van de VVB-sector. Sommige onlineplatforms hebben geen jaarrekeningen bij de Nationale Bank van België.

Voor onlineplatforms is het, net zoals voor de taxisector, moeilijk om de rentabiliteit exact in te schatten. Toch is het marktleidende onlineplatform nog niet winstgevend. In november 2019 kondigde Uber Technologies voor het derde kwartaal hogere verliescijfers aan, ondanks de beursgang in mei 2019. Hoewel de omzet stijgt, genereert Uber nog geen winst. Deze verliezen worden deels veroorzaakt door de marketingkosten om marktleider te blijven en nieuwe investeringen om marktaandeel te winnen. De moeilijkheid om de rentabiliteit in te schatten is ook te wijten aan de diversificatie van de activiteiten van het platform. Het is moeilijk om het aandeel van de inkomsten uit VVB-activiteiten te bepalen.

Om concurrentieel te blijven verlagen de platforms hun prijzen drastisch om klanten aan te trekken. Deze prijzenslag treft niet alleen de taxichauffeurs, die niet op kunnen tegen deze concurrentie, maar ook de VVB-chauffeurs. Uit ons onderzoek blijkt dat de VVB-chauffeurs op specifieke uren werken om een hoger loon te verdienen. Ze hebben een meer dynamische en efficiënte manier van rijden ontwikkeld om maximale inkomsten te genereren. Het volgende geval illustreert deze nieuwe manier van werken in termen van uurroosters/inkomsten voor VVB-chauffeurs op onlineplatforms. Er moet ook worden opgemerkt dat het type voertuigen dat door VVB-chauffeurs wordt gebruikt, meer kosten genereert omdat ze groter of luxueuzer zijn. Een kleinere en zuinigere stadsauto zou de kosten voor de chauffeur verlagen en hun rentabiliteit verbeteren.



**Vb 1:** John 35 jaar oud - Huisvader

Uurrooster: Maandag tot vrijdag van 10  
tot 19 uur Maandelijks nettoloon:  
ongeveer € 700



**Vb 2:** Alex 25 jaar oud - Jonge werknemer

Uurrooster: Woensdag t/m maandag -  
Uurrooster nacht  
Maandelijks nettoloon: ongeveer € 2.000

# 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

## 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

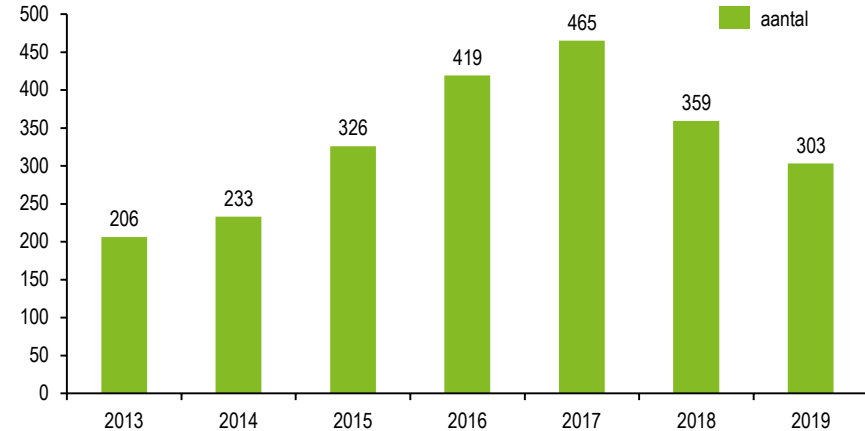
### 1.4.1 Taxi's

Naast de kwestie van de tarieven is de aantrekkelijkheid van de taxisector ook afhankelijk van de perceptie van de klanten over de kwaliteit van de dienstverlening. In dit hoofdstuk presenteren we verschillende indicatoren met betrekking tot de kwaliteit van de taxidiensten.

#### Klachten

We analyseerden eerst de evolutie van het aantal klachten per jaar. Hier zien we een globale stijging van 47%. Het aantal klachten steeg tussen 2013 en 2017 om daarna opnieuw te dalen. Voor het jaar 2013 waren er 206 klachten, in 2017 waren er 465 en in 2019 waren er 303.

Op basis van deze cijfers zou men kunnen concluderen dat de sector een slechte reputatie heeft omwille van de slechte kwaliteit van de dienstverlening en dat dit jaar na jaar slechter wordt. Om deze stelling te kunnen weerleggen of bevestigen, besloten we andere factoren te analyseren die mogelijk invloed hebben op het jaarlijkse aantal klachten.



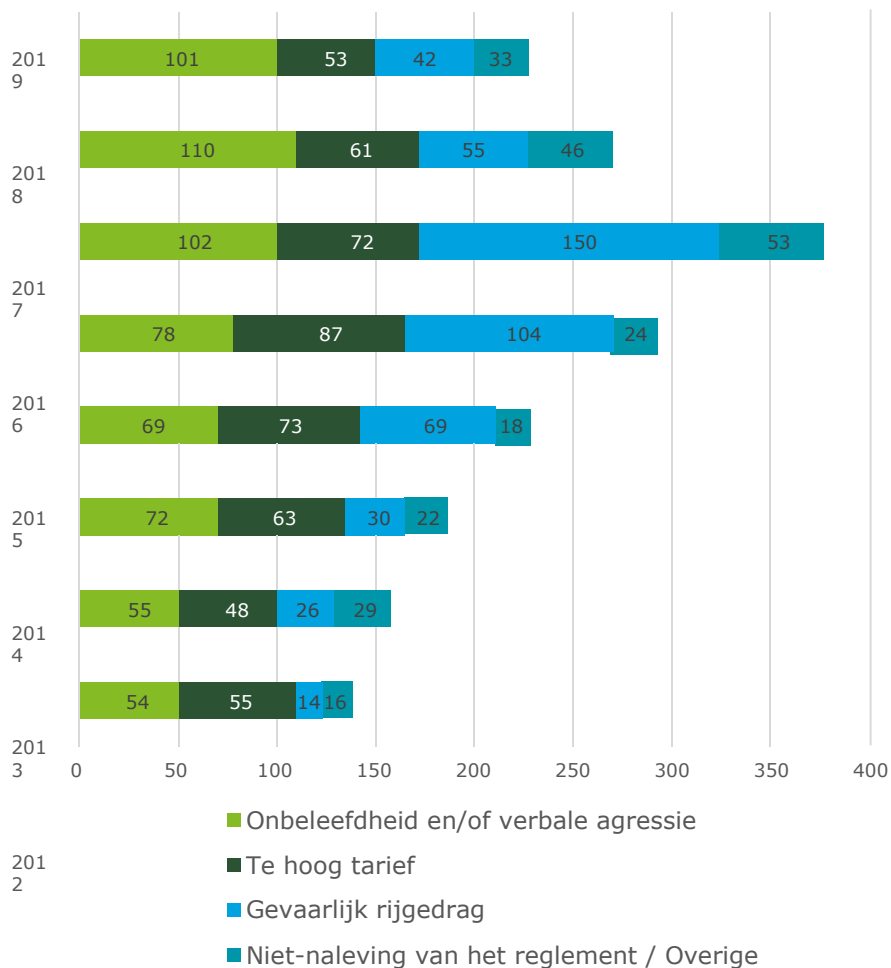
Sinds 2015 heeft het Brusselse Gewest verschillende initiatieven genomen om de burgers aan te moedigen hun ontevredenheid over het gebruik van een taxidienst te uiten. Zo zijn er bewustmakingscampagnes gevoerd en werden de klachtenprocedures vereenvoudigd en toegankelijker gemaakt voor het publiek. Dit heeft er zeker voor gezorgd dat de burger sneller een klacht uit. Deze grafiek toont dus een toename van het aantal klachten, maar geeft ook aan dat de stappen die Brussel Mobiliteit heeft ondernomen succesvol zijn gebleken. Dit moet voortgezet en verder aangemoedigd worden. Door de dialoog met de klanten op gang te brengen, kan Brussel Mobiliteit als katalysator fungeren en bijdragen tot een betere klantervaring, wat een belangrijke pijler is voor de transformatie van de taxisector.

Anderzijds is het zo dat het aantal ingediende klachten in verhouding tot het totale aantal ritten per jaar slechts 0,00606% vertegenwoordigt. Voor een totaal van 5 miljoen ritten tekent Brussel Mobiliteit slechts 303 klachten op. Hieruit kunnen we opmaken dat de kwaliteit van de taxidiensten die de klanten ervaren niet zo slecht is, aangezien de klachten niet eens goed zijn voor 1% van het totale aantal ritten per jaar.

## 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

### 1.4.1 Taxi's

Het was ook interessant om de evolutie van het soort gronden voor klachten te analyseren. De klachten worden elk jaar gegroepeerd per categorie (te hoog tarief, agressiviteit van de chauffeur, wachttijd, netheid van het voertuig enzovoort).



Als we deze evolutie van de klachtgronden analyseren, zien we dat er door de jaren heen een verandering optreedt. Jarenlang was een te hoog tarief de voornaamste reden voor de klachten die bij Brussel Mobiliteit werden ingediend. In 2012 was deze reden goed voor 29,5% van het aantal klachten. In 2019 vertegenwoordigde deze reden nog slechts 17% van het aantal klachten. Er is dus een dalende trend.

Het aantal klachten over onveilig rijden daarentegen nam in de loop der jaren toe. Deze reden vertegenwoordigde 7% in 2012 en steeg tot 32% in 2017, om opnieuw te dalen tot 14% in 2019.

De klachten op grond van onbeleefdheid/verbale agressie van de chauffeurs blijven stabiel en aan de hoge kant. Deze klachten waren in 2012 goed voor 29% en in 2019 voor 33%.

Dit toont aan dat als de sector zijn imago bij potentiële klanten wil verbeteren, de tarieven een belangrijk element zijn, maar zeker niet het enige. De sector zal ook een grote inspanning moeten leveren op het gebied van de houding en het rijden van de chauffeurs.

We kunnen dus de volgende besluiten trekken:

- Het is belangrijk om te blijven inzetten op een feedbackcultuur met de hulp van Brussel Mobiliteit.
- Het prijsaspect is niet het enige element dat de perceptie van de kwaliteit negatief kan beïnvloeden. Dit toont aan dat het rijden van de chauffeurs een belangrijk element is.
- Het is belangrijk te vermelden dat de klachten slechts een klein percentage van de ritten uitmaken, maar hoe dan ook tasten deze kwaliteitsproblemen de reputatie van de hele sector aan en is het dus belangrijk dat ze worden aangepakt.

## 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

### 1.4.2 Verhuur van voertuigen met chauffeur

#### Verhuur van voertuigen met chauffeur

De onlineplatforms kennen veel bijval sedert ze op de markt zijn verschenen. Hun populariteit is wellicht te danken aan de tarieven, de eenvoudige manier van boeken en betalen en de beschikbaarheid van de dienst.

Uit een peiling van het marktonderzoeksbureau IPSOS omtrent de marktleider onder de onlineplatforms blijkt dat de algemene klanttevredenheid over de dienstverlening van de Uber-chauffeurs hoog is. In dit onderzoek van 2016 beschouwde 88% van de gebruikers de Uber-app als de beste vervoersapplicatie. In 2019 bedroeg hun aantal 87%. Daarnaast werd Uber door 78% van de klanten aanbevolen aan anderen. In 2019 steeg dit cijfer tot 81%. Op basis van dit onderzoek, dat in 2016 en 2019 is uitgevoerd, wordt de kwaliteit van de dienstverlening die de Uber-klanten ervaren door de jaren heen als zeer goed bestempeld.



Toch lijkt de klanttevredenheid over Uber de laatste jaren af te nemen. Aanvankelijk genoten de platforms een prestigieus imago en waren ze gericht op een specifiek segment van de bevolking. Vandaag de dag is de VVB-markt een massamarkt geworden waar je niet langer vooral luxewagens tegenkomt ... Deze massamarkt heeft de deuren geopend voor een groep nieuwe chauffeurs en andere auto's die niet altijd in de smaak vallen bij de klanten.

In het begin waren veel VVB-voertuigen immers geneigd om hun klanten te verwennen met kleine attenties zoals: een flesje water, snoep, ter beschikking stellen van een oplader ... Vandaag de dag klagen sommige klanten dat ze deze service niet meer krijgen. De VVB-sector rechtvaardigt het terugschroeven van de 'kleine attenties' met het argument dat klanten in het begin meer betaalden voor Uber-ritten en het voor de chauffeur dan ook gemakkelijker was om een extra service te verlenen. Volgens de VVB-chauffeurs is het vandaag te ingewikkeld en te duur geworden om dezelfde service te verlenen als voorheen.

De kwaliteit van de dienstverlening is niet meer 'premium' zoals in het begin en deze daling gaat hand in hand met een prijsdaling van de ritten. Daardoor is een nieuwe groep klanten aangeboord, wat bijdraagt aan de massificatie van de VVB-markt. De relatieve kwaliteitsdaling treft dan ook vooral de eerste klanten van Uber, want voor klanten die op zoek zijn naar een traditionele personenvervoersdienst is het verschil niet merkbaar. Bij deze nieuwe klanten is er juist wel grote tevredenheid over de kwaliteit van de VVB-dienstverlening.

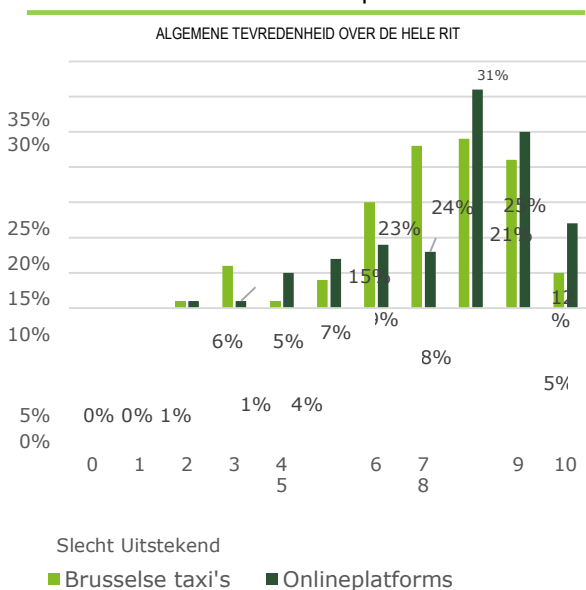
De onlineplatforms blijven dus populair bij het publiek dankzij hun op de mobiele app gebaseerde bedrijfsmodel. De voordelen en de populariteit van mobiele apps komen verderop in het onderzoek aan bod.

## 1.4 Kwaliteit van de dienstverlening

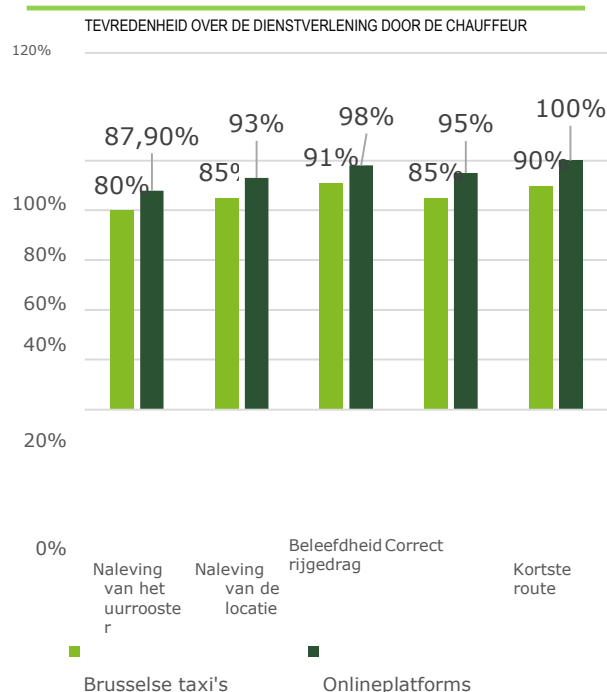
### 1.4.3 Vergelijking tussen taxidiensten en VVB-diensten

#### Mysteryshoppingonderzoek bij klanten

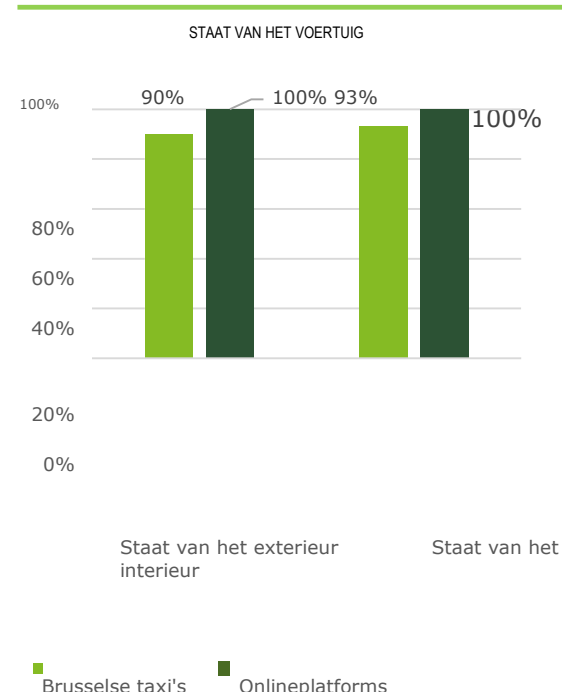
We beschikken niet over dezelfde criteria om de kwaliteitsperceptie van VVB en taxi's te vergelijken. Toch heeft Brussel Mobiliteit een studie besteld die de klanttevredenheid over taxi- en VVB-diensten vergelijkt. Van bij hun opkomst scoorden de onlineplatforms sterk qua kwaliteitsperceptie van de geleverde diensten en met name op het vlak van de prijs-kwaliteitverhouding, te danken aan de besparingen die het bedrijfsmodel mogelijk maakt. Het publiek schonk zeer snel zijn vertrouwen aan deze nieuwe spelers op de markt. Veel gebruikers zijn gewonnen voor de transparantie en de kwaliteit van de dienstverlening van deze onlineplatforms. MCP QUALITY SERVICE voerde een mysteryshoppingonderzoek uit bij klanten in de taxisector (Taxis Verts en Taxis Bleus) en bij de onlineplatforms (Uber, Heetch, CarASAP). Uit deze peiling blijkt dat gebruikers over het algemeen inderdaad iets meer tevreden zijn over de dienstverlening van de onlineplatforms. Het onderzoek is gebaseerd op een reeks vragen die peilen naar de klanttevredenheid over de ontvangen dienst. Hieronder sommen we enkele tevredenheidscriteria op waarvoor de onlineplatforms telkens beter scoren.



Deze grafiek toont het percentage klanten die een score van 1 tot 10 gaven aan de taxi- en VVB-diensten. Over het algemeen waren de klanten meer tevreden over de hele rit voor ritten met chauffeurs uit het VVB-segment.



De dienstverlening van een chauffeur uit het VVB-segment krijgt een hogere waardering. De klant toont zich meer tevreden over de prestaties van de chauffeurs van Uber, Heetch en CarASAP.



Vergelijkbare resultaten zijn te zien met betrekking tot de staat van het exterieur van de auto. Klanten beoordelen de netheid en het uitzicht van de VVB-voertuigen als perfect.

# 1.5 Werkomstandigheden

## 1.5 Werkomstandigheden

### 1.5.1 Taxi's vs. VVB

#### Werkomstandigheden

Over het algemeen zijn de jobs van taxichauffeur en VVB-chauffeur vergelijkbaar. Allebei zijn ze immers actief op de markt voor bezoldigde personenvervoer. De taximarkt wordt echter geconfronteerd met een groot probleem, namelijk het tekort aan chauffeurs. Bij de VVB-diensten doet dit probleem zich niet voor. Volgens IPSOS (2019) geeft 95% van de Uber-chauffeurs na 1 jaar aan dat ze op deze manier verder willen werken. Om te begrijpen waar de verschillen liggen, analyseerden we de arbeidsomstandigheden op vier essentiële punten. Vooreerst de toegang tot het beroep en het statuut. We wilden achterhalen waarom de taximarkt met een tekort aan chauffeurs kampt, terwijl de VVB-markt dit probleem niet ondervindt.



#### TOEGANG TOT HET BEROEP

Een van de grootste verschillen tussen de twee segmenten is wellicht de toegang tot het beroep. Om taxichauffeur te worden moet de chauffeur een opleidingstraject doorlopen. Via deze opleiding kan hij een bekwaamheidscertificaat behalen. Hiermee kan hij het beroep van taxichauffeur uitoefenen. Sinds juli 2019 neemt dit toelatingstraject ongeveer 6 weken in beslag. Tijdens deze periode moet de kandidaat een reeks informatiesessies volgen en gedragstesten en gewestelijke examens afleggen. Voor VVB-chauffeurs zijn er momenteel geen soortgelijke regels. Om VVB-chauffeur te worden hoeft men immers alleen een voertuig te hebben dat voldoet aan de voorwaarden van een van de bovengenoemde categorieën en een aantal administratieve documenten voor te leggen. Er is geen toelatingstraject nodig om VVB-chauffeur te worden.

Dit heeft een impact op de keuze van kandidaten voor het beroep van chauffeur. Omdat de job op zich niet bijzonder aantrekkelijk is, geeft de snelle toegang tot een baan als VVB-chauffeur vaak de doorslag voor de kandidaten. We merken op dat volgens de IPSOS-studie (2019) 19% van de Uber-chauffeurs werkloos was voordat zij voor Uber aan de slag gingen.



#### STATUUT

Een tweede verschil tussen de jobs van taxichauffeur en VVB-chauffeur is het statuut. De meerderheid van de VVB-chauffeurs is namelijk zelfstandige. Volgens de sector is dit zelfstandigenstatuut een van de redenen waarom velen zich kandidaat stellen voor een job als VVB-chauffeur. Veel chauffeurs werken liever als zelfstandige. Dit statuut biedt VVB-chauffeurs immers veel flexibiliteit om te rijden wanneer zij dat willen, om hun job als chauffeur met een andere baan te combineren en om hun eigen baas te zijn. Bovendien hoeven ze geen vergunning te betalen. Ook in de taxisector zijn – officieel althans – veel zelfstandigen actief, maar in de praktijk hebben zij weinig flexibiliteit (met name door de verplichting om het voertuig 11 uur beschikbaar te stellen).

Dit tweede element heeft ook een belangrijke invloed op de keuze van een kandidaat voor het beroep van chauffeur. Het leven als chauffeur is niet altijd gemakkelijk te combineren met het gezinsleven. De onlineplatforms, die op de VVB-markt opereren, zijn erin geslaagd om daar verandering in te brengen dankzij hun bedrijfsmodel dat de chauffeur meer flexibiliteit biedt.



## 1.5 Werkomstandigheden

### 1.5.1 Taxi's vs. VVB

#### Werkomstandigheden

Uit de eerste twee bovenvermelde punten vloeien de volgende twee voort die het beroep van chauffeur (taxi of VVB) bemoeilijken: Het uurrooster en het loon. Dat zijn twee factoren die van invloed zijn op de aantrekkelijkheid van de sector.



#### UURROOSTER

Het aantal uren dat een taxichauffeur per dag werkt, is hoog. De auto moet immers gedurende een bepaald aantal uren ter beschikking worden gesteld. Over het algemeen rijden taxichauffeurs in twee diensten van 11 uur. Er is een dag- en een nachtdienst. Taxichauffeurs zijn daarom over het algemeen gedwongen om elke werkdag volgens een vast terugkerend uurrooster te werken. De doelstelling van de chauffeur bestaat erin om binnen de dienst van 11 uur voldoende ritten te doen om inkomsten te genereren die ten minste de kosten voor brandstof, onderhoud enzovoort kunnen dekken. De onlineplatforms zoals Uber en Heetch daarentegen bieden chauffeurs meer flexibiliteit qua uurregeling. De chauffeur is immers vrij om zelf zijn werktijden te kiezen en ze aan te passen aan zijn dagelijkse leven. Er is geen minimumaantal uren dat moet worden ingevuld. Een chauffeur kan werken wanneer en zolang hij wil. Dit is mogelijk dankzij zijn zelfstandigenstatuut.

Deze flexibiliteit is een belangrijke troef voor een job als VVB-chauffeur.



#### LOON

Daarnaast is er een loonverschil tussen een VVB-chauffeur en een taxichauffeur. Dit verschil is niet erg groot; in het algemeen verdienen ze in de twee beroepen een bescheiden loon. De taxichauffeur in loondienst is evenwel normaal gezien verzekerd van het minimumloon. Als zijn percentage van de omzet geen fatsoenlijk loon oplevert, voorziet de cao immers in een gegarandeerd minimumloon van € 1.654 bruto per maand. Bij VVB-chauffeurs kan het inkomen dan weer variëren. Een chauffeur die 's nachts en in het weekend werkt, kan zijn inkomen verdrievoudigen ten opzichte van een chauffeur die overdag rijdt op weekdays. Dit betekent dat een VVB-chauffeur aangemoedigd wordt om 'slim' te rijden en zijn uurregeling te optimaliseren om zoveel mogelijk inkomsten te hebben. De taxichauffeur in loondienst daarentegen moet hopen dat er tijdens zijn diensttijd van 11 uur voldoende vraag zal zijn zodat hij zoveel mogelijk ritten kan doen. We merken op dat, volgens de IPSOS-studie (2019), 36% van de Uber-chauffeurs hun beroep als een bijverdienste beschouwen naast andere inkomsten.

# 1.6 Onlineplatforms

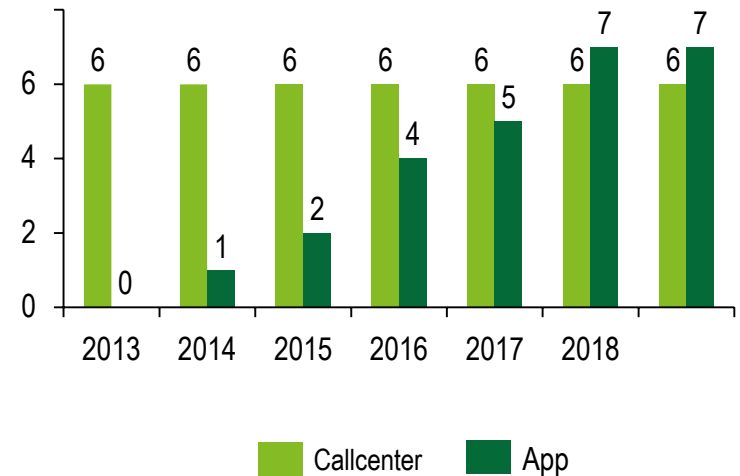
## 1.6 Onlineplatforms

### 1.6.1 Impact van onlineplatforms op telefooncentrales

#### Innovaties

De eerste impact van de onlineplatforms op telefooncentrales zit in de manier waarop een taxi wordt besteld. Tot 2013 hadden de telefooncentrales immers maar één communicatiekanaal met de klanten, en dat was via de telefonisten, die de opdrachten doorgaven aan de bij de centrale aangesloten taxi's.

De intrede van onlineplatforms zoals Uber en Heetch heeft telefooncentrales aangezet 8 tot innovatie en investeringen in nieuwe technologieën (apps) zoals bij de onlineplatforms. Vanaf 2014 hebben de twee dominante centrales Taxis Verts en Taxis Bleus hun eigen apps ontwikkeld, met dezelfde functies als de Uber-app. Daarna volgden andere operatoren, die ook hun apps ontwikkelden. De impact van de onlineplatforms is dermate groot dat de Brusselse taxi's in juni 2018 besloten om zich in de 'Uber'-wereld te lanceren door een mobiele boekingsapplicatie voor de officiële taxi's op te zetten. Deze applicatie is bedoeld om met het Uber-model te concurreren.



De grafiek hiernaast illustreert wat we hierboven beschreven. Opvallend is dat vanaf 2014 de ene telefooncentrale na de andere zijn eigen mobiele app heeft ontwikkeld. In 2018 en 2019 tellen we 7 telefooncentrales. Slechts 6 van hen hebben echter een goede telefooncentrale met telefonisten. De zevende, Victor Cab, biedt alleen diensten aan via de mobiele app.

In navolging van de technologische innovatie die onlineplatforms met zich meebrengen, hebben de telefooncentrales vandaag de dag verschillende mogelijkheden ontwikkeld voor de klant om een rit te bestellen. Er is voor elk wat wils. Zo kan de gebruiker bestellen via de traditionele methode, d.w.z. door een centraal nummer te bellen, waarbij de telefonist de dispatching doet. Ofwel kan de klant een taxi bestellen via de mobiele app of via de website. In het volgende hoofdstuk leggen we uit waarom het op mobiele apps gebaseerde model van de onlineplatforms zo populair is bij het publiek.

## 1.6 Onlineplatforms

### 1.6.1 Impact van onlineplatforms op telefooncentrales

#### De mobiele app

Vroeger waren er twee mogelijkheden om een taxi te bestellen. Ofwel moest men het telefoonnummer bellen van een telefooncentrale die als tussenpersoon fungeerde tussen de klant en de taxibedrijven, ofwel rechtstreeks het telefoonnummer van een taxibedrijf. Of anders kon men een taxi nemen op straat zonder voorafgaande bestelling. Vandaag de dag bestaan deze twee opties nog steeds, maar zijn verschillende opties bijgekomen. In de eerste plaats hebben de onlineplatforms voor een revolutie gezorgd op de taximarkt met technologieën die de klanten en de chauffeurs nieuwe alternatieven bieden.

De grootste revolutie zit in de mobiele apps waarop spelers als Uber en Heetch hun bedrijfsmodel baseren. De mobiele apps bieden zowel klanten als chauffeurs enorm veel mogelijkheden. De populariteit van deze mobiele apps wordt dus gerechtvaardigd door de verschillende functies en de voordelen die ze bieden.

De apps bieden reizigers en taxichauffeurs een betere ervaring. Enkele troeven van de onlineplatforms:

- **Efficiënte toewijzing van taxi's:** de mobiele apps zorgen voor een betere afstemming tussen vraag en aanbod. Dit geeft chauffeurs de mogelijkheid om minder rijtijd te hebben zonder passagiers en minder wachttijd.
- **Zichtbaarheid en voorspelbaarheid van de rit:** De klant heeft een beter zicht op de locatie van zijn taxi en het tijdstip van aankomst. Dit zorgt voor kortere wachttijden en minder frustratie bij de klant. De klant kan ook zien welke route de chauffeur heeft afgelegd tijdens de rit. Dit zorgt voor transparantie.
- **Snelheid van bestellen:** In een paar klikken wordt de rit besteld en betaald en is de chauffeur al onderweg om de klant op te pikken. De apps bieden veel gebruiksgemak in de manier om een rit te betalen. De mogelijkheid om direct te betalen via de app is een groot pluspunt voor zowel de klant als de chauffeur.
- **Controle van de kwaliteit van de dienstverlening:** via de mobiele apps kan de klant de hoffelijkheid van de chauffeur en de kwaliteit van de dienstverlening beoordelen. Dit kan ook vice versa, van de chauffeur naar de passagier toe. Door het delen van informatie is er minder ongewenst gedrag van de chauffeurs of de passagiers.
- **Transparantie en voorspelbaarheid van de tarifiering:** met mobiele apps krijgt de klant vooraf een schatting van de prijs van de rit of zelfs een vaste prijs voordat de rit begint. Daarnaast maken mobiele apps het mogelijk om de rit via automatische incasso te betalen, zodat de klanten geen contant geld bij zich hoeven te hebben.

# 1.7 Instroom uit andere regio's

## 1.7 Instroom uit andere regio's

### 1.7.1 Schatting van de instroom vanuit het Waalse Gewest

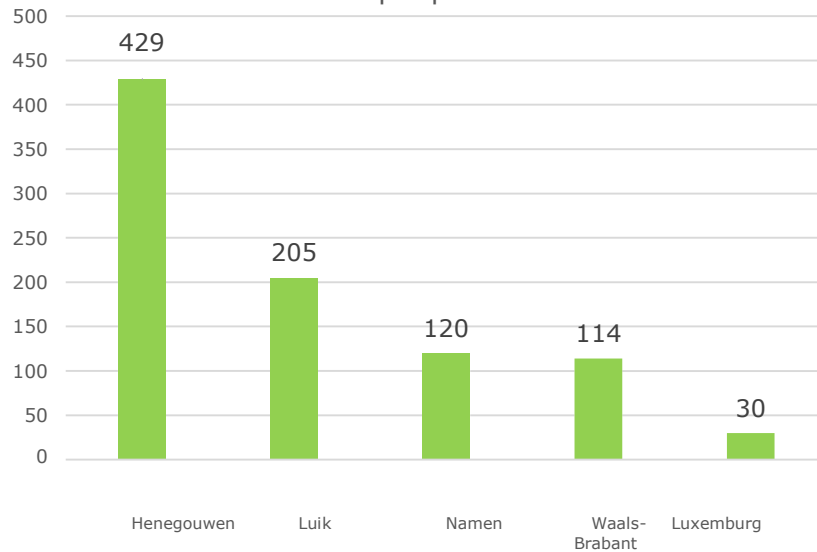
#### Instroom van Waalse taxidiensten

De gebruikte benadering om het aantal taxi's met een Waalse vergunning die in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest rijden te schatten, is gebaseerd op de verdeling van het aantal voertuigen per provincie en het aantal taxi's per 1.000 inwoners per provincie. Hiervoor gingen we naar de website van de Waalse gewestelijke overheidsdienst, die een lijst van erkende taxi- en VVB-diensten in Wallonië ter beschikking stelt. Hierop is te zien in welke gemeente een taxi- of VVB-bedrijf zijn zetel heeft.

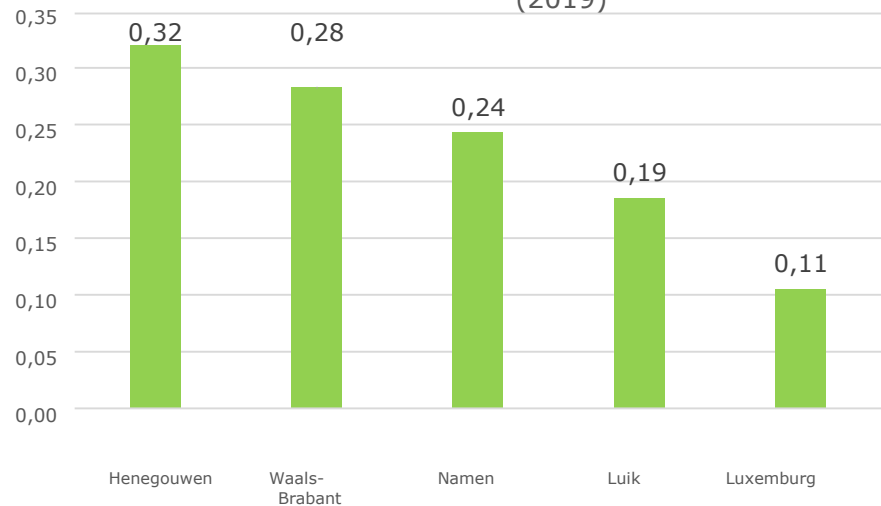
#### DOOR DE WAALSE GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST ERKENDE TAXIBEDRIJVEN

Geen enkele taxi-uitbater heeft zijn maatschappelijke zetel in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De meerderheid bevindt zich in de provincies Henegouwen en Luik waar er respectievelijk 429 en 205 taxi's zijn (70,6% van de Waalse taxi's). Daarnaast stellen we vast dat het aantal taxi's in de provincies Namen en Waals-Brabant dicht bij elkaar ligt. Er zijn namelijk 120 taxi's in de provincie Namen en 114 in Waals-Brabant. In termen van het aantal taxi's per 1.000 inwoners ziet de verdeling er anders uit. De provincie Henegouwen heeft het hoogste aantal taxi's per 1.000 inwoners. Na Henegouwen komt de provincie Waals-Brabant, met 0,28 taxi's per 1.000 inwoners, terwijl de provincie Luik slechts 0,19 taxi's per 1.000 inwoners telt. Aangezien de provincie Waals-Brabant in de onmiddellijke nabijheid van Brussel ligt, kan dit relatief grote aantal taxi's per 1.000 inwoners mogelijk wijzen op een verplaatsing van de taxi-activiteiten naar Brussel. Deze hypothese moet echter worden bevestigd door een grondige studie van de door de Waalse taxi's afgelegde ritten.

Aantal taxi's per provincie 2019



Aantal taxi's per 1.000 inwoners per provincie (2019)



## 1.7 Instroom uit andere regio's

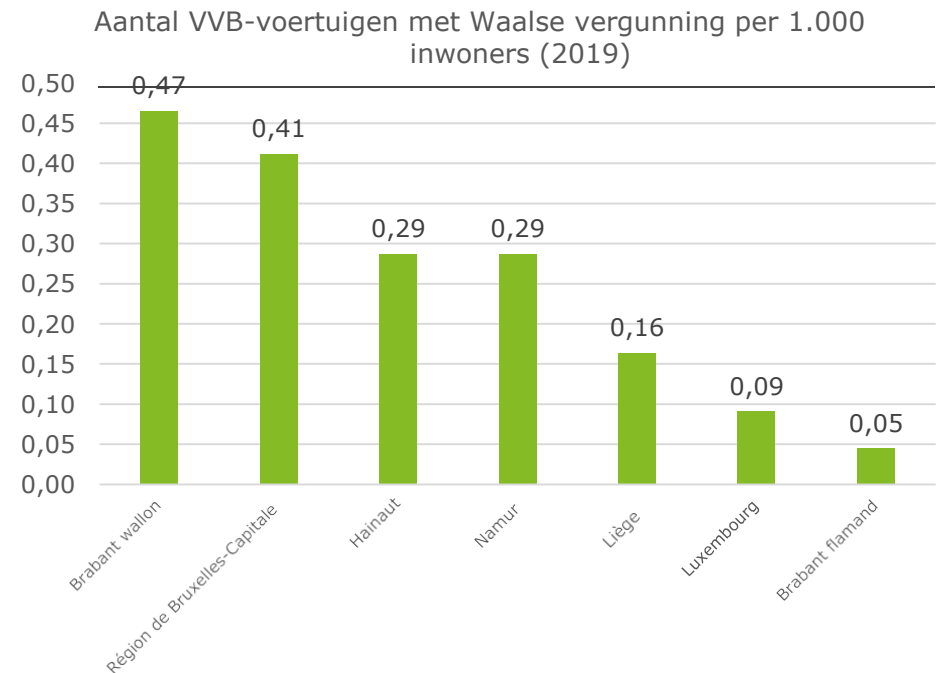
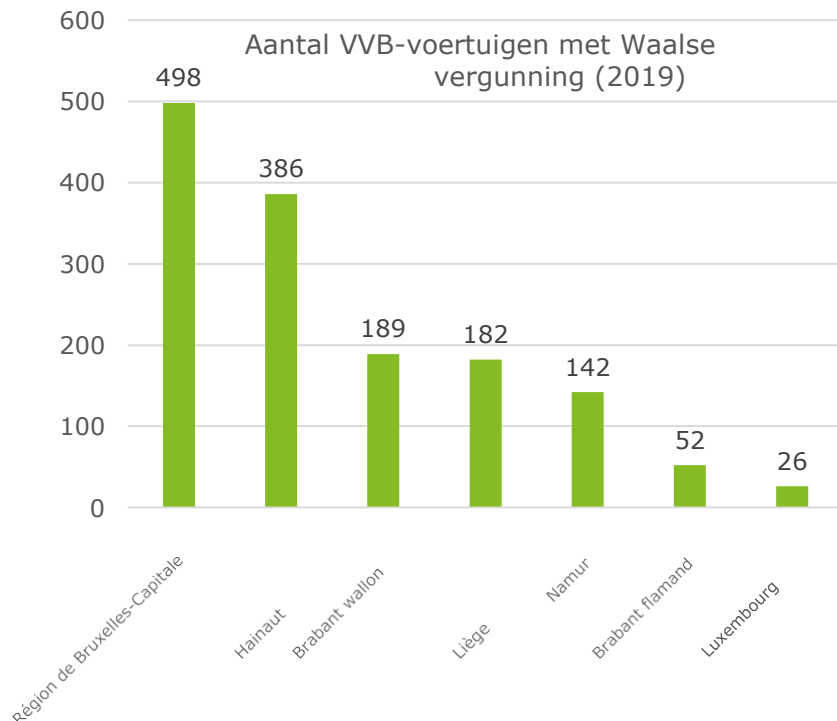
### 1.7.1 Schatting van de instroom vanuit het Waalse Gewest

#### Instroom van Waalse VVB-diensten

Om een schatting te maken van het aantal VVB-bedrijven die mogelijk actief zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, hebben we de hoofdzetel geanalyseerd van elk VVB-bedrijf dat door de SPW is erkend, d.w.z. bedrijven met een Waalse vergunning. Wanneer we de VVB-operatoren per provincie opsplitsen op basis van de maatschappelijke zetel, krijgen we de volgende resultaten:

#### DOOR DE WAAELSE GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST ERKENDE VVB-BEDRIJVEN

De VVB-voertuigen met een Waalse vergunning zijn anders verspreid dan die van de taxiendiensten. Wanneer we de VVB-bedrijven per provincie opsplitsen op basis van de hoofdzetel, zien we dat van de 808 VVB-bedrijven met een Waalse vergunning, een grote meerderheid in Brussel of in de periferie gevestigd is. 47% heeft zijn zetel in Brussel, 10% in de provincie Waals-Brabant en 5% in de provincie Vlaams-Brabant, in de Brusselse rand. Uit deze verdeling blijkt dat 498 VVB-bedrijven hun zetel hebben in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, 189 in de provincie Waals-Brabant en 52 in de provincie Vlaams-Brabant. De instroom van Waalse VVB-diensten kan dan ook worden geschat op ten minste 500 voertuigen.



## 1.7 Instroom uit andere regio's

### 1.7.2 Geschatte instroom vanuit het Vlaamse Gewest

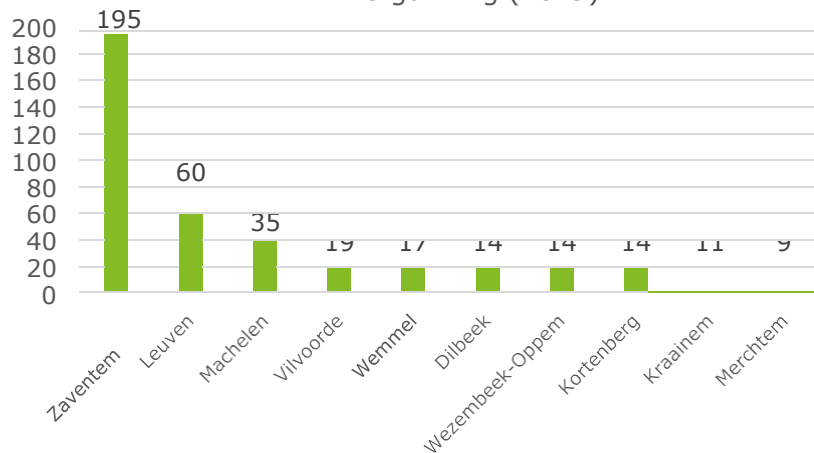
#### Instroom van Vlaamse taxidiensten

De gebruikte benadering om het aantal taxi's met een Vlaamse vergunning die actief zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te schatten, is gebaseerd op de veronderstelling dat taxi-uitbaters met een vergunning van de Vlaamse gemeenten in de Brusselse rand mogelijk actief zijn op de markt van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Hiervoor gingen we naar de website van de GTL-Taxi, die een overzicht geeft van het aantal verleende vergunningen per gemeente voor taxi's en VVB.

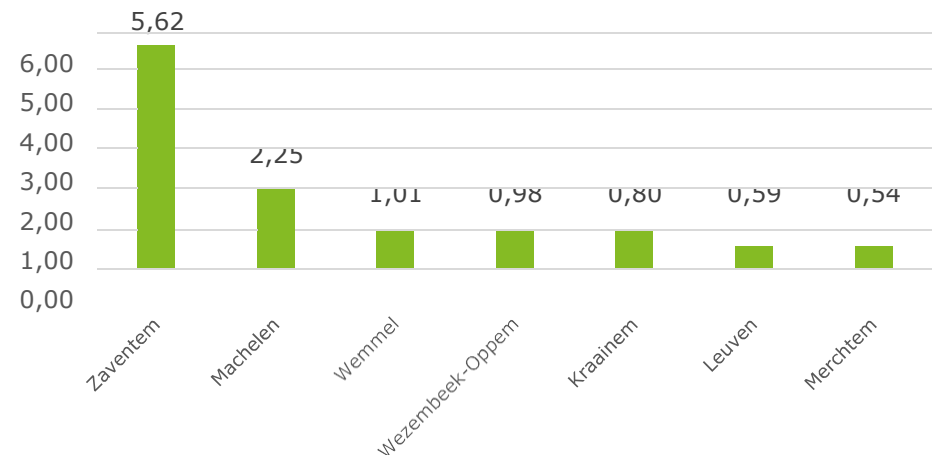
#### IN VLAANDEREN GEREgistREERDE TAXIBEDRIJVEN

We analyseerden eerst het aantal taxichauffeurs met een Vlaamse vergunning per gemeente. We namen de tien gemeenten die de meeste vergunningen voor taxidiensten afgeven. De gemeente Zaventem heeft het grootste aantal taxichauffeurs (195). Dit komt door de aanwezigheid van de luchthaven, die een groot aantal taxi's met zich meebrengt. Het totale aantal uitbaters met een Vlaamse vergunning bedraagt 1.123 voor alle gemeenten in het hele Vlaamse Gewest. Het percentage uitbaters met een vergunning in de provincie Vlaams-Brabant bedraagt 26%, wat neerkomt op 292 taxibedrijven. Deze uitbaters bevinden zich voornamelijk in de gemeenten in de Brusselse rand (Dilbeek, Vilvoorde, Wezembeek-Oppeem). Daarom hebben we besloten om te kijken naar het aantal ingeschreven voertuigen per gemeente in de Brusselse rand. We zien dan dat de gemeenten met een groot aantal taxi's zich in de Brusselse rand situeren, zoals Dilbeek, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem en Machelen. Er is dus een potentiële instroom van taxi's met een Vlaamse vergunning op het grondgebied van Brussel.

Gemeenten in de Brusselse rand met het grootste aantal taxi's met een Vlaamse vergunning (2019)



Gemeenten in Vlaams-Brabant met het hoogste aantal voertuigen per 1.000 inwoners (2019)





## 1.7 Instroom uit andere regio's

### 1.7.2 Geschatte instroom vanuit het Vlaamse Gewest

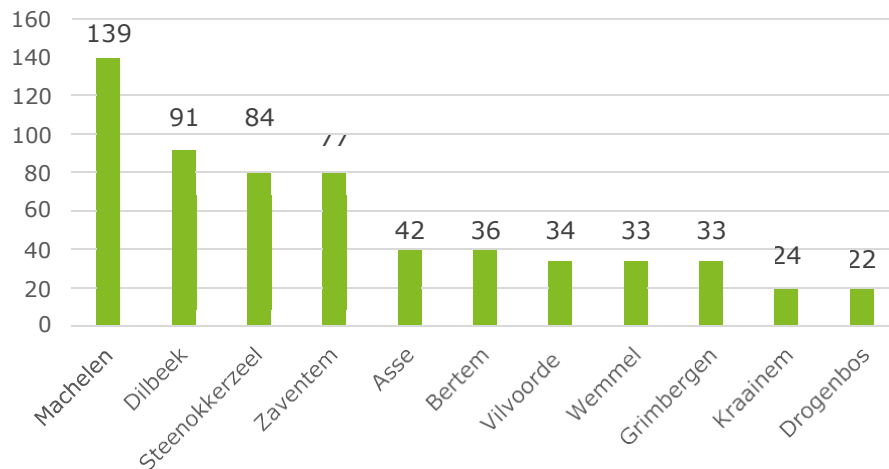
#### Concurrentie van Vlaamse VVB-bedrijven

De gebruikte benadering om het aantal VVB-bedrijven met een Vlaamse vergunning die actief zijn op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te schatten, is gebaseerd op dezelfde benadering als voor de Vlaamse taxi's. Ook hier vonden we de nodige informatie op de website van de GTL-Taxi, die een overzicht geeft van het aantal verleende vergunningen per gemeente voor taxi's en VVB.

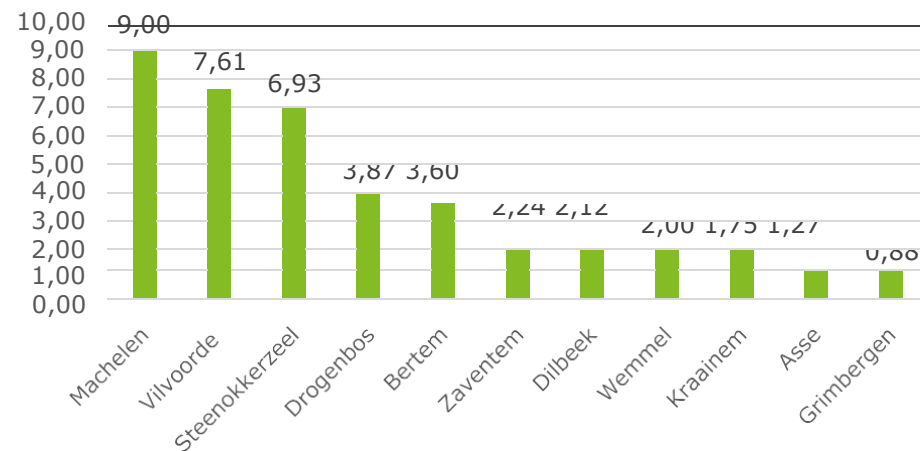
#### IN VLAANDEREN GEREГИSTREERDE VVB-BEDRIJVEN

Voor de taxidiensten volstond het te kijken naar de top 10 van de gemeenten met de meeste uitbaters om zicht te krijgen op de meerderheid van de spelers op de Vlaamse markt. Wat de VVB-uitbaters betreft gaat het evenwel om meer gemeenten met een groot aantal VVB-bedrijven. Hier hebben we het eerder over een top 16. Van deze 16 gemeenten bevinden er zich zeven in Vlaams-Brabant aan de rand van Brussel. Er zijn namelijk 91 uitbaters in Dilbeek, 63 in Machelen en 32 in Bertem. Als we kijken naar het aantal voertuigen per gemeente, zien we dat de gemeenten in de Brusselse rand het grootste aantal voertuigen hebben. Daarom hebben we de gemeenten in de Brusselse rand nader bekeken. We kunnen immers veronderstellen dat de overgrote meerderheid van de VVB niet in Vlaanderen maar op Brussels grondgebied rijden. De instroom van VVB-voertuigen kan worden geschat op meer dan 500 voertuigen, met inbegrip van Zaventem.

Gemeenten in de Brusselse rand met het hoogste aantal VVB-voertuigen met een Vlaamse vergunning (2019)



Gemeenten in de Brusselse rand: Aantal VVB-voertuigen met een Vlaamse vergunning per 1.000 inwoners (2019)



# Hoofdstuk

## Sociaal-economische impact

2.1	Marktontwikkelingspotentieel	52
2.2	Systeem van vergunningen	65
2.3	Tarifering	71
2.4	Conclusies	77

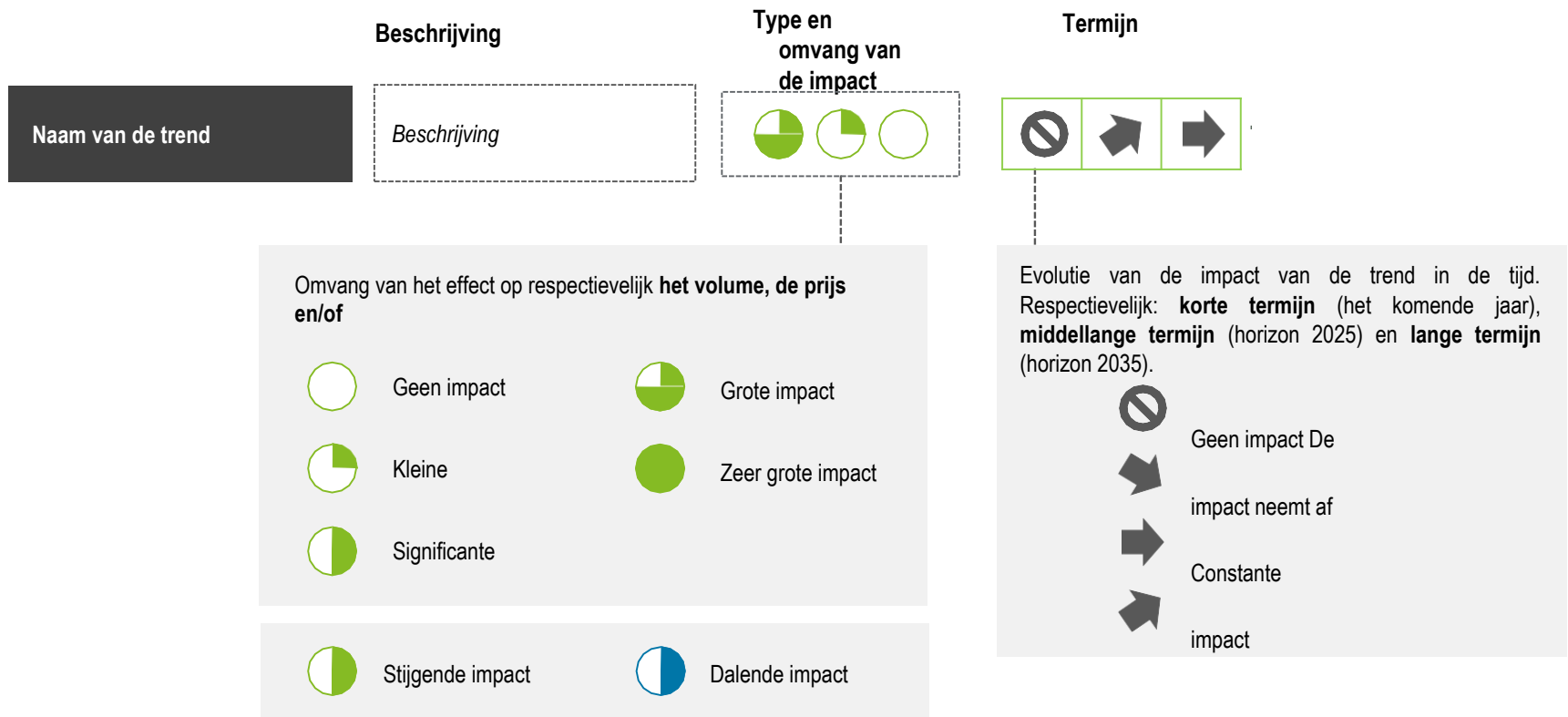
## 2.1 Marktontwikkelingspotentieel

# 2.1 Marktontwikkelingspotentieel

## 2.1.1 Overzicht
































































Om de evolutie van de sector van het bezoldigde personenvervoer te analyseren, analyseerde Deloitte 9 trends die een mogelijke impact op de sector hebben. De impact op de rentabiliteit van de sector werd geanalyseerd aan de hand van de verschillende trends. Een impact op het volume, de prijs of de kosten beïnvloedt de rentabiliteit. Sommige van deze trends kunnen verstorend zijn voor de sector als geheel, terwijl andere, zoals we hieronder toelichten, weinig of geen effect zullen hebben.

Hieronder geven we een overzicht van deze effecten. Dit ziet er als volgt uit:



# 2.1 Marktontwikkelingspotentieel

## 2.1.1 Overzicht

		Beschrijving	Type en omvang van de impact			Termijn		
			VOLUME	PRIJS	KOSTEN	KORT	GEMIDDELD	LANG
	Investeringen in mobiliteit	Een verbetering van het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer (trein, metro, bus, tram) zal het aandeel van het openbaar vervoer doen toenemen <b>ten nadele van de taxi's</b> .						
	LEZ en het verbod op auto's met verbrandingsmotor	De invoering van een steeds restrictievere LEZ zal leiden tot een <b>grotere vraag</b> bij bezitters van een niet-conforme auto die hem niet willen vervangen.						
	Autodelen	Het BHG heeft zich ten doel gesteld om het aantal deelauto's te vergroten alvorens in te zetten op het gebruik ervan. Dit vervoermiddel <b>vervangt over het algemeen de taxi's</b> .						
	Deeltaxi's	Het concept om de prijs van een rit te verdelen tussen verschillende klanten <b>verhoogt mogelijk de prijs</b> van een rit, en dus ook de marge voor de chauffeur, maar deze innovatie is bij het BHG niet van de grond gekomen.						
	Zelfrijdende auto's	De zelfrijdende auto zal <b>de manier waarop mensen zich verplaatsen drastisch veranderen</b> , en zeker de sector van het bezoldigde personenvervoer.						
	Toerisme	Het toerisme, dat duidelijk toeneemt, heeft geen significante invloed op de vraag naar taxi's. Het zakenverkeer, dat wel een impact heeft op de vraag naar taxi's, <b>neemt slechts licht toe</b> .						
	Zone 30	Door de invoering van zones 30 zou het aantal kilometers dat in één dag kan worden afgelegd <b>toenemen in volume</b> , omdat dit de congestie zou verminderen (met minder accordeonfiles).						
	Vermindering van het aantal parkeerplaatsen	Het parkeerbeleid is een krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen. Een vermindering van het aantal parkeerplaatsen zou dus een <b>stimulus zijn om de taxi te nemen</b> in plaats van de eigen wagen.						
	Mobility-as-a-Service	De integratie van taxi's in MaaS-oplossingen zal op lange termijn worden gerealiseerd en zal alternatieven stimuleren. Een potentiële afname van de vraag ten gunste van andere vormen van vervoer is te verwachten.						

## 2.1 Marktontwikkelingspotentieel

### 2.1.2 Overzicht op korte, middellange en lange termijn



Korte termijn

Binnen het

jaar



Middellange

termijn

Horizon 2025



Lange

termijn

Horizon 2035

Op korte termijn lijkt de rentabiliteit in de sector af te nemen.

- Dit komt door een **potentiële afname van het volume** als gevolg van de toegenomen overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer zoals metro, tram en bus, het promoten van autodelen en het gebrek aan integratie van taxi's in de MaaS-diensten. Deze daling wordt niet voldoende gecompenseerd door een toenemende vraag door de vermindering van de parkeerplaatsen, de invoering van de LEZ en de bescheiden groei van het zakenverkeer.
- Deze trends veroorzaken een verandering in de mobiliteitsgewoonten van de burgers en zetten hen ertoe aan om afstand te doen van hun privé-auto. Dit leidt hen echter niet specifiek naar de taxisector. Andere alternatieven voor de privé-auto worden effectiever gepromoot dan de taxi. Om te kunnen profiteren van de veranderingen in het mobiliteitsgedrag moet de taxisector nadenken over een unieke strategie en marktpositionering.

Op middellange termijn blijft de rentabiliteit dalen, maar in mindere mate.

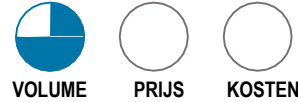
- En terecht: met de LEZ die steeds restrictiever wordt, de veralgemening van de zones 30, de vermindering van het aantal parkeerplaatsen en de daarmee samenhangende modal shift **zou het volume taxiritten kunnen toenemen**. Dit gunstige vooruitzicht wordt wel getemperd met de opkomst van min of meer zelfrijdende auto's, de verbetering van het openbaar vervoer, dat steeds comfortabeler en toegankelijker wordt, en de toenemende vraag naar deelauto's.
- Wat de kosten betreft, zullen taxi's verplicht zijn hun vloot te vernieuwen om aan de Brusselse normen te voldoen. Door in te zetten op elektrische auto's kan de sector zijn **werkings- en onderhoudskosten aanzienlijk verlagen**, al is een elektrisch auto duurder in aankoop.
- En als de trend naar deeltaxi's toch zou doorbreken dankzij betere technologie, kan dit het tarief per rit verhogen en de rentabiliteit van de sector ten goede komen. Anderzijds is het zo dat de invoering van zones 30 het verkeer vlotter zal laten verlopen, waardoor taxi's meer dan 16 km/uur kunnen rijden en de totale prijs van een rit zal dalen.

De toekomst van de taximarkt op lange termijn blijft onzeker.

- De meest versturende trend blijft wel degelijk de toename van het aantal zelfrijdende auto's. Dit vormt een reële bedreiging voor de taxisector zoals we die vandaag kennen, tenzij de sector aansluiting kan vinden bij deze trend.
- Het bezit van een eigen auto zal waarschijnlijk afnemen, het openbaar vervoer zal comfortabeler en beter beschikbaar zijn, en er zullen meer deelauto's rijden.
- De structuur van de tewerkstelling en de arbeidsvoorwaarden kunnen drastisch veranderen, afhankelijk van de manier waarop de sector op deze trend zal inspelen.

## 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Investerings in mobiliteit



De mobiliteitsinvesteringen die de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft aangekondigd zijn aanzienlijk.

In GoodMove (*Gewestelijk Mobiliteitsplan, 2019*) wordt onder meer vermeld dat de overheid wil investeren in het openbaar vervoer. Deze investering moet het openbaar vervoer verbeteren en de ontwikkeling van de zachte mobiliteit in het algemeen bevorderen.

Dit zijn de ambities:

- het busaanbod uitbreiden (**investering van 348 miljoen euro**);
- nieuwe tramlijnen aanleggen (**investering van 477,5 miljoen euro**);
- het metronetwerk versterken (**investering van 2,1 miljard**).

Aangezien deze sector met de taxisector concurreert op het vlak van het mobiliteitsaanbod in het algemeen, is het waarschijnlijk dat de **vraag naar taxi's zal dalen**.

Dit zal vooral het geval zijn als de kwaliteit (comfort, stiptheid, toegankelijkheid) van het openbaar vervoer verbetert en als de prijzen democratisch blijven.

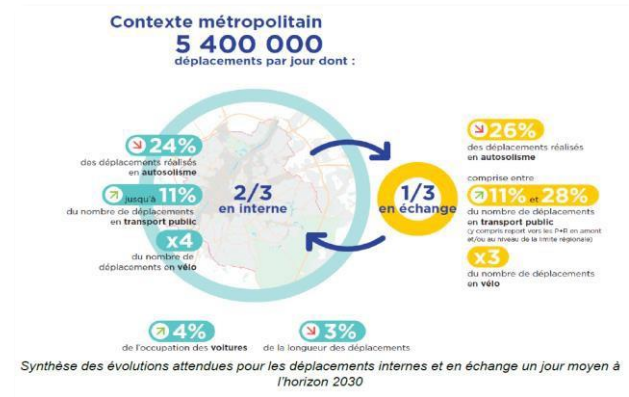
Wat de prijzen betreft is er in 2020 bovendien **gratis openbaar vervoer in Brussel** voor personen jonger dan 25 en ouder dan 65 jaar.

In de beleidsverklaring van de Brusselse regering (2019) staat ook dat de taxisector, die als een dienst van openbaar nut wordt beschouwd, zal worden **hervormd** om het concurrentievermogen en de werkomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren.

Maar de regering heeft niet alleen de ambitie om een **modale shift** tot stand te brengen, met name een vermindering van het aandeel van de verplaatsingen per individueel gemotoriseerd voertuig in het Gewest van 33% naar 25%. Ze wil ook **het aandeel gemotoriseerde voertuigen verminderen** (naast gewone auto's ook minibussen, campingscars, ambulances, lijkwagens, taxi's en wagens voor gemengd gebruik).

Het doel is om tegen 2030 van 414 naar 334 auto's per 1.000 inwoners te gaan.

Om deze redenen is op korte tot middellange termijn een daling van de vraag naar taxi's te verwachten, in afwachting dat de taxi's erin slagen zich te integreren in het zogenaamde 'zachte mobiliteitsaanbod'.



Bron: GoodMove

## 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# LEZ en het verbod op auto's met verbrandingsmotor



Steeds meer soorten auto's zullen uit Brussel worden geweerd: In haar verklaring (2019) **bevestigt de Brusselse regering haar ambitie om uiterlijk tegen 2030 de diesels te weren, en uiterlijk tegen 2035 ook de voertuigen op benzine en LPG.**

Een van de gevolgen hiervan is dat een steeds groter deel van de pendelaars hun auto bij de ingang van Brussel zal parkeren (Park & Ride). Er is dus een potentiële markt voor de taxisector als ze zich op deze **parkeerzones** richt.

Deze zones zullen echter waarschijnlijk iets buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest liggen, waardoor de **taxitarieven** hoger zullen zijn (zone II) of het **opkikken onmogelijk is** (onveiligheid).

Is dit het geval, dan zal een wijziging van de wetgeving noodzakelijk zijn.

**Dagelijks rijden er 190.000 auto's** Brussel binnen. **57,37% van de voertuigen in Brussel rijdt op diesel.** De **gemiddelde bezettingsgraad per auto in België is 1,37** (BISA, 2018). Als dieselauto's niet meer toegelaten zijn in Brussel, zullen **149.334 pendelaars** een alternatieve oplossing moeten vinden om naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te komen.

Sommigen zullen voor het openbaar vervoer kiezen, anderen zullen hun auto vervangen, en een deel van hen zal al dan niet voor deeltaxi's kiezen.

Meer bepaald zal tegen 2025 20% van de nieuwe inschrijvingen betrekking hebben op auto's met nuluitstoot. Voor de overheid en het openbaar vervoer (buslijnen) zullen alle nieuw aangekochte auto's en bussen 'emissievrij' zijn. En tegen 2030 zal ten minste 50% van de nieuwe inschrijvingen bestaan uit emissievrije voertuigen.

Deze **vergroening van het wagenpark** met (geautoriseerde) elektrische auto's zal de komende jaren gevolgen hebben voor de rentabiliteit van de sector. Elektrische auto's hebben namelijk ongeveer 25% minder onderhoudskosten dan een benzine- of dieselauto (*Automobile propre, 2018*). Bovendien zorgen ze ook voor lagere bedrijfskosten voor het 'tanken': een elektrische auto kost immers zo'n 2 euro per 100 km, tegenover 6,16 euro voor een diesel en 7,44 euro voor een auto op benzine (*Notre Planète, 2019 en EEA-rapport, 2018*)

Parc des voitures<sup>a1</sup> par type de carburant en Région de Bruxelles-Capitale : 2006-2017 (au 1er août)

	2006	2009	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Essence	238 770	227 935	218 899	209 895	203 505	199 455	192 881	188 084	187 758	188 463	190 128	196 832
Diesel	240 893	263 783	284 187	296 147	313 296	306 854	310 331	313 204	316 954	316 210	285 601	282 925
LPG	2 498	2 282	2 115	1 977	1 741	1 573	1 370	1 193	1 077	913	832	771
Électricité	2	1	1	2	9	73	223	255	406	529	617	883
Hybride essence-électricité <sup>a2</sup>	-x	-x	-x	-x	-x	-x	1 374	2 060	2 823	3 737	4 866	6 792
Hybride diesel-électricité <sup>a3</sup>	-x	-x	-x	-x	-x	-x	-x	199	292	549	562	575
Autres	4 111	4 109	4 104	4 161	4 609	5 095	4 128	4 151	4 219	4 250	4 270	4 345
<b>Région de Bruxelles-Capitale</b>	<b>486 274</b>	<b>498 110</b>	<b>509 306</b>	<b>511 982</b>	<b>523 160</b>	<b>513 050</b>	<b>510 307</b>	<b>509 146</b>	<b>513 529</b>	<b>514 651</b>	<b>486 876</b>	<b>493 123</b>

Unité : nombre de voitures  
Échelle géographique : région  
Source : SPF Economie - Statistics Belgium

Bron: BISA



## 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

### Autodelen



Het autodelen is in opkomst. Hoewel slechts 1% van de volwassen bevolking van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest klant is van Cambio (de belangrijkste speler in autodelen in Brussel), bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei bijna 50% en volgt het aantal boekingen dezelfde trend (*Brussel Mobiliteit, 2013*). Tussen 2015 en 2016 was er een groei van 36% van het aantal beschikbare voertuigen (alle operatoren samen).

Een van de gevolgen van het autodelen is de afname van het autobezit. 32% van de respondenten van een tevredenheidsenquête geeft aan dat ze hun auto hebben weggedaan na het nemen van een abonnement bij Cambio.

Het Gewest heeft zich tot doel gesteld om tegen 2020 alleen al op lusdiensten 800 deelauto's te laten rijden, verspreid over zijn grondgebied. Zodra er een vloot is van 800 voertuigen, met gemiddeld ongeveer 30 gebruikers per voertuig, zal het doel zijn om het aantal gebruikers per station uit te breiden (*GoodMove, 2019*).

Wat de free-floating deelauto's betreft (vrij circulerende auto's die om het even waar kunnen worden afgeleverd), geven de spelers die momenteel in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest opereren aan dat ze moeite hebben om winstgevend te zijn. Voor Poppy bestaat de uitdaging erin om de kosten te verlagen door minder premiumvoertuigen aan te bieden. DriveNow van zijn kant heeft besloten om Brussel te verlaten, met name vanwege het zeer hoge percentage autobezitters.

Volgens een analyse van E. Martin en S. Shaheen (2016) vervangen deelauto's het gebruik van taxi's in de meeste onderzochte steden.

**Deze resultaten tonen aan dat het autodelen concurrentie vormt voor de taxisector en dat de groei in autodelen de vraag naar taxi's op korte termijn en in de toekomst zal doen dalen.**

### 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Deeltaxi's



Anders dan de collectieve taxi is de deeltaxi ook een vorm van openbaar vervoer zoals de traditionele taxi. Het principe bestaat erin een taxi te delen met andere mensen die dezelfde route afleggen om de reiskosten te drukken.

In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werden enkele toepassingen ontwikkeld (Splyt, taxitoshare) om deze vorm van mobiliteit te vergemakkelijken. Deze spelers zijn vandaag de dag niet meer actief in Brussel.

Op basis van ons interview met Taxis Bleus (die aan de basis liggen van de oprichting van taxitoshare), leiden we af dat de 'matches' te zeldzaam waren, wat de markt moeilijk zo niet onmogelijk maakte. Volgens hen is er een bepaalde kritische massa nodig om klanten goed met elkaar te kunnen 'matchen'. Toen ze nog actief waren, hadden ze moeite om twee mensen te vinden die tegelijkertijd beschikbaar waren om naar dezelfde plaats te gaan of van dezelfde plaats te vertrekken.

Deze markt zou echter gunstig kunnen zijn voor de rentabiliteit van de sector, aangezien de totale prijs hoger is dan die van een individuele rit. De chauffeur kan dus zijn marge verhogen zonder dat dit gevolgen heeft voor de klanten of voor de vraag.

Op korte termijn heeft deze oplossing in Brussel blijkbaar niet gewerkt. Op de middellange en lange termijn kan een dergelijk concept echter wel slagen mits betere technologie en communicatie. Bij Taxis Verts bevestigt men dat deze trend mogelijk nog terugkeert. Niet alleen zou de klant minder betalen voor zijn verplaatsing, ook de chauffeur zou zijn marge en dus zijn rentabiliteit kunnen verhogen, en bovendien zou dit leiden tot een vermindering van de congestie dankzij een betere bezettingsgraad van de voertuigen.

**Als deze toepassingen een comeback maken in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, zou de rentabiliteit van de sector dus kunnen toenemen.**



### 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Zelfrijdende auto's



De zelfrijdende auto zal de manier waarop mensen zich verplaatsen ingrijpend veranderen, en zeker de sector van het bezoldigde personenvervoer. Wij zijn echter van mening dat dit nog **niet voor de nabije toekomst** is vanwege de complexiteit van de in te voeren regelgeving, de beperkingen van de technologie en de trage aanpassing van de infrastructuur (*Deloitte, 2019*). Over het algemeen zal de intrede van autonome voertuigen geleidelijk verlopen volgens de automatiseringsgraad. Volgens een studie van Deloitte zullen auto's met een vergevorderde mate van autonomie pas **na 2030** echt doorbreken in het mobiliteitslandschap.

Om hier een antwoord op te vinden zal de sector zichzelf moeten **hervormen en zijn werkwijze moeten veranderen**, met name ten aanzien van de chauffeurs.

- De sector zou kunnen **verdwijnen**: zelfrijdende auto's maken chauffeurs overbodig. Als de sector zich in de eerste plaats richt op de chauffeur, kan ze zichzelf niet opnieuw uitvinden en zal ze een aanzienlijk marktaandeel verliezen.

- De sector zou **zich ook kunnen vernieuwen**: chauffeurs en taxi-uitbaters zouden een of meer zelfrijdende auto's kunnen uitbaten en zo het bedrijfsmodel van de sector kunnen veranderen. De jobs zouden dus behouden kunnen blijven bij een grote vraag naar zelfrijdende mobiliteit (*McKinsey, 2017*). Gebruikers beginnen autobezit immers als steeds minder nuttig te beschouwen (*McKinsey, 2017*). Het gebruik van zelfrijdende deelauto's zal mogelijk toenemen en werknemers in de huidige taxisector de mogelijkheid bieden om hun beroep een nieuwe wending te geven via de zelfrijdende auto. Volgens de studie van Arthur D. Little (*2019*) kunnen al in 2020 SRT's (Surface Robo Taxi) met een beperkt bereik worden geïntroduceerd en zouden ze na 2030 een hoog bereik bereiken.

Het valt echter nog te bezien wat het beleid ten aanzien van de zelfrijdende auto's zal zijn. Een **terugkeer naar een hoge verkeerscongestie is niet wenselijk**.

Het aantal toegelaten wagens binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt mogelijk gereguleerd. Ook hier hangt veel af van de manier waarop de taxisector zich aan de politieke veranderingen en beslissingen zal aanpassen.

- Mogelijk zal een particuliere zelfrijdende auto een **andere regeling** moeten volgen dan zelfrijdende auto's die bestemd zijn voor taxidiensten. In dat geval zou de taxisector kunnen groeien.
- Als er echter een **strikt beleid rond het aantal toegestane auto's** wordt ingevoerd binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, moet de taxisector mogelijk het onderspit delven.
- Aan de andere kant zouden de **extreem lage kosten** (*Freedman, Kim, Muennig, 2018*) die gepaard gaan met zelfrijdend vervoer (en die nog zullen afnemen volgens de wet van Moore) het Gewest kunnen verleiden, wat dit nieuwe vervoermiddel ten goede zou komen.

**Het is daarom vandaag de dag moeilijk te zeggen in welke richting de sector zal evolueren in het licht van deze ontwrichtende trend, maar het bedrijfsmodel zal zeker veranderen.**

### 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Toerisme



Het aantal aankomsten in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bedroeg in 2018 3,91 miljoen. Dit was een stijging van 9% ten opzichte van 2017 (*visit.brussels, 2018*).

51% van deze aankomsten zijn werkgerelateerd. Uit onze interviews met spelers uit de sector blijkt dat werkgerelateerde aankomsten meer vraag naar taxi's genereren dan die in het kader van toerisme. Taxi's die in het kader van het werk worden genomen, worden immers door het bedrijf terugbetaald. De elasticiteit van de vraag ten opzichte van de prijs neemt af en moedigt werknemers aan om meer te kiezen voor mobiliteitsoplossingen zoals een taxi in plaats van ander vervoer.

Volgens de cijfers van de sector zijn de vakantieperiodes voor taxi's geen drukkere periodes, integendeel. Het toerisme heeft dus geen invloed op de vraag naar taxi's.

Hoewel de groei van aankomsten gelinkt aan toerisme (+ 17%) groter is dan voor zakenverkeer (+ 2%), schatten we dat de vraag naar taxi's in het kader van toerisme de komende drie jaar zal toenemen (*visit.brussels, 2018*).

Om een groter marktaandeel te veroveren zal de taxisector verder moeten digitaliseren. Daarnaast kan voor het verkrijgen van een vergunning een kennis van meerdere talen worden vereist. Het is een manier om de sector de sleutels aan te reiken om zich te ontwikkelen in groeimarkten zoals het toerisme en het zakenverkeer.

Het zal ook nodig zijn om de situatie met de Vlaamse markt op te helderen, aangezien de luchthaven felbegeerd is in de Brusselse markt.



**Samenvattend kunnen we stellen dat het toerisme geen significante invloed heeft op de vraag naar taxi's, maar dat de groei ervan wel tot een toenemende vraag naar taxi's zou kunnen leiden. Het zakenverkeer daarentegen lijkt wel een belangrijke pijler te zijn voor de sector, maar een groei van 2% zal weinig invloed hebben op de vraag naar taxi's.**

### 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Zones 30



We zouden ons allemaal sneller kunnen verplaatsen als we onze rijnsnelheid op drukke tijden zouden verlagen (*Universiteit van Sydney, 2018*). Een contra-intuïtief gegeven, te verklaren door het feit dat de wegcapaciteit efficiënter wordt gebruikt wanneer er weinig variatie is in de doorstroming en de snelheid, wat kan worden bereikt door de snelheid te verlagen.

Het verkeer is vlotter in stadscentra met een snelheidslimiet van 20-30 km/u (*Transport Environnement, 2000*). De veiligheidsafstand tussen twee auto's kan worden verkleind als ze langzamer rijden, wat betekent dat meer auto's vlotter kunnen rijden.

Een verplaatsing met de auto in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal dus minder tijd in beslag nemen als er meer zones 30 worden ingevoerd. Als een taxichauffeur zo meer ritten per dag kan maken, zal zijn rentabiliteit toenemen. Dit geldt echter alleen tijdens de piekuren, wanneer de congestie kritiek is. Als taxi's zich bijvoorbeeld ook 's nachts aan 30 km/u moeten houden, zal het volgens Taxis Verts moeilijk worden om rendabel te zijn, gezien het kleiner aantal ritten.



Taxi's of personenwagens vallen onder dezelfde regels wat de verkeersomstandigheden betreft. Het is **onwaarschijnlijk dat de invoering van zones 30 de vraag naar taxi's aanzienlijk zal beïnvloeden**.

Een andere doelstelling van de invoering van zones 30 is echter de veiligheid van de openbare ruimte. Het verminderen van het risico op verkeersongevallen stimuleert meer mensen om te voet te gaan of de fiets te nemen, waardoor de congestie en het individuele autobezit verder afnemen (*GRACQ, 2011*).

Ook moet worden opgemerkt dat een snelheidsverhoging (door de verminderde congestie) van meer dan 16 km/u **de totale prijs van een rit verlaagt**. Daardoor kan **de vraag mogelijk toenemen** als gevolg van de kortere reistijd en de lagere prijs en een algemene imagoverbetering van de taxi's.

**Al met al verwachten we een toename van het aantal ritten als gevolg van de verminderde congestie en de lagere prijs, ietwat getemperd door een afname van het volume als gevolg van de te lage snelheid 's nachts.**

## 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Vermindering van het aantal parkeerplaatsen

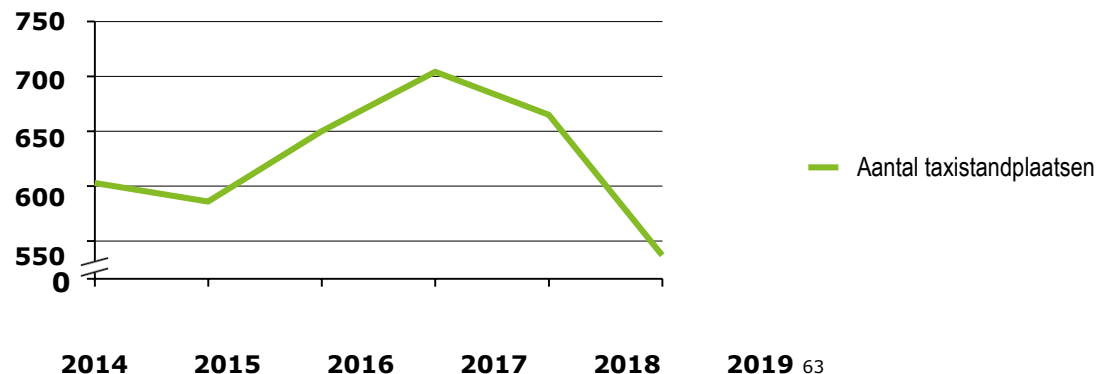


Het parkeerbeleid is een krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen. De **zekerheid om een parkeerplaats te vinden op de plaats van bestemming** is immers van invloed op de keuze van de vervoerswijze.

**COBRACE** wil het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de buurt van kantoorgebouwen verminderen om werknemers te ontmoedigen om de auto te gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Uitgaand van het feit dat **190.000 werknemers dagelijks naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest pendelen** (*Leefmilieu Brussel, 2015*) en dat tegen 2035 alle auto's met verbrandingsmotor verboden zullen zijn in Brussel, is het waarschijnlijk dat de **vraag naar taxi's zal toenemen**. Op de middellange termijn zou er een ander fenomeen kunnen ontstaan als gevolg van deze vermindering van de parkeerplaatsen. Een deel van het **wegverkeer wordt veroorzaakt door mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats** (*Miller S., 2012 en Dowling et al, 2017*).

Als de burgers deze parkeerschaarste hebben geassimileerd en hun mobiliteitsgedrag aanpassen, zal dit verkeer afnemen en minder congestie veroorzaken. Dan zal een taxiit ook sneller zijn. Gezien het hypothetische karakter houden wij in onze analyse echter geen rekening met deze impact.

Aan de andere kant **neemt ook het aantal taxiparkeerplaatsen af**. De komst van online ride-hailingplatforms heeft de vraag naar vaste taxistandplaatsen geleidelijk vervangen.



De vermindering van de taxistandplaatsen **heeft geen invloed op de rentabiliteit of de vraag van de taxisector**.

Volgens de spelers die we interviewden, hebben taxichauffeurs die ervoor kiezen om alleen op de taxistandplaatsen te werken het erg moeilijk. Het is een uitdovende markt.

### 2.1.3 Overzicht van de 9 trends

# Mobility-as-a-Service



De Mobility-as-a-Service-diensten maken de integratie van verschillende mobiliteitsoplossingen mogelijk.

In het GoodMove-document staat evenwel dat MaaS oplossingen moet voorstellen die aangepast zijn aan de behoeften van de gebruiker, met een voorkeur voor verplaatsingen te voet en met de fiets, de micromobiliteit en het openbaar vervoer, vóór carpooling, taxidiensten en autodelen. Op dit moment wordt gewerkt aan een ontwerpverordening om MaaS in te voeren in het BHG.

Hetzelfde document geeft ook aan dat men er bij de invoering van deze servicegerichte aanpak voor moet zorgen dat de nieuwe diensten (autodelen, VVB, zelfrijdende pendeldiensten) niet in de plaats komen van efficiëntere vervoerswijzen, zoals de verplaatsingen te voet gaan, met de fiets of met het openbaar vervoer.

Hieruit blijkt dat de taxisector niet bevoorrecht wordt op het gebied van de servicemobiliteit. Het is waarschijnlijk dat de taxi's in hun huidige vorm niet in de slimme mobiliteitsapps zullen worden geïntegreerd.

Bovendien zal de integratie van MaaS ervoor zorgen dat de gedeelde mobiliteit haar hoogtepunt bereikt (*Brussel 2035 Scenario, 2019*), wat het marktaandeel van de traditionele taxi's nog verder zou doen dalen.

**Dit zou een aanzienlijke impact hebben op de vraag naar taxi's, aangezien gebruikers alternatieve oplossingen zouden vinden om hun bestemming te bereiken. Een daling is dus te verwachten.**

## 2.2 Systeem van vergunningen



### 2.2.1 Een uniforme visie op de sector van het bezoldigde personenvervoer

Op dit moment leidt het gebrek aan gemeenschappelijke regelgeving in het bezoldigde personenvervoer tot oneerlijke concurrentie en een gevoel van onrechtvaardigheid bij degenen die het meest gereguleerd en gecontroleerd worden. De regels van het spel zijn niet voor iedereen hetzelfde.

Om deze reden beveelt Deloitte aan om de sector te verenigen door de hele sector onder één licentie te brengen. Daarbij wordt het verschil tussen taxi's, collectieve taxi's (zoals Collecto) en limousines evenwel behouden om tegemoet te komen aan specifieke behoeften. Het idee is om de sector te verenigen op verschillende punten. Het gaat meer specifiek om de volgende punten:



- Platforms: hiermee bedoelen we de centrales (voorheen telefooncentrales maar nu ook digitaal) waar de auto's bij aangesloten zijn en waar vraag en aanbod aan elkaar worden gelinkt. Deze platforms moeten de klant duidelijk en nauwkeurig kunnen informeren, eventuele klachten over elke taxi opvolgen, de geschatte prijs op voorhand kunnen meedelen enzovoort.



- Chauffeurs: wij bevelen een gemeenschappelijke en gelijke opleiding aan voor al wie chauffeur in het bezoldigde personenvervoer wil worden. Er mag geen verschil worden gemaakt naargelang van het type voertuig, de wijze van reservering of andere criteria.



- Voertuigen: auto's die worden gebruikt voor bezoldigde personenvervoer moeten duidelijk onderscheiden worden van privéwagens om de klanten te beschermen. Wij bevelen aan dat er strikte criteria worden toegepast op het vlak van de standaardisering van de voertuigen, zodat de klanten taxi's kunnen identificeren, ook al kan het uiterlijk van het voertuig variëren om aan de verschillende behoeften te voldoen (ongemarkeerde voertuigen, luxewagens, voertuigen voor personen met beperkte mobiliteit enzovoort). Limousines moeten een duidelijke visuele identiteit hebben die met hun benaming overeenkomt. We benadrukken ook dat de vrijheid bij de keuze van het voertuig ertoe kan leiden dat de chauffeurs/uitbaters overstappen op kleinere en meer stadsvriendelijke voertuigen, wat hun kosten zou verlagen.



- Tarieven: de tarieven zijn gereguleerd, maar verschillen volgens het type vervoer of de manier van boeken. Taxi's zonder boeking (die op straat worden tegengehouden of beschikbaar zijn op een standplaats) volgen een gereguleerd tarief dat door een regulator is vastgesteld. Taxi's die op voorhand worden geboekt, geven een geschat tarief aan binnen de grenzen van een minimumprijs om de chauffeur te beschermen en sociale dumping te vermijden, en een maximumprijs om de klant tegen misbruiken te beschermen. Wat de collectieve taxi's betreft, geldt een tarief dat van tevoren is bekend bij de gebruiker. Dit soort vervoer werkt niet op dezelfde manier als de andere, omdat het gesubsidieerd wordt. Voor limousines wordt de prijs vooraf overeengekomen op basis van de specifieke kenmerken van de sector.

## 2.2 Systeem van vergunningen

### 2.2.1 Een uniforme visie op de sector van het bezoldigde personenvervoer



### 2.2.2 Al dan niet reguleren van het aantal vergunningen: twee opties die in het buitenland werden ontwikkeld

De numerus clausus is een instrument dat in verschillende landen in de taxisector wordt gebruikt om het aantal taxi's dat in een bepaalde regio mag rijden te reguleren. Andere landen en steden hebben daarentegen besloten het aantal taxi's te dereguleren en de wetten van de markt te laten spelen om het aanbod op de vraag af te stemmen. Hieronder schetsen we een vergelijking van enkele EU-landen en de effecten op hun taxisector.

#### Benchmark

##### Invoeren van een numerus

- In **Denemarken** is de taxisector sterk gereguleerd. Onlangs is het aantal voertuigen en ritten er licht gedaald, maar de **rentabiliteit van de taxichauffeurs bleef dezelfde**.
- In **Duitsland** heeft een strikte regulering van de taxiprijzen en van de hoeveelheid taxi's geleid tot **stagnatie in de sector**.
- In **Bulgarije** zou een vermindering van de concurrentie tot hogere prijzen kunnen leiden en tot een **mogelijke kartelvorming**. Een ander gevolg zou een **daling van de kwaliteit van de dienstverlening** zijn.

##### Zonder numerus

- Amsterdam** is in 2000 afgestapt van de numerus clausus. Als gevolg daarvan is het aantal taxi's sterk gestegen. Het aantal vergunningen steeg tussen 2013 en 2017 met 30% en het aantal LBO-vergunningen steeg met 133%. De verwachting was dat de prijzen zouden dalen en dat de kwaliteit van de dienstverlening zou stijgen als gevolg van de toegenomen concurrentie. **Het een noch het ander gebeurde**.
- Stockholm** stapte in 1990 af van de numerus clausus. Als gevolg daarvan nam het aantal taxi's met 36% toe. Deze deregulering kwam de gebruikers ten goede doordat de wachttijden werden verkort terwijl de vraag toenam. Een groot nadeel is echter dat de gebruiker moet uitkijken dat hij geen al te hoge prijs betaalt. De **kwaliteit van de dienstverlening is over het algemeen verbeterd** en ook de **werkomstandigheden gingen erop vooruit**.
- In **Dublin** steeg het aantal taxi's na de liberalisering ervan tot meer dan 27.000 (een overaanbod ten opzichte van de vraag), om vervolgens in 2016 terug te vallen naar 20.000 als gevolg van hogere normen en strengere testen. Desondanks geldt Ierland in het algemeen als een **voorbeeld van succesvolle deregulering**.

#### Volgens de experts die we

##### Invoeren van een numerus clausus

- ❖ Regulatie is noodzakelijk omdat we te maken hebben met een markt waar de aangeboden dienst wordt beschouwd als een **dienst van openbaar nut**.
- ❖ Een te hevige concurrentie bij deregulering zal leiden tot spanningen en tot **slechtere werkomstandigheden van de chauffeurs**.
- ❖ Een liberalisering zou ook tot een **overaanbod** leiden.

##### Zonder numerus clausus

- ❖ Volgens sommigen moeten we eerst naar de **kwaliteit** van de dienstverlening kijken alvorens tot een kwantitatieve beperking over te gaan.
- ❖ De numerus clausus is per definitie een **onvolmaakt instrument** om het marktevenwicht te bepalen.
- ❖ **De huidige beschermende maatregelen staan innovatie in de weg**.

### 2.2.3 Reguleren van het aantal vergunningen: een optimaal aantal?

Alvorens in te gaan op de potentiële groeiprognoses voor de markt van het bezoldigde personenvervoer, analyseerde de studie het marktlandschap door de praktijken te vergelijken die in Europese hoofdsteden en steden worden toegepast.

In de eerste plaats wordt de situatie in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vergeleken met die in de hoofdsteden en andere grote steden. De volgende tabel geeft een overzicht van de verzamelde gegevens:

Stad	Taxi's	Limousines (bxi)	Totaal	Inwoners	Per 1.000
Londen	22.500	78.000	100.500	8.6 miljoen	11,67
Parijs	17.924	21.000	38.924	7 miljoen	5,56
Madrid	15.682	n.v.t.	15.568	3.1 miljoen	5,02
Amsterdam	4.000	idem	4.000	0.8 miljoen	4,84
Berlijn	7.800	n.v.t.	7.800	3.3 miljoen	2,36
<b>Brussel</b>	<b>1.273 (vergunningen BHG)</b>	<b>332 (vergunningen BHG)</b>	<b>1.605</b>	<b>1.187 miljoen</b>	<b>1,35</b>

Vervolgens werd, op basis van een studie van Deloitte (2016) van de tariefstructuren, de situatie in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vergeleken met steden die vanuit sociaal-demografisch oogpunt als vergelijkbaar worden beschouwd. De verzamelde gegevens staan hieronder.

Glasgow	1.426	2.735	4.161	0.559 miljoen	7,44
Barcelona	10.481	n.v.t.	10.481	1,630 miljoen	6,43
Birmingham	1.262	4.096	5.358	1 092 miljoen	4,90
Milaan	6.000	n.v.t.	6.000	1,324 miljoen	4,53
München	3.398	n.v.t.	3.398	1 505 miljoen	2,25
Stockholm	3.000	n.v.t.	3.000	1,373 miljoen	2,18
Helsinki	1.369	n.v.t.	1.369	0,630 miljoen	2,17
<b>Brussel</b>	<b>1.273</b>	<b>332</b>	<b>1.605</b>	<b>1,187 miljoen</b>	<b>1,35</b>

Als we het aantal taxi's + VVB in Brussel vandaag met andere Europese steden vergelijken (cijfers 2016), zien we dat, rekening houdende met het bevolkingsaantal, er ruimte is voor groei wat betreft het aantal taxi's + VVB per 1.000 inwoners in het BHG. Specifiek voor Brussel dient ook rekening te worden gehouden met de instroom van Vlaamse en Waalse VVB (zie het betreffende hoofdstuk hierover in het rapport). We hebben beslist om twee scenario's uit te werken. Het eerste scenario verwijst naar de huidige marktsituatie, met ongewijzigd beleid, waarin de markt voor individueel bezoldigd personenvervoer bestaat uit zowel Brusselse taxi's én VVB's, alsook VVB's die met een Vlaamse of Waalse vergunning actief zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ratio van 2,67 taxi's+VVB's/1000 inwoners - op basis van de IBSA-gegevens). Het tweede scenario voorziet een potentiële groei tot een ratio van 4,90 (Taxi + VVB) /1000 inwoners. Dat wil zeggen een groei die overeenstemt met het aanbod van de stad Birmingham.

### 2.2.3 Reguleren van het aantal vergunningen: een optimaal aantal?

Wat betreft scenario 1 - huidige situatie bij ongewijzigd beleid - schatten we het huidige aanbod op 3.244 voertuigen voor het bezoldigd personenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit cijfer veronderstelt dat het huidige tekort aan personeel voor het besturen van taxi's zal worden weggewerkt.

Scenario 2 impliceert een groeipotentieel tot 4,9 (Taxi + VVB) / 1000 inwoners. Dit komt overeen met een stijging van 2.709 taxi's/VVB tot een totaal van 5.953 taxi's/VVB's. Onderstaande grafiek toont de toename van het aantal voertuigen aan vergeleken met de huidige situatie vandaag.

In het tweede scenario wordt op basis van een vergelijking met andere grote steden een potentiële toename van de vraag op de taxi-/VC-markt voorgesteld. Het is gebaseerd op de veronderstelling van een ongewijzigd beleid, in het bijzonder wat betreft VVB's met een vergunning van een ander gewest. Aan de andere kant is het gebouwd rond de variabele "aantal inwoners". In deze scenario's worden geen rekening gehouden met andere criteria die relevant zijn voor de vaststelling van een optimaal aantal voertuigen voor bezoldigd personenvervoer, zoals het algemene mobiliteitsbeleid (Good Move, beperking van het gebruik van particuliere auto's, beperking van de stedelijke congestie, beperking van de stedelijke vervuiling), alsook sociale wetgeving en de duurzaamheid van dit soort diensten. en de duurzaamheid van dit soort diensten.

### 2.2.3 Reguleren van het aantal vergunningen: een optimaal aantal?



In onze prognoses gingen we uit van de hypothese dat het huidige aantal voertuigen (taxi's + VVB) de komende jaren onveranderd blijft. De resultaten laten een groeimarge zien van tussen de 1.000 en 2.700 nieuwe voertuigen die op de markt komen. Deze voertuigen kunnen taxi's of VVB zijn, afhankelijk van het gekozen beleid. Als de huidige numerus clausus wordt behouden, zal de groei vooral bestaan uit VVB. Een wijziging van het numerusclaususbeleid (afschaffing, verhoging ...) zou echter kunnen leiden tot een verhoging van het aantal taxi's en niet van het aantal VVB.

### 2.2.3 Reguleren van het aantal vergunningen: een optimaal aantal?

Als wordt gekozen voor het behoud van de numerus clausus en een verhoging van het plafond van 1.300 tot 1.800 vergunningen (*Brussel Mobiliteit*), zal het niet eenvoudig zijn om een maximumaantal vergunningen voor de taxisector vast te stellen. Daarom geven we hieronder enkele aandachtspunten mee om deze oefening te vergemakkelijken.

De numerus clausus moet immers worden gezien als een indicatief instrument op een gegeven moment (T), dat evolutief moet worden opgebouwd en regelmatig **moet worden herzien** op basis van een bepaalde methodologie (bv. een index waarbij de numerus clausus evolueert naargelang van de evolutie van bepaalde parameters).

Een verzadiging of een gebrek aan taxi's heeft vooral impact op de **wachttijd** van de klant.



Het optimale aantal taxi's hangt dus af van de kenmerken van het Brusselse **wegennet**. Het optimale aantal taxi's hangt ook af van hoe de **vertrek- en aankomstplaatsen** verdeeld zijn in tijd en ruimte.

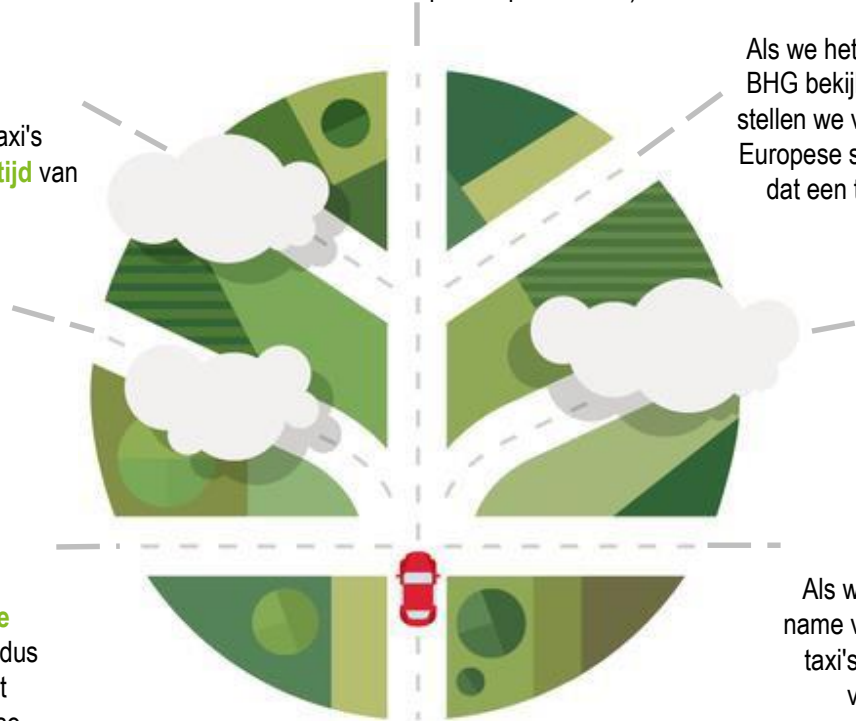


Mits **een beter zicht en nauwkeurige gegevens** over de taxiriten kunnen we dus een betere inschatting maken van het optimale aantal taxi's voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Als we het **aantal taxi's + VVB per 1.000 inwoners** in het BHG bekijken, stellen we vast dat dit aantal in vergelijking met andere Europese steden nog altijd zeer laag is. Dit suggereert dat een toename van het aantal voertuigen/1.000 inwoners mogelijk is.

**Een toename van de deeltaxi's** zou het aantal taxi's op de markt verminderen.

Als we kijken naar de **groei van de VVB-markt**, met name van bedrijven als Uber, zien we dat de vraag naar taxi's wel degelijk aanwezig is en een groter aanbod vereist dan de 1.300 vergunningen toelaten.



## 2.3 Tarifiering



### 2.3.1 De tarifiering op basis van twee studies

Wat we weten:

**Het bepalen van de elasticiteit van prijs en vraag voor het gehele klantenbestand is niet eenvoudig.**

Redenen:

- Volgens de REBEL-studie (2013) varieert deze elasticiteit in functie van het type klant (jonge werknemers, zakenmannen of -vrouwen ...) maar ook in functie van het tijdstip (overdag of 's nachts). In het geval van een opwaarts prijsbeleid **zullen de verschillende soorten klanten op een andere manier reageren.**
- Volgens de REBEL-studie lijkt het erop dat **de elasticiteit van prijs en vraag over het algemeen sterk negatief is.** Dit betekent dat een prijsstijging/daling de vraag naar taxi's sterk zou doen afnemen/toenemen.
- Een **eenvoudige prijsverhoging is daarom ongewenst** als ze niet gepaard gaat met mechanismen om deze elasticiteit te beperken.

**Een studie van Deloitte (2015) laat ook een negatieve elasticiteit zien.**

Maar:

- De studie stelt **verschillende oplossingen** voor om de tarifiering in de taxisector te structureren. Onder andere:
  - Afschaffen van het tarief per geografische zone, maar in plaats daarvan een tarief invoeren dat varieert naargelang van het aantal kilometers.
  - Een voorkeurstarief in daluren.
  - Een vaste prijs voor bepaalde categorieën van trajecten, zoals luchthaven-BHG.
  - Abonnementen/prepaidkaarten
  - Meer transparantie voor een betere klantervaring

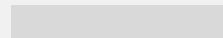
### 2.3.2 Waar staan we nu ten opzichte van de aanbevelingen van Deloitte in 2015?

Deloitte Monitor heeft in 2015 een studie uitgevoerd naar de sector van het bezoldigde personenvervoer, waarin specifieke aanbevelingen worden gedaan om de rentabiliteit van de sector te vergroten. Hoe staat het er vandaag mee? Een overzicht van wat er ondertussen is toegepast.

**Toegepas**



**Niet toegepast**



**Geen informatie**



## 2.3 Tarifiering

### 2.3.2 Waar staan we nu ten opzichte van de aanbevelingen van Deloitte in 2015?

**Meer  
transparantie**

Vooruitgang: genuanceerd



**Duidelijkere  
tariefstructuur**

Vooruitgang: genuanceerd

Verplichte aanduiding van de tariefstructuur (met theoretische aanduiding voor typische trajecten zoals 5 km en 10 min.) in de taxi

Visuele of geluidswaarschuwing bij het overgaan naar een andere zone (als de zones worden gehandhaafd)

Voorafgaande prijsschatting op basis van afstand en reistijd, geschat in realtime

Opzetten van een brede communicatie/marketingcampagne

Vervanging van het wachttarief door een uurtarief (totale reistijd)

Afschaffing of verlaging van het tarief voor zone II

Progressieve, dalende of constante tarieven per km ter vervanging van het tarief voor zone II

Onderscheid tussen week-, weekend- en feestdagtarieven

Prijs aanpassen aan vraag en aanbod (daluren vs. piekuren)

Forfaitaire prijzen voor bepaalde bestemmingen (bv. luchthaven)

Forfaitair tarief voor korte afstanden

Specifieke/forfaitaire prijzen voor vooraf geboekte ritten

Prijs afhankelijk van het aantal passagiers

Speciale prijzen voor studenten, deeltaxi's enzovoort (zie Segmentatie/Klantenbinding)

## 2.3 Tarifiering

### 2.3.2 Waar staan we nu ten opzichte van de aanbevelingen van Deloitte in 2015?

**Segmentatie  
van het  
klantenbesta  
nd en  
klantenbindi  
ng**

Vooruitgang: sterk



**Betere  
klantervaring**

Vooruitgang: sterk

**Seizoenspas/prepaidkaart** (bv. Go-Pass NMBS, MOBIB Basic)

**Getrouwheidsprogramma/klantenkaart** (bv. Miles & More, Delhaize Carte Plus)

**Maandelijks forfait voor onbeperkt gebruik** (bv. NMBS Go Unlimited, Taxmobil in Frankfurt)

**Business/Premium packs** (bv. G7 Paris, Brussels Airlines)

**Deeltaxi's** voor mensen die in dezelfde richting reizen (bv. Collecto, taxi's Milaan)

**Partnerschappen met openbaarvervoerbedrijven** (bv. betaling, routes)

**Speciale prijzen voor studenten** (bijvoorbeeld op bepaalde avonden, zoals in Rome)

**Ontwikkeling van een app**

**Eenvoudige boeking** (via meerdere kanalen)

**Partnerschappen met andere openbaarvervoerbedrijven** (bv. gecombineerde aanbiedingen)

**Eenvoudige betaling** (accepteren van meerdere betalingsmethoden)

**Betere relaties tussen chauffeurs en klanten**

**Extra diensten aan boord: Wifi, tijdschriften, flesjes water ...**

### 2.3.3 Drie aanbevelingen die de juiste prioriteit moeten krijgen

Op basis van onze interviews met verschillende spelers in de sector en onze analyse van deze sector, stellen we drie pistes voor die de rentabiliteit kunnen verbeteren via het tarifieringssysteem. Deze acties moeten met de spelers van de sector worden besproken om te bepalen in hoeverre ze kunnen worden uitgevoerd.

1

#### Evaluatie van de werking van de taximeter

→ Het lijkt de moeite waard om het algoritme van de taximeters aan te passen aan de hedendaagse realiteit.



Door de tarieven beter af te stemmen op de realiteit wordt er een correcte prijs betaald voor een taxirit, wat de chauffeur en de rentabiliteit ten goede komt.

2

#### Zone II-tarief schrappen

→ Het tarief voor zone II lijkt achterhaald, onaantrekkelijk en weinig transparant voor de klant. Soms is het zelfs verstandiger en sneller om routes buiten Brussel te nemen.



Het afschaffen van het zone II-tarief zou de tarieven transparanter maken voor de klant. Dit zou het imago van de sector opkrikken en mogelijk de rentabiliteit verbeteren.

3

#### Corridortarieven

→ Afgaand op onze interviews lijkt het beter om een minimumtarief te bepalen om de chauffeur te beschermen en sociale dumping te voorkomen, en een maximumtarief om de consument te beschermen.



Enige vrijheid op tarifieringsgebied zou de creativiteit, innovatie en inventiviteit in de sector stimuleren, waardoor de rentabiliteit zou verbeteren.

## 2.4 Conclusies

Wij willen de aandacht vestigen op de belangrijkste punten in elk van de drie secties van dit hoofdstuk over de sociaal-economische impact.

Ten eerste kan het ontwikkelingspotentieel van de taximarkt als onzeker worden bestempeld, aangezien de zelfrijdende auto het huidige model op de lange termijn ingrijpend kan veranderen. Een mobiliteit waarbij de bestuurder niet langer nodig is, stelt immers de hele werking van de sector in vraag. Eerst zullen andere trends van invloed zijn op de sector, die zijn marktaandeel zou kunnen zien afnemen als hij zich er niet aan aanpast. Het gaat om trends die tot minder gebruik van de personenauto zullen leiden. Het is verleidelijk om te denken dat de vraag naar taxi's in dat geval zal toenemen, maar we moeten rekening houden met andere mobiliteitsoplossingen die in volle ontwikkeling zijn. In dit verslag bespreken we de verbetering van het openbaar vervoer zoals bus, metro of tram dankzij de investeringen van het Gewest, maar ook de groeiende populariteit van deelauto's. Een gebrek aan integratie met MaaS kan nadelig zijn voor de sector, die zijn zichtbaarheid zal zien dalen in verhouding tot de andere vormen van vervoer. Om een correcte rentabiliteit te behouden, bevelen wij een duidelijke positionering van de taxisector aan ten opzichte van de mobiliteit in het algemeen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Ten tweede zien we dat het huidige systeem van vergunningen niet meer werkt. Het systeem is niet aangepast aan de sector en opent de deur voor concurrentie waarbij niet dezelfde regels gelden voor iedereen. Wij bevelen een uniforme vergunning aan, met gemeenschappelijke regels voor alle spelers, zij het aangepast aan hun specifieke kenmerken. Wat de numerus clausus betreft: als er wordt besloten om er een vast te stellen, raden we aan om deze regelmatig te herzien en in te zetten op een beter gegevensbeheer met het oog op de nauwkeurigheid van het aantal. Ten slotte moet de overgang naar een nieuw systeem van vergunningen voor de chauffeurs rekening houden met de verschillende risico's die elk scenario met zich meebrengt.


Ten slotte merken we met betrekking tot de tarifiering op dat verschillende aanbevelingen die in de studie van Deloitte Monitor worden genoemd, werden uitgevoerd. Toch pleiten wij voor overleg met de sector in verband met bepaalde aspecten van de tarifiering die achterhaald lijken, zoals het tarief voor zone II en de werking van de taximeter. Corridortarieven zijn te overwegen om een zekere mate van vrijheid en concurrentie te bevorderen en tegelijk de consument (maximumprijs) en de chauffeur (minimumprijs) te beschermen.

# Bijlagen:

Bijlage 1	Bronnen van de sociaal-economische analyse	80
Bijlage 2	Bronnen van de sociaal-economische impactanalyse	88



# Bijlage 1: Bronnen van de sociaal- economische analyse

Bronnen	
<p>Website web van Brussel Mobiliteit – Gewestelijke Overheidsdienst Brussel - Directie Personen Vervoer</p> 	<p><a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/de-brusselse-taxis">https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/de-brusselse-taxis</a>  <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verhuurdienst-van-wagens-met-chauffeur">https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verhuurdienst-van-wagens-met-chauffeur</a>  <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/de-taxis-voor-pbm">https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/de-taxis-voor-pbm</a>  <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/exploitants_taxis_pmr_0.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/exploitants_taxis_pmr_0.pdf</a>  <a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_taxi_pmr_2019_nl.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_taxi_pmr_2019_nl.pdf</a></p>
<p>Brochure Brussel Mobiliteit, Mensen met beperkte mobiliteit, de taxi nemen in Brussel, kinderspel</p>	<p><a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_taxi_pmr_2019_nl.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_taxi_pmr_2019_nl.pdf</a></p>
<p>CAWaB-website, Mémorandum Taxis PMR, 2018</p>	<p><a href="https://cawab.be/Le-CAWaB-demande-un-meilleur-service-de-taxis-pour-les-PMR-a-Brussel.html">https://cawab.be/Le-CAWaB-demande-un-meilleur-service-de-taxis-pour-les-PMR-a-Brussel.html</a>  <a href="https://cawab.be/IMG/pdf/181106_projet_memorandum_taxis_pmr.pdf">https://cawab.be/IMG/pdf/181106_projet_memorandum_taxis_pmr.pdf</a></p>
<p>Le Soir: 'Les services TaxiBus de la STIB pour les personnes handicapées s'étendent aux dimanches et jours fériés', Belga, 2018</p>	<p><a href="https://www.lesoir.be/196236/article/2018-12-18/le-service-taxibus-de-la-stib-pour-les-personnes-handicapees-setend-aux">https://www.lesoir.be/196236/article/2018-12-18/le-service-taxibus-de-la-stib-pour-les-personnes-handicapees-setend-aux</a></p>
<p>Nationale Bank van België - Balanscentrale.</p>	<p><a href="https://www.nbb.be/nl/balanscentrale">https://www.nbb.be/nl/balanscentrale</a></p>
<p>Transport &amp; Mobiliteit Leuven - REBEL-studie 2013</p>	<p>Diepgaand sociaal-economisch onderzoek naar betaalbare en rendabele taxi's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest</p>
<p>Interpréter les comptes annuels, Syllabus 'analyse financière' M.J. Paquet</p>	<p><a href="http://www.ipcf.be/uploads/documents/ANALYSE_FINANCIERE_SYLLABUS.pdf">http://www.ipcf.be/uploads/documents/ANALYSE_FINANCIERE_SYLLABUS.pdf</a></p>
<p>Interpréter les comptes annuels: Analyse par la méthode des ratios' C. VAN WYMEERSCH, B. DE KLERCK</p>	<p><a href="https://doc.ibr-ire.be/fr/Documents/reglementation-et-publications/publications/etudes-ire/Accountancy/Interpr%C3%A9ter%20les%20comptes%20annuels%20-%20analyse%20par%20la%20m%C3%A9thode%20des%20ratios.pdf">https://doc.ibr-ire.be/fr/Documents/reglementation-et-publications/publications/etudes-ire/Accountancy/Interpr%C3%A9ter%20les%20comptes%20annuels%20-%20analyse%20par%20la%20m%C3%A9thode%20des%20ratios.pdf</a></p>
<p>ACLVB Liberale Vakbond - Praktische gids voor de analyse van de jaarrekening, 2017</p>	<p><a href="https://www.aclvb.be/sites/default/files/publicaties/praktische-gids-analyse-jaarrekening_0.pdf">https://www.aclvb.be/sites/default/files/publicaties/praktische-gids-analyse-jaarrekening_0.pdf</a></p>

Bronnen	
<i>De Tijd, De gelukkige slaven van Uber, Sofie Vanlommel, 2019</i>	<a href="https://www.tijd.be/ondernemen/transport/de-gelukkige-slaven-van-uber/10118982.html">https://www.tijd.be/ondernemen/transport/de-gelukkige-slaven-van-uber/10118982.html</a>
<i>Principenota, Taxiplan, Principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer, 2018</i>	<a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf</a>
<i>Sociaal Fonds, Taxi &amp; VVB: regelgeving voor taxichauffeurs</i>	<a href="https://www.taxi-info.be/Réglementation/NL/28">https://www.taxi-info.be/Réglementation/NL/28</a> <a href="https://taxi-info.be/Home/NL">https://taxi-info.be/Home/NL</a>
<i>Le Soir, La congestion à Bruxelles ne cesse d'augmenter, Olivier Coppens, 2019</i>	<a href="https://plus.lesoir.be/210599/article/2019-03-06/la-congestion-bruxelles-ne-cesse-daugmenter">https://plus.lesoir.be/210599/article/2019-03-06/la-congestion-bruxelles-ne-cesse-daugmenter</a>
<i>Good Move Brussels - Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg vermindert?, 2017</i>	<a href="https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2017/10/GM_Q6_Congestion_NL_V2.pdf">https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2017/10/GM_Q6_Congestion_NL_V2.pdf</a>
<i>RTBF, Embouteillages à Bruxelles: le péage urbain, solution miracle?, 2019</i>	<a href="https://www.rtb.be/info/belgique/detail_embouteillages-a-bruxelles-le-peage-urbain-solution-miracle?id=10194379">https://www.rtb.be/info/belgique/detail_embouteillages-a-bruxelles-le-peage-urbain-solution-miracle?id=10194379</a>
<i>Federaal Planbureau, De kosten van verkeerscongestie in België, Bruno Hoornaert, Alex Van Steenberghe, 2019</i>	<a href="https://www.plan.be/publications/publication-1931-nl-de-kosten-van-verkeerscongestie-in-belgie">https://www.plan.be/publications/publication-1931-nl-de-kosten-van-verkeerscongestie-in-belgie</a>
<i>DH, La congestion à Bruxelles fait perdre 25% de temps aux transports en commun de surface, Christian Laporte, 2018</i>	<a href="https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-congestion-a-bruxelles-fait-perdre-25-de-temps-aux-transport-en-commun-de-surface-5aef7407cd7028f079d26ec7">https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-congestion-a-bruxelles-fait-perdre-25-de-temps-aux-transport-en-commun-de-surface-5aef7407cd7028f079d26ec7</a>
<i>Reuters, Uber creuse ses pertes, promet la rentabilité en 2021, Reuters Staff, 2019</i>	<a href="https://fr.reuters.com/article/idFRKBN1XF0LJ">https://fr.reuters.com/article/idFRKBN1XF0LJ</a>
<i>RTBF, Entrée en Bourse ratée pour Uber : comment l'expliquer ?, 2019</i>	<a href="https://www.rtb.be/info/economie/detail_entree-en-bourse-ratee-pour-uber-comment-l-expliquer?id=10219130">https://www.rtb.be/info/economie/detail_entree-en-bourse-ratee-pour-uber-comment-l-expliquer?id=10219130</a>

Bronnen	
STATBEL - België in cijfers,	<a href="https://statbel.fgov.be/nl/themas/consumptieprijindex/consumptieprijindex">https://statbel.fgov.be/nl/themas/consumptieprijindex/consumptieprijindex</a>
Mysteryshoppingonderzoek bij klanten' besteld door Brussel Mobiliteit – MCP QUALITY SERVICE	<a href="https://www.checker-soft.com/martineconstant-be/main-menu.php?&amp;chk_key=4cb1efcd9700d6a3b53327895a3297c2e772d512">https://www.checker-soft.com/martineconstant-be/main-menu.php?&amp;chk_key=4cb1efcd9700d6a3b53327895a3297c2e772d512</a>
La Tribune, Le service d'Uber's'est dégradé en trois ans (Pascal Terrasse), Mounia Van de Castele, 2016	<a href="https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/le-service-d-uber-s-est-degrade-en-trois-ans-pascal-terrasse-606467.html">https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/le-service-d-uber-s-est-degrade-en-trois-ans-pascal-terrasse-606467.html</a>
GTL-TAXI, Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur	<a href="http://www.gtl-taxi.be/1_0_0_0_NL_HOME">http://www.gtl-taxi.be/1_0_0_0_NL_HOME</a> <a href="http://www.gtl-taxi.be/3_28_549_4225_0_NL_Tarieven_Taxi_Brusseel">http://www.gtl-taxi.be/3_28_549_4225_0_NL_Tarieven_Taxi_Brusseel</a>
Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur - Voorstel aan de Brusselse regering	
RTBF, 9,15 euro/uur: Uber dévoile le revenu de ses chauffeurs français, 2019	<a href="https://www.rtf.be/info/economie/detail_9-15-euros-heure-uber-devoile-le-revenu-de-ses-chauffeurs-francais?id=10129766">https://www.rtf.be/info/economie/detail_9-15-euros-heure-uber-devoile-le-revenu-de-ses-chauffeurs-francais?id=10129766</a>
RTL-Info, Certains chauffeurs Uber ne parviennent plus à gagner leur vie: "On est devenu des esclaves", 2016	<a href="https://www.rtl.be/info/monde/economie/certains-chauffeurs-uber-ne-parviennent-plus-a-gagner-leur-vie-on-est-devenu-des-esclaves--862658.aspx">https://www.rtl.be/info/monde/economie/certains-chauffeurs-uber-ne-parviennent-plus-a-gagner-leur-vie-on-est-devenu-des-esclaves--862658.aspx</a>
La Croix - Economie, La rentabilité, un Graal encore lointain pour Uber, AFP, 2019	<a href="https://www.la-croix.com/Economie/rentabilite-Graal-encore-lointain-Uber-2019-11-05-1301058517">https://www.la-croix.com/Economie/rentabilite-Graal-encore-lointain-Uber-2019-11-05-1301058517</a>
L'Echo, Des taxis en masse à Bruxelles, Sarah Godard, 2018	<a href="https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html">https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html</a>

Bronnen	
<i>RTBF, Collecto, Heetch, Uber Comment rentrer chez soi la nuit à Bruxelles?, Bernadette Goffinet, 2018</i>	<a href="https://www.rtf.be/info/dossier/bon-a-savoir/detail_collecto-heetch-uber-comment-rentre-chez-soi-la-nuit-a-bruxelles?id=9809538">https://www.rtf.be/info/dossier/bon-a-savoir/detail_collecto-heetch-uber-comment-rentre-chez-soi-la-nuit-a-bruxelles?id=9809538</a>
<i>27 APRIL 1995. - Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur</i>	<a href="http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lq.pl?language=nl&amp;la=N&amp;cn=1995042733&amp;table_name=wet">http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lq.pl?language=nl&amp;la=N&amp;cn=1995042733&amp;table_name=wet</a>
<i>Taxis Bleus; Taxis verts; Taxis Ucclois - tarieven</i>	<a href="https://www.taxisbleus.be/index.php/nl/diensten/tarieven">https://www.taxisbleus.be/index.php/nl/diensten/tarieven</a> <a href="https://taxisverts.be/static/price-estimation-taxi?hl=nl">https://taxisverts.be/static/price-estimation-taxi?hl=nl</a> <a href="https://www.taxisucclois-2000.be/">https://www.taxisucclois-2000.be/</a> (geen Nederlandstalige versie beschikbaar) <a href="https://www.taxiproxi.be/tarif-taxi-departement-bruxelles">https://www.taxiproxi.be/tarif-taxi-departement-bruxelles</a>
<i>LesEchos, La qualité de service baisse chez les VTC, Lionel Steinmann, 2016</i>	<a href="https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242">https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242</a>
<i>Le Soir, Bruxelles: bientôt un contrôle public du profil des chauffeurs Uber, Arthur Sente, 2019</i>	<a href="https://www.lesoir.be/267432/article/2019-12-17/bruxelles-bientot-un-controle-public-du-profil-des-chauffeurs-uber">https://www.lesoir.be/267432/article/2019-12-17/bruxelles-bientot-un-controle-public-du-profil-des-chauffeurs-uber</a>
<i>RTL-Info, La face cachée d'Uber: 1.000€/mois pour 50h/semaine, SMS menaçants et faux papiers (vidéo), 2017</i>	<a href="https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx">https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx</a>
<i>RTL-Info, TENSION à Bruxelles: un chauffeur Uber, qui conduisait des diplomates mexicains, arrêté par un taximan (vidéo), 2017</i>	<a href="https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agresses-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx">https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agresses-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx</a>
<i>LesEchos, La qualité de service baisse chez les VTC, Lionel Steinmann, 2016</i>	<a href="https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242">https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242</a>
<i>L’Echo, Des taxis en masse à Bruxelles, Sarah Godard, 2018</i>	<a href="https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html">https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html</a>

Bronnen	
<i>RTBF, Uber : témoignage de passagers victimes d'agression sexiste et homophobe, A. Goderniaux, M. Joris, M. Bilterijs, 2019</i>	<a href="https://www.rtf.be/info/societe/detail_uber-temoignage-de-passagers-victimes-d-agression-sexiste-et-homophobe?id=10256206">https://www.rtf.be/info/societe/detail_uber-temoignage-de-passagers-victimes-d-agression-sexiste-et-homophobe?id=10256206</a>
<i>DH, Forest: une cliente de taxi agressée par un chauffeur Uber, Arnaud Farr, 2017</i>	<a href="https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/forest-une-cliente-de-taxi-agressee-par-un-chauffeur-uber-5a294158cd7095d1cd4c07d5">https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/forest-une-cliente-de-taxi-agressee-par-un-chauffeur-uber-5a294158cd7095d1cd4c07d5</a>
<i>Le Soir, En Uber ou en taxi, les femmes toujours en insécurité, Elodie Blogie, 2019</i>	<a href="https://plus.lesoir.be/265362/article/2019-12-06/en-uber-ou-en-taxi-les-femmes-toujours-en-insecurite">https://plus.lesoir.be/265362/article/2019-12-06/en-uber-ou-en-taxi-les-femmes-toujours-en-insecurite</a>
<i>RTL Info, Agressions sexuelles: Daphné ne prendra plus jamais un Uber seule après une expérience bouleversante, Halima Moane Sali, Elisabeth Wouters, 2019</i>	<a href="https://www.rtl.be/info/belgique/societe/agressions-sexuelles-daphne-ne-prendra-plus-jamais-un-uber-seule-apres-une-experience-bouleversante-1179623.aspx">https://www.rtl.be/info/belgique/societe/agressions-sexuelles-daphne-ne-prendra-plus-jamais-un-uber-seule-apres-une-experience-bouleversante-1179623.aspx</a>
<i>RTL Info, La face cachée d'Uber: 1.000€/mois pour 50h/semaine, SMS menaçants et faux papiers, Equipe RTL Info, 2017</i>	<a href="https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx">https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx</a>
<i>RTL Info, TENSION à Bruxelles: un chauffeur Uber, qui conduisait des diplomates mexicains, arrêté par un taximan, Arnaud Vankerckhove, 2017</i>	<a href="https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agresses-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx">https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agresses-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx</a>
<i>RTBF, La Fédération belge des taxis recrute 300 chauffeurs pour Bruxelles, Karim Fadoul, 2018</i>	<a href="https://www.rtf.be/info/regions/detail_la-federation-belge-des-taxis-recrute-300-chauffeurs-pour-bruxelles?id=10032128">https://www.rtf.be/info/regions/detail_la-federation-belge-des-taxis-recrute-300-chauffeurs-pour-bruxelles?id=10032128</a>

Bronnen	
<i>Yeeply, Application taxi: ce que vous devez savoir avant d'en créer une, Plateforme premium spécialisée dans le développement d'applications mobiles et de sites web personnalisés, 2018</i>	<a href="https://fr.yeeply.com/blog/application-taxi-ce-que-vous-devez-savoir/">https://fr.yeeply.com/blog/application-taxi-ce-que-vous-devez-savoir/</a>
<i>RTL Info, Bruxelles: l'application de taxis Victor Cab a du mal à décoller, Aline Wavreille, 2018</i>	<a href="https://www.rtf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-l-application-de-taxis-victor-cab-a-du-mal-a-decoller?id=10049887">https://www.rtf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-l-application-de-taxis-victor-cab-a-du-mal-a-decoller?id=10049887</a>
<i>Uber - Studie IPSOS 2016 en IPSOS 2019</i>	/
<i>SPW - Mobilitéportaal van Wallonië, Diensten toegelaten door de SPW, Lijsten van taxi- en VVB-uitbaters in Wallonië</i>	<a href="http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html">http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html</a>
<i>LaLibre.be, Optimisation du ring, autoroutes cyclables: Bruxelles et la Flandre s'allient en matière de mobilité, Belga, 2019</i>	<a href="https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/optimisation-du-ring-autoroutes-cyclables-bruxelles-et-la-flandre-s-allient-pour-traiter-de-mobilite-5dea2fcdd8ad58130dc6ee79">https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/optimisation-du-ring-autoroutes-cyclables-bruxelles-et-la-flandre-s-allient-pour-traiter-de-mobilite-5dea2fcdd8ad58130dc6ee79</a>
<i>Website Talixo, Verhuur van voertuigen met chauffeur</i>	<a href="https://talixo.com/?en/">https://talixo.com/?en/</a>
<i>Website Blacklane, Verhuur van voertuigen met chauffeur</i>	<a href="https://www.blacklane.com/en/">https://www.blacklane.com/en/</a>
<i>MIVB-website, Toegankelijkheid, TaxiBus, Gebruikersreglement 2018,</i>	<a href="https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/PMR/Taxibus%202015/Brochure_TaxiBus_NL.pdf">https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/STIB-MIVB/INTERNET/attachments/PMR/Taxibus%202015/Brochure_TaxiBus_NL.pdf</a>
<i>Total Benzine, Brandstofprijzen in de tankstations, 2019</i>	<a href="https://www.total.be/nl/mijn-tankstation/total-brandstoffen-voor-benzine-en-dieselveertuigen-belgie-excellium-95-brandstof-benzine">https://www.total.be/nl/mijn-tankstation/total-brandstoffen-voor-benzine-en-dieselveertuigen-belgie-excellium-95-brandstof-benzine</a>

## Bronnen

*Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, IBZ, Statistieken van bevolking, 2019*

<https://www.ibz.rn.fgov.be/nl/bevolking/statistieken-van-bevolking/>

[https://www.ibz.rn.fgov.be/fileadmin/user\\_upload/fr/pop/statistiques/population-bevolking-20200101.pdf](https://www.ibz.rn.fgov.be/fileadmin/user_upload/fr/pop/statistiques/population-bevolking-20200101.pdf)  
[https://www.ibz.rn.fgov.be/fileadmin/user\\_upload/fr/pop/statistiques/population-bevolking-20190101.pdf](https://www.ibz.rn.fgov.be/fileadmin/user_upload/fr/pop/statistiques/population-bevolking-20190101.pdf)

*Brussel Mobiliteit, regels voor het uitbaten van diensten voor de verhuur van limousines, 2019*

<https://mobiliteit-brussel.be/sites/default/files/notabetreffendedevergunningsaanvragen.pdf>

NBB, berekeningsmethode voor het bruto binnenlands product volgens het ESR 1995

<http://dev.ulb.ac.be/dulbea/documents/1462.pdf>

[https://www.nbb.be/doc/dq/n\\_method/m\\_inventaris\\_esr1995\\_nl\\_def.pdf](https://www.nbb.be/doc/dq/n_method/m_inventaris_esr1995_nl_def.pdf)



# Bijlage 2: Bronnen van de sociaal- economische impactanalyse

Bronnen	
<i>Gewestelijk Mobiliteitsplan, Mobiliteit Brussel, 2019</i>	<a href="https://goodmove.brussels/nl/gewestelijk-mobiliteitsplan/">https://goodmove.brussels/nl/gewestelijk-mobiliteitsplan/</a>
<i>Bijlagen bij het Gewestelijk mobiliteitsplan, Brussel Mobiliteit, 2019</i>	<a href="https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2019/07/2_Bijlagen_Ontwerp_Gew_Mobiliteitsplan_Good_Move_NL.pdf">https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2019/07/2_Bijlagen_Ontwerp_Gew_Mobiliteitsplan_Good_Move_NL.pdf</a>
<i>Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, 2019</i>	<a href="http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-Algemene-Beleidsverklaring-brussels-parelement-2019.pdf">http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-Algemene-Beleidsverklaring-brussels-parelement-2019.pdf</a>
<i>MIVB-website</i>	<a href="https://www.stib-mivb.be/article.html?!=nl&amp;_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f">https://www.stib-mivb.be/article.html?!=nl&amp;_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f</a>
<i>Voertuigen en wegennet, BISA, 2018</i>	<a href="https://bisa.brussels/themas/mobiliteit-en-vervoer/voertuigen-en-wegennet">https://bisa.brussels/themas/mobiliteit-en-vervoer/voertuigen-en-wegennet</a>
<i>Voiture électrique contre voiture essence ou Diesel, quelle est la plus polluante ?, Notre Planète, 2018</i>	<a href="https://www.notre-planete.info/actualites/1802-comparatif-voiture-electrique-essence-diesel-pollution">https://www.notre-planete.info/actualites/1802-comparatif-voiture-electrique-essence-diesel-pollution</a>
<i>Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives, EEA, 2018</i>	<a href="https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-from-life-cycle">https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-from-life-cycle</a>
<i>Coût d'entretien d'une voiture électrique, Automobile Propre, 2018</i>	<a href="https://www.automobile-propre.com/dossiers/cout-dentretien-dune-voiture-electrique/">https://www.automobile-propre.com/dossiers/cout-dentretien-dune-voiture-electrique/</a>
<i>Kerncijfers van de mobiliteit 2018, FOD Mobiliteit en Vervoer, 2018</i>	<a href="https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kerncijfers_mobiliteit_2018.pdf">https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kerncijfers_mobiliteit_2018.pdf</a>
<i>Katernen van het kenniscentrum van de mobiliteit in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, Brussel Mobiliteit, 2013</i>	<a href="https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen-kenniscentrum.pdf">https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen-kenniscentrum.pdf</a>

Bronnen	
<i>Impacts of car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities, Martin E. &amp; Shaheen S., 2016</i>	<a href="http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf">http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf</a>
<i>Website Splyt</i>	<a href="https://splyt.com/">https://splyt.com/</a>
<i>Autonomous Driving : Moonshot Project with Quantum Leap from Hardware to Software &amp; AI Focus, Deloitte, 2019</i>	<a href="https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/Deloitte_Autonomous-Driving.pdf">https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/Deloitte_Autonomous-Driving.pdf</a>
<i>What US consumers think of shared mobility, McKinsey, 2017</i>	<a href="https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/what-us-consumers-think-of-shared-mobility">https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/what-us-consumers-think-of-shared-mobility</a>
<i>Autonomous vehicles are cost-effective when used as taxis, Isaac G. Freedman, Ellen Kim, Peter A. Muennig, 2018</i>	
<i>Gauging the disruptive power of robo-taxis in autonomous driving, McKinsey, 2017</i>	<a href="https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/gauging-the-disruptive-power-of-robo-taxis-in-autonomous-driving">https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/gauging-the-disruptive-power-of-robo-taxis-in-autonomous-driving</a>
<i>Jaarlijks rapport van het Observatorium voor Toerisme, visit.brussels, 2018</i>	<a href="https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/barometres/rapport-annuel-2018---nl-final.pdf">https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/barometres/rapport-annuel-2018---nl-final.pdf</a>
<i>Does slower driving make us go faster?, Universit� de Sidney, 2018</i>	<a href="https://sydney.edu.au/business/news-and-events/news/2018/12/21/does-slower-driving-make-us-go-faster-.html">https://sydney.edu.au/business/news-and-events/news/2018/12/21/does-slower-driving-make-us-go-faster-.html</a>
<i>Lower urban speed limits: Better for citizens, better for the environment, better for all, Transport Environnement, 2000</i>	<a href="https://www.transportenvironment.org/docs/Factsheets,%20responses,%20etc/11-00%20Lower%20%20urban%20speed%20limits.htm">https://www.transportenvironment.org/docs/Factsheets,%20responses,%20etc/11-00%20Lower%20%20urban%20speed%20limits.htm</a>
<i>Ville 30, espace � Vivre, GRACQ, 2011</i>	<a href="http://www.ville30.be/files/Main/dossier.pdf">http://www.ville30.be/files/Main/dossier.pdf</a>

Bronnen	
<i>Cijfers, Leefmilieu Brussel, 2015</i>	<a href="https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/de-mobiliteit-brussel/cijfers">https://leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/de-mobiliteit-brussel/cijfers</a>
<i>Mode shift amplifiers: the importance of the out-of-vehicle experience, Miller S, 2012</i>	<a href="https://www.livablestreets.info/mode_shift_amplifiers_the_importance_of_the_out_of_vehicle_experience">https://www.livablestreets.info/mode_shift_amplifiers_the_importance_of_the_out_of_vehicle_experience</a>
<i>How Much Urban Traffic is Searching for Parking?, Dowling C., Fiez T., Ratliff L., Zhang B., 2017</i>	<a href="https://www.researchgate.net/publication/313879093_How_Much_Urban_Traffic_is_Searching_for_Parking">https://www.researchgate.net/publication/313879093_How_Much_Urban_Traffic_is_Searching_for_Parking</a>
<i>Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016</i>	<a href="https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_cs">https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_cs</a>
<i>Yang, Ren, Legara, Lin, Ong, Lin, Monterola, Phase Transition in Taxi Dynamics and Impact of Ridesharing, 2019</i>	<a href="https://www.groundai.com/project/phase-transition-in-taxi-dynamics-and-impact-of-ridesharing/2">https://www.groundai.com/project/phase-transition-in-taxi-dynamics-and-impact-of-ridesharing/2</a>
<i>Diepgaande sociaal-economische studie over betaalbare en rendabele taxi's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, REBEL, 2013</i>	/
<i>Onderzoek naar de tarieven van de Brusselse taxi's, Deloitte, 2015</i>	/
<i>Scénarios Bruxelles 2035 : Etude stratégique sur les scénarios de mobilité en Région Bruxelles Capitale et la transition à l'horizon 2035 à l'ère des véhicules autonomes, 2019, Arthur D. Little</i>	/
<i>Voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten, 2018, Economische en Sociale Raad voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest</i>	<a href="https://www.brupartners.brussels/nl/adviezen/adviezen-van-brupartners/par-date/2018/a-2018-020-esr/view">https://www.brupartners.brussels/nl/adviezen/adviezen-van-brupartners/par-date/2018/a-2018-020-esr/view</a>
<i>Principes voor de hervorming van de sector van het bezoldigde personenvervoer, Brussel Mobiliteit</i>	<a href="https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf">https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/principenota_taxiplan_0.pdf</a>