

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

25 MARS 2016

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant à libéraliser le secteur du  
transport rémunéré de personnes  
en Région bruxelloise**

(déposée par M. Vincent DE WOLF (F),  
Mmes Viviane TEITELBAUM (F),  
Anne-Charlotte d'URSEL (F) et  
M. Boris DILLIÈS (F))

**Développements**

L'avènement de nouvelles applications innovantes relatives au transport rémunéré de personnes a mis en exergue une réglementation trop contraignante en la matière. Ces contraintes découlent notamment de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Le cadre légal actuel prive le consommateur d'une offre de transport satisfaisante, notamment par la limitation du nombre de licences. La situation actuelle, créée par la Région bruxelloise, ne permet ni l'innovation ni l'efficacité du secteur et entraîne de facto l'absence d'une concurrence saine. Ainsi, « les entreprises en situation de concurrence imparfaite (...) utilisent des ressources importantes pour dissuader l'entrée de concurrents, pour réduire la force de la concurrence et pour augmenter les prix. De telles dépenses peuvent accroître les profits de l'entreprise, mais elles entraînent un gaspillage des ressources et diminuent le bien-être des consommateurs. »<sup>1</sup>. À cet égard, ce modèle économique ne correspond ni aux besoins des usagers bruxellois, ni à la révolution numérique qui est en cours.

La présente proposition de résolution vise à favoriser la libéralisation de ce marché. Elle implique la suppression de la régulation à l'entrée du secteur du transport rémunéré de personnes, afin de concentrer l'offre de mobilité sur les préférences de l'utilisateur et non sur l'intérêt de quelques individus.

<sup>1</sup> Stiglitz J., Walsh C., Lafay J-D (éds) (2011), Principes d'économie moderne, Bruxelles, De Boeck, p. 275.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2015-2016

25 MAART 2016

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende de sector van het  
bezoldigd personenvervoer in het Brussels  
Gewest te liberaliseren**

(ingediend door de heer Vincent DE WOLF (F),  
mevrouw Viviane TEITELBAUM (F),  
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en  
de heer Boris DILLIÈS (F))

**Toelichting**

De komst van nieuwe innoverende applicaties voor het bezoldigd personenvervoer heeft aangetoond dat de bestaande regelgeving te streng is. Die gestrengheid vloeit inzonderheid voort uit de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

De huidige wettelijke regeling ontzegt de consument een bevredigend aanbod van vervoer, inzonderheid als gevolg van de beperking van het aantal licenties. De huidige toestand, die het Brussels Gewest veroorzaakt heeft, is een belemmering voor innovatie en efficiëntie in de sector en leidt de facto tot een gebrek aan gezonde concurrentie. Zo gebruiken de bedrijven, die elkaar op niet perfecte wijze beconcurreren, aanzienlijke middelen om de toegang van concurrenten te ontraden, om de kracht van de concurrentie te beperken en om de prijzen te doen stijgen. Dergelijke uitgaven kunnen de winsten van het bedrijf verhogen, maar zij leiden tot een verspilling van de middelen en verminderen het welzijn van de consumenten<sup>1</sup>. Dat economisch model voldoet dus niet aan de behoeften van de Brusselse gebruikers en sluit ook niet aan bij de digitale revolutie die aan de gang is.

Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de vrijmaking van die markt te bevorderen. De resolutie impliceert de afschaffing van de regulering bij het betreden van de markt van het bezoldigd personenvervoer en het aanbod inzake mobiliteit aldus te richten op de voorkeur van de gebruiker en niet op het belang van enkele individuen.

<sup>1</sup> Stiglitz J., Walsh C., Lafay J-D (éds) (2011), Principes d'économie moderne, Brussel, De Boeck, p. 273.

Depuis quelques années, on observe l'émergence d'une véritable révolution technologique qui consiste en la combinaison de la démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et la performance des techniques de géolocalisation. C'est ce triple phénomène qui explique l'apparition de toute une série de nouvelles plates-formes dans le domaine du transport rémunéré de personnes. Via des applications, ces plates-formes mettent en contact usagers et conducteurs de voitures particuliers. Ces plates-formes sont apparues sur le marché bruxellois en 2013 et 2014. Résolument modernes, les solutions qu'offrent ces dernières sont autant d'atouts pour les politiques environnementales et économiques. En outre, l'avènement et le succès des concurrents numériques ont pointé les défaillances de la réglementation contraignante. C'est dans ce cadre et pour faire suite à une plainte déposée par le secteur des taxis que le tribunal de commerce a rendu un jugement par défaut<sup>2</sup> le 31 mars 2014 à l'encontre d'une des plus importantes plates-formes en constatant « qu'en transmettant des demandes de courses auprès de chauffeurs qui ne disposent pas de l'autorisation visée à l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale, relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, la citée commet un acte contraire aux pratiques honnêtes de marché. »<sup>3</sup>.

Néanmoins, l'arrivée de ces nouveaux concurrents « ouvre une opportunité inédite de libéralisation « spontanée » par le marché. Le rôle de la puissance publique est sans doute d'accompagner ce processus par la mise en place de règles du jeu équitables (« level playing field ») pour tous les acteurs du marché : abandon du numerus clausus et suppression des autres restrictions à l'entrée. »<sup>4</sup>. C'est cette opportunité qui sera analysée ci-après.

Le marché bruxellois du transport rémunéré de personnes est composé de 1.350 taxis (partagés par 1.500 salariés et 900 indépendants). On y compte 1.1<sup>5</sup> taxi pour 1.000 habitants<sup>6</sup>. Ces derniers sont en majorité affiliés (plus de 66 %) <sup>7,8</sup> à deux centrales téléphoniques qui se partagent un marché réglementé et dont la liberté d'accès est fortement limitée.

2 Trib. Comm. Bruxelles 31 mars 2014, RG A/14/01645.

3 Ibidem, p. 2.

4 Petit N. (2015), « Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Economie du Partage? », Liege Competition and Innovation Institute, LCCI policy Briefs, p. 4.

5 Ibidem, chiffres pour l'année 2014.

6 Si l'on compare l'offre relative en Région bruxelloise (1.1 taxis pour 1.000 habitants) par rapport à d'autres métropoles telles que Amsterdam ou Londres, notre offre relative est respectivement 4 à 7 fois moindre.

7 Taxis verts, Qui sommes-nous?, (page consultée le 10.02.2015), <http://www.taxisverts.be/qui-sommes-nous/>.

8 Taxis bleus, Espace particuliers, (page consultée le 10.02.2015), <http://www.taxisbleus.be/espace-particuliers/>.

Al enkele jaren, stelt men de opkomst van een echte technologische revolutie vast, die erin bestaat de democratisering van de smartphones, de ontwikkeling van de sociale netwerken en de mogelijkheden van de geolocatietechnieken te combineren. Dat driedubbel fenomeen verklaart waarom tal van nieuwe platformen ontstaan op het vlak van het bezoldigd personenvervoer. Via applicaties, brengen die platformen gebruikers en autobestuurders met elkaar in contact. Die platformen zijn op de Brusselse markt opgedoken in 2013 en 2014. Die oplossingen zijn zeer modern en vormen troeven voor het milieu- en economisch beleid. Bovendien is de opkomst en het succes van de digitale concurrentie een manier geweest om de tekortkomingen van de strenge regelgeving aan het licht te brengen. In dat kader, en om gevolg te geven aan een klacht die de taxisector heeft ingediend, heeft de handelsrechtbank op 31 maart 2014 een vonnis bij verstek<sup>2</sup> uitgesproken tegen één van de grootste platforms : « door aanvragen om ritten door te spelen aan chauffeurs die geen vergunning hebben in de zin van artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, voert de gedagvaarde partij een handeling uit die in strijd is met de eerlijke praktijken van de markt »<sup>3</sup>.

Nochtans biedt de komst van die nieuwe concurrenten « een nooit geziene kans om de markt « op spontane wijze » vrij te maken. De rol van de overheid bestaat er ongetwijfeld in die procedure te begeleiden via de invoering van billijke spelregels (« level playing field ») voor alle actoren op de markt : opgave van de numerus clausus en afschaffing van andere beperkingen bij het betreden van de markt. »<sup>4</sup>. Die kans wordt hierna onderzocht.

De Brusselse markt voor bezoldigd personenvervoer telt 1.350 taxi's (verdeeld over 1.500 loontrekkenden en 900 zelfstandigen). Er is 1,1<sup>5</sup> taxi voor 1000 inwoners<sup>6</sup>. Die taxi's (meer dan 66 %) <sup>7,8</sup> zijn meestal aangesloten bij twee telefooncentrales, die onder elkaar een gereguleerde markt verdelen waarvan de toegangsvrijheid sterk beperkt is.

2 Handelsrechtbank, Brussel 31 maart 2014, RG A/14/01645.

3 Ibidem, blz. 2.

4 Petit N. (2015), « Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Economie du Partage? », Liege Competition and Innovation Institute, LCCI policy Briefs, blz. 4.

5 Ibidem, cijfers voor het jaar 2014.

6 Als men het relatieve aanbod in het Brussels Gewest (1,1 taxi voor 1.000 inwoners) vergelijkt met andere grote steden zoals Amsterdam of Londen bedraagt ons relatief aanbod respectievelijk 4 tot 7 maal minder.

7 Taxis verts, Qui sommes nous?, (pagina geraadpleegd op 10.02.2015), <http://www.taxisverts.be/nl/wie-zijn-wij/>.

8 Taxis bleus, Espace particuliers, (pagina geraadpleegd op 10.02.2015), <http://www.taxisbleus.be/nl/particulieren/>.

« Au-delà des spécificités de l'offre et de la demande, le marché des taxis pose un problème : il est rarement concurrentiel. »<sup>9</sup>. En Région bruxelloise, ce manque de concurrence découle notamment de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur en son article 5<sup>10</sup>. Ce dernier prévoit le contingentement des licences octroyées, ce qui constitue une régulation de l'entrée dans le marché en sus des autres régulations<sup>11</sup>, à savoir le contrôle des prix, la restriction de ce type d'activité, l'obligation de service ou encore l'exigence de qualité. Ainsi, « l'industrie du taxi étant très réglementée et ayant le monopole du transport rémunéré automobile peut, dans certains cas, s'avérer une entrave aux demandes particulières de services de la population. »<sup>12</sup>.

Plus globalement, « des réglementations obsolètes créent un climat défavorable à la croissance quand bien même elles ne concernent qu'un nombre limité de domaines, car elles maintiennent la perception que certains secteurs restent durablement abrités alors que tous les autres doivent s'adapter. »<sup>13</sup>. À cet égard, « la libre entrée a l'avantage de permettre à l'offre de taxis de répondre facilement aux fluctuations non prévisibles de la demande, qui existent dans le cas des taxis. La régulation du nombre de taxis n'est donc en soi que rarement optimale. »<sup>14</sup>. En effet, « les mécanismes de réglementation économique de ces professions ont souvent un effet négatif sur l'activité et sur le niveau des prix. Ils figent l'offre de services, empêchent le développement de l'emploi et ne créent aucune pression à l'innovation. »<sup>15</sup>.

En outre, « la théorie économique soutient le principe d'une régulation de la qualité et, dans une certaine mesure, du prix, en particulier dans des situations où la négociation et l'échange d'informations entre le taxi et un client ne sont pas possibles de manière efficace. En revanche, l'instauration de restrictions à l'entrée est en général contestée. »<sup>16</sup>.

9 Institut de droit de la concurrence (2009), Réglementation, déréglementation et concurrence : Le cas des taxis, Paris, p. 41.

10 « Compte tenu de l'utilité publique du service, le nombre de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est limité. Le Gouvernement fixe le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées notamment en fonction des besoins ».

11 Largement inspiré de Frankena M., Pautler P.A. (1984), « An economic analysis of taxicab regulation », Staff Report of the Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, Washington.

12 OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 27.

13 Attali J. (2008), Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, Paris, p. 157.

14 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), p. 44.

15 Op. cit., Attali J. (2008), p. 155.

16 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), p. 44.

« Naast de specifieke kenmerken van vraag en aanbod, heeft de markt van de taxi's een probleem : de markt is zelden concurrentieel. »<sup>9</sup>. In het Brussels Gewest, vloeit dat gebrek aan concurrentie inzonderheid voort uit de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, meer bepaald artikel 5<sup>10</sup>. Dat artikel bepaalt de contingentering van de licenties die toegekend worden, wat betekent dat de toegang tot de markt gereguleerd wordt, naast andere regelgeving<sup>11</sup>, de prijscontrole, de beperking van dat type activiteit, de dienstverplichting of de kwaliteitsvereiste. Zo is de « taxisector sterk gereglementeerd en heeft de sector het monopolie van het bezoldigd vervoer per auto. De sector kan in bepaalde gevallen een belemmering vormen voor de bijzondere vragen om diensten vanwege de bevolking. »<sup>12</sup>.

Meer in het algemeen « creëert verouderde regelgeving een ongunstig klimaat voor de groei, ook al heeft die slechts betrekking op een aantal domeinen, omdat de perceptie blijft bestaan dat bepaalde sectoren duurzaam beschermd worden terwijl andere zich moeten aanpassen. »<sup>13</sup>. In dat verband, heeft « de vrije toegang als voordeel dat het taxi-aanbod gemakkelijk kan inspelen op niet-voorzien schommelingen in de vraag, wat het geval is voor de taxi's. De regulering van het aantal taxi's is dus op zich slechts zelden optimaal. »<sup>14</sup>. « De mechanismen voor economische regelgeving voor die beroepssectoren hebben immers vaak een negatief effect op de activiteit en het prijsniveau. Die mechanismen zetten een slot op de diensten, verhinderen jobcreatie en oefenen geen enkele druk voor innovatie uit. »<sup>15</sup>.

« De economische theorie steunt bovendien het principe van kwaliteitsvolle regulering en in zekere mate, van de regulering van de prijs, in het bijzonder in situaties waarbij de onderhandeling en de uitwisseling van informatie tussen taxi en klant niet op efficiënte wijze mogelijk zijn. De invoering van beperkingen op de toetreding tot de markt wordt daarentegen meestal betwist. »<sup>16</sup>.

9 Institut de droit de la concurrence (2009), Réglementation, déréglementation et concurrence : Le cas des taxis, Paris, p. 41.

10 « Gelet op het openbaar nut van de dienst geldt er een beperking van het aantal voertuigen die gebruikt kunnen worden in het kader van exploitatievergunningen voor een taxidienst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De regering bepaalt het maximum aantal voertuigen waarvoor exploitatievergunningen afgegeven kunnen worden op basis onder andere van de behoeften ».

11 Grotendeels geïnspireerd door Frankena M., Pautler P.A. (1984), An economic analysis of taxicab regulation, Staff Report of the Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, Washington.

12 OCDE (2007), The regulation of the taxi industrie, Round Table 133, Parijs, blz. 25.

13 Attali J. (2008), Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, Parijs, blz. 157.

14 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), blz. 44.

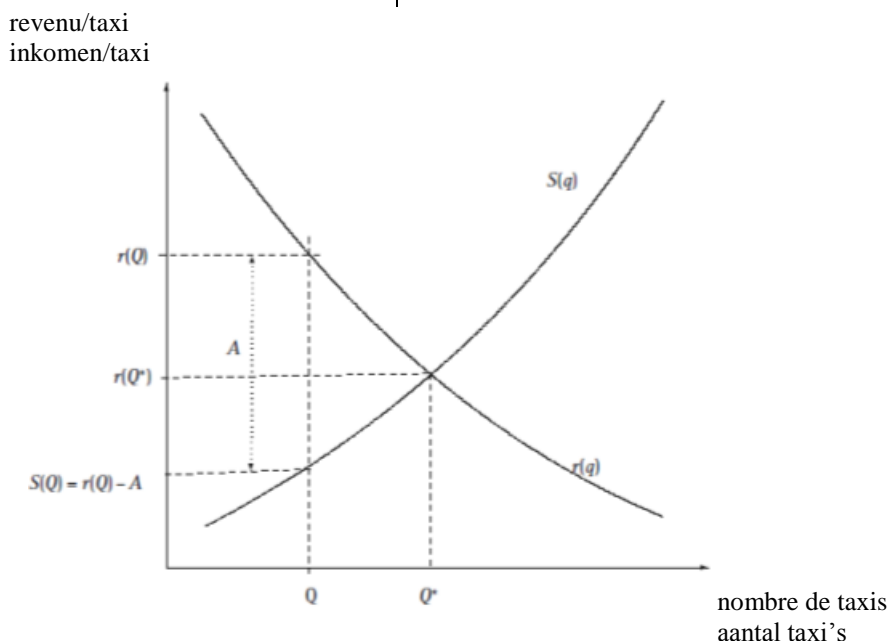
15 Op. cit., Attali J. (2008), blz. 155.

16 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), blz. 44.

Par exemple, Manski et Wright soutiennent que l'augmentation du nombre de taxis est bénéfique pour les consommateurs, car cette augmentation réduit le temps d'attente, mais également profitable aux chauffeurs de taxi.

En effet, ils démontrent que la baisse du temps d'attente augmente suffisamment la demande pour aboutir à une réduction du pourcentage de trajets vacants, donc à une hausse des revenus des taxis.<sup>17</sup>

Sur le plan théorique, on peut schématiser la situation que nous connaissons notamment en Région bruxelloise au moyen du graphique reproduit ci-après :



Soit le nombre de taxis en abscisse et le revenu par taxi (et par unité de temps) en ordonnée. L'offre, notée  $S(q)$  est une fonction croissante et la demande, notée  $r(q)$ , est décroissante. Si le nombre de taxis est élevé, le revenu par taxi est faible. Et cela en raison tant de la concurrence des prix que de la difficulté de remplissage. Si la réglementation n'existait pas, l'équilibre se situerait au point d'intersection des courbes. Or, la quantité de taxis autorisés est de  $Q$ . Il devrait idéalement être de  $Q'$ . Dans la situation existante, on voit que le revenu de taxi (et donc le prix que paie le consommateur) est trop important. La valeur  $A$  correspond au prix de la licence (qui permet au taximan de jouir de cette situation où il gagne un revenu plus important que dans une situation de véritable concurrence).  $A$  correspond à l'écart point  $Q$  entre la courbe de l'offre et la courbe de la demande. Ainsi, « les économistes sont relativement unanimes à estimer que la combinaison des différentes régulations de prix et d'entrée dans le secteur des taxis est inefficace et nuit au consommateur, en particulier parce qu'elle induit une augmentation du temps d'attente moyen d'un taxi, ainsi que des prix trop élevés. La réglementation de l'entrée réduit le nombre de taxis, ce qui augmente le temps d'attente. Les

Manski en Wright beweren bijvoorbeeld dat de toename van het aantal taxi's voordelig is voor de consumenten, omdat die toename de wachttijden vermindert, maar ook voor de taxichauffeurs.

Zij tonen immers aan dat de vermindering van de wachttijd de vraag genoeg verhoogt om te komen tot een vermindering van het percentage lege ritten en dus tot een verhoging van het inkomen van de taxichauffeurs<sup>17</sup>.

Op theoretisch vlak, kan de huidige situatie in het Brussels Gewest met de onderstaande grafiek worden geschematiseerd :

Het aantal taxi's wordt weergegeven op de x-as en het inkomen per taxi (en per tijdseenheid) wordt weergegeven op de y-as. Het aanbod,  $S(q)$ , is een stijgende functie en de vraag,  $r(q)$ , is een dalende functie. Als het aantal taxi's hoog is, is het inkomen per taxi laag. Dat wordt zowel verklaard door de prijzenslag als door het probleem om de taxi's te vullen. Als de reglementering niet bestond, zou het evenwicht zich bevinden op het snijpunt van de curves. Het aantal toegelaten taxi's is  $Q$ . Idealiter zou het  $Q'$  zijn. In de huidige situatie, ziet men dat het inkomen van de taxi (en dus de prijs die de consument betaalt) te hoog is. De waarde  $A$  komt overeen met de prijs van de licentie (waardoor de taxichauffeur een groter inkomen kan hebben dan in geval van echte concurrentie).  $A$  komt overeen met het verschil, punt  $Q$ , tussen de curve van het aanbod en de curve van de vraag. « De economen zijn er het vrij over eens dat de combinatie van de verschillende reguleringen betreffende de prijs en de toegang tot de taxisector niet efficiënt is en de consument benadeelt, inzonderheid omdat ze leidt tot een verhoging van de gemiddelde wachttijd op een taxi en tot te hoge prijzen. De reglementering van de toegang beperkt het aantal taxi's,

17 Largement inspirée de Manski C.F., Wright J.D., (1976), « Nature of equilibrium in the market for taxi services », Quarterly Review of Economics and Business, vol.16, pp. 151-11.

17 Ruim geïnspireerd door Manski C.F., Wright J.D., (1976), Nature of equilibrium in the market for taxi services, Quarterly Review of Economics and Business, vol. 16, blz. 151-11.

régulations de services, par exemple celles interdisant le partage de véhicules, augmentent inutilement le coût de la production du taxi et pèsent donc sur les prix. »<sup>18</sup>.

Cette régulation implique donc que ce n'est pas la demande réelle qui détermine le nombre optimal de taxis en circulation, ce sont les pouvoirs publics qui déterminent arbitrairement ce dernier. A cet égard, les principes rappelés dans l'arrêt *Arduino* de la Cour de Justice des Communautés européennes mentionnent « l'interdiction qui impose aux Etats membres de ne pas prendre ou maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises, qu'il y a violation de l'article 105 du traité lorsqu'un Etat membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à cet article ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique »<sup>19</sup>. Cet arrêt nous invite à remettre en cause cette régulation. Ensuite, eu égard au cadre légal, le modèle économique des taxis s'est érigé sur la théorie de recherche de rente qui correspond au fait qu'« au lieu d'améliorer leurs services ou de réduire leurs prix, les entreprises rentières dépensent leurs ressources pour convaincre les organismes de réglementation de limiter la concurrence ou autrement de redistribuer les ressources en leur faveur. »<sup>20</sup>. Et ce en dépit du fait que le secteur a un rôle complémentaire essentiel pour la mobilité, comme le rappelle le Plan Iris II : « La Région entend valoriser le rôle du taxi comme un moyen de transport performant qui participe à la réduction du nombre de voitures individuelles en circulation. Le taxi est adapté aussi bien pour le transport individuel que comme transport collectif à la demande, sur des longs trajets ou pour des petites courses, en complément des transports publics »<sup>21</sup>. Le coût à charge de la collectivité est trop important. Ce coût pourrait être amoindri avec l'arrivée de nouveaux acteurs. Pour exemple, le coût total de subventionnement par la Région de ce secteur privé s'élève pour la période 2010-2014 à 9.936.000,00 euros<sup>22</sup>.

Enfin, ce cadre économique rend ce secteur très sensible à une modification de la régulation instituée. En outre, « les chauffeurs de taxi constituent un groupe relativement homogène, susceptible d'une action particulièrement visible sous la forme d'un blocage de la circulation. De plus, les populations lésées ne constituent pas un ensemble homogène susceptible de s'opposer au lobbying des taxis. »<sup>23</sup>.

wat de wachttijd verhoogt. De reguleringen van diensten, bijvoorbeeld die welke het delen van het voertuig verbieden, verhogen nodeloos de productiekosten van de taxi en wegen dus op de prijzen. ».

Die regulering impliceert bijgevolg dat het niet de reële vraag is die het optimale aantal taxi's in het verkeer bepaalt, maar dat de overheden dat aantal willekeurig bepalen. In dat verband, vermelden de principes waaraan herinnerd wordt in het *Arrest-Arduino* van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen dat « de lidstaten verplicht geen maatregelen, zelfs niet van wettelijke of bestuursrechtelijke aard, te nemen of te handhaven die het nuttig effect van de op de ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken. Dit zou met name het geval zijn, wanneer een lidstaat het tot stand komen van met artikel 105 strijdige mededingingsregelingen begunstigt dan wel de werking ervan verstrekt, of aan zijn eigen regeling het overheidskarakter ontnemt door de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten tot interventie op economisch gebied aan particuliere marktdeelnemers over te dragen. »<sup>19</sup>. Dat arrest moet ons die regulering opnieuw ter discussie doen stellen. Vervolgens, gelet op het wettelijk kader, is het economisch model van de taxi's gebaseerd op de theorie van het zoeken naar rente die overeenkomt met het feit dat, in plaats van hun diensten te verbeteren of hun prijzen te verlagen, de rentebedrijven hun middelen uitgeven om de reguleringsinstanties te overtuigen de mededinging te beperken of, anders, de middelen in hun voordeel te herverdelen<sup>20</sup>. Ondanks het feit dat de sector een essentiële aanvullende rol heeft voor de mobiliteit, zoals het Iris II-plan dat stelt : « Het Gewest is dan ook vast van plan om de taxi duidelijk naar voor te schuiven als efficiënt vervoermiddel dat bijdraagt tot het verlagen van de druk van het autoverkeer. Taxi's zijn zowel geschikt voor individueel als voor collectief vervoer en zowel voor lange als voor korte ritten als aanvulling op het openbaar vervoer. »<sup>21</sup>, kost dat de gemeenschap te veel. Die kostprijs kan worden verlaagd bij de komst van nieuwe actoren. De totale kost van de gewestelijke subsidies voor die privésector bedraagt 9.936.000,00 euro<sup>22</sup> voor de periode 2010-2014.

Tot slot maakt dat economisch kader de sector zeer gevoelig voor een wijziging van de ingestelde regeling. Bovendien vormen de taxichauffeurs een relatief homogene groep, die bijzonder zichtbare actie kan ondernemen door het verkeer te blokkeren. Voorts vormt de benadeelde bevolking geen homogeen geheel dat zich tegen taxiacties kan verzetten<sup>23</sup>.

18 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), p. 45.

19 CJCC, 19 février 2002, *Arduido*, C-35-99.

20 Vasihev D. (2013), « Les taxis doivent servir les usagers, pas courtiser les régulateurs », in *L'Echo*, (06.08.2013).

21 Plan IRIS II, p. 100

22 B. Grouwels, Bruxelles : une ambition pragmatique. Plan stratégique. Un taxi pour l'avenir, p. 51.

23 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), p. 45.

18 Op. cit., Institute of Competition Law (2009), p. 45.

19 HvJEG, 19 februari 2002, *Arduido*, C-35-99.

20 Vasihev D. (2013), « Les taxis doivent servir les usagers, pas courtiser les régulateurs », in « *l'Echo* » (06.08.2013).

21 Iris II-plan, blz. 100.

22 B. Grouwels, Brussel : een pragmatische ambitie. Strategisch plan. Taxi naar de toekomst, p. 51.

23 Op. cit., Institute of Competition Law (2009), p. 45.

Les restrictions imposées sont souvent mises en exergue lors d'une ouverture du secteur à l'entrée. À cet égard, l'exemple international a démontré qu'à court terme, cette ouverture s'est traduite par une augmentation du nombre de taxis. Pour exemples, le nombre de taxis a été « multiplié par 3 à Dublin entre 1990 et 1991, et par 2 en moyenne en Irlande ; en Nouvelle-Zélande, il a augmenté de 68 % dans les grandes villes ; en Suède, la libéralisation a conduit à une augmentation de 75 % en un an, et de plus de 33 % entre 1989 et 1991. Aux États-Unis, les augmentations du nombre de taxis sont de 83 % à Phoenix, de 127 % à San Diego et 33 % à Seattle. La conséquence de cette augmentation du nombre de taxis est la diminution des temps d'attente : à Dublin, plus de 60 % des courses étaient effectuées avec moins de cinq minutes d'attente, contre 20 % avant la réforme »<sup>24</sup>.

En outre, les conclusions de l'étude de l'OCDE<sup>25</sup> confirment que les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché ont été surestimés dans le passé : « bon nombre de pays ont mis en oeuvre une déréglementation de l'accès, qui a abouti à une baisse notable des temps d'attente. »<sup>26</sup>. Ces conclusions rappellent également que l'on constate une amélioration de la structure du marché dans le cas d'une ouverture. Au-delà des externalités positives sur la demande d'une ouverture du secteur, les conclusions de l'OCDE indiquent qu'il est nécessaire que la réglementation des prix existe afin « d'éviter que la position de négociation du consommateur ne soit affaiblie en raison des coûts de recherche et de transfert »<sup>27</sup>. Enfin, eu égard à la comparaison internationale, l'OCDE indique que « moins le sous-secteur du marché des taxis hélés est développé et moins la réglementation des prix est importante. »<sup>28</sup>. En dépit des externalités positives de cette déréglementation à l'entrée, cette dernière ne permettrait pas forcément aux plates-formes numériques de s'intégrer sur le marché eu égard aux autres contraintes de régulation existantes.

Enfin, l'étude de l'OCDE nous indique que la déréglementation à l'entrée, pour des pays comme la Suède, la Nouvelle-Zélande ou encore les Pays-Bas n'a pas induit, à moyen terme, un mécontentement du secteur. Néanmoins, à court terme, un certain mécontentement peut être constaté comme cela a été le cas en Irlande.

La présente proposition de résolution vise à demander au Gouvernement d'étudier deux possibilités pour libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes : l'une consisterait à indemniser l'opérateur historique dans le cadre d'une libéralisation et l'autre, à créer un cadre juridique distinct définissant le régime principal de l'activité de transport rémunéré de personnes d'une part et un régime accessoire d'autre part.

24 Op. cit., Institut de droit de la concurrence (2009), p. 46.

25 OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 171.

26 Ibidem.

27 Ibidem.

28 Op. cit., p. 178.

De opgelegde beperkingen worden vaak benadrukt bij een opening van de sector wat de toegang tot de markt betreft. Ter zake heeft het internationaal voorbeeld aangetoond dat, op korte termijn, die opening leidt tot een toename van het aantal taxi's. Zo bijvoorbeeld is het aantal taxi's driemaal zo hoog geworden in Dublin tussen 1990 en 1991, en gemiddeld tweemaal zo hoog in Ierland; in Nieuw-Zeeland, is het toegenomen met 68 % in de grote steden ; in Zweden heeft de liberalisering geleid tot een toename met 75 % in een jaar en met meer dan 33 % tussen 1989 en 1991. In de Verenigde Staten, bedraagt de toename van het aantal taxi's 83 % in Phenix, 127 % in San Diego en 33 % in Seattle. Het gevolg van die toename van het aantal taxi's is een daling van de wachttijden : in Dublin, werd meer dan 60 % van de ritten uitgevoerd met minder dan vijf minuten wachttijd, tegen 20 % vóór de hervorming »<sup>24</sup>.

Bovendien bevestigen de conclusies van een OESO-onderzoek dat de argumenten voor de reglementering van de toegang tot de markt in het verleden werden overschat : vele landen hebben komaf gemaakt met de reglementering van de toegang, wat geleid heeft tot een merkbare daling van de wachttijden. Tevens wordt in die conclusies erop gewezen dat een verbetering van de marktstructuur wordt vastgesteld in geval van een opening. Naast de positieve externe gevolgen van een opening van de markt op de vraag, geven de conclusies van de OESO aan dat reglementering van de prijzen nodig is om te voorkomen dat de onderhandelingspositie van de consument wordt verzwakt wegens de opzoekings- en transferkosten. Tot slot, gelet op de internationale vergelijking, stelt de OESO dat de prijsreglementering aanzienlijker is naarmate de subsector van de aangeroepen taxi's minder ontwikkeld is. Ondanks de positieve externe gevolgen van de deregulering bij de start, zou die de digitale platformen niet noodzakelijk de mogelijkheid bieden opgenomen te worden in de markt, gelet op de andere reguleringsverplichtingen die bestaan.

Tot slot leert het OESO-onderzoek ons dat deregulering bij de toegang, in landen zoals Zweden, Nieuw-Zeeland of Nederland, op middellange termijn niet heeft geleid tot ontevredenheid in de sector. Niettemin kan op korte termijn enige ontevredenheid worden vastgesteld, zoals het geval was in Ierland.

Dit voorstel van resolutie beoogt de Regering te vragen twee mogelijkheden te onderzoeken voor de liberalisering van de sector van het bezoldigd personenvervoer : de ene zou erin bestaan de historische operator te vergoeden in het kader van een liberalisering en de andere een afzonderlijk rechtskader tot stand te brengen met de omschrijving van het hoofdsysteem van de activiteit van bezoldigd personenvervoer enerzijds en een aanvullend systeem anderzijds.

24 Op. cit., Institute of Competition Law (2009), p. 46.

25 OESO (2007) « La (dé)réglementation du secteur des taxis, table ronde 133 », Paris, p. 171.

26 Ibidem.

27 Ibidem.

28 Op. cit., p. 178.

Le premier point afin d'éviter tout mécontentement du secteur à court terme, consiste à étudier la possibilité d'indemniser ce dernier de la perte occasionnée par la suppression de la licence. En effet, « les bienfaits des réformes arrivent lentement (...) alors que les coûts sont immédiats. Une solution est de prendre aujourd'hui une partie du surplus de richesse à venir pour compenser ceux qui vont souffrir aujourd'hui de la réforme<sup>29</sup>. A cet égard et à la suite de la déréglementation opérée en Irlande en 2001, « le Taxi Hardship Panel a recommandé d'effectuer le paiement de 12,6 millions d'euros pour répondre aux revendications persistantes à propos des difficultés financières extrêmes subies par certains titulaires de licences de taxis après la déréglementation des services de taxis. »<sup>30</sup>. Cette méthode de réforme avec compensation permet de résoudre deux décalages. Le premier est celui du besoin de modernisation du secteur alors qu'il existe une hostilité du même secteur. Le deuxième décalage, temporel quant à lui, pose une autre question : « comment indemniser aujourd'hui, de manière crédible, les perdants avec les gains de demain? La compensation ne doit pas seulement être juste, elle doit aussi être versée au préalable. Sinon les perdants potentiels continueront à s'opposer à la réforme. »<sup>31</sup>. Ainsi, la Région peut répondre à cette question en étudiant le rachat des licences aujourd'hui et financer ce rachat plus tard par la levée d'une taxe régionale sur les courses des nouveaux entrants par exemple. Paradoxalement, la libéralisation du secteur des taxis revient ici à nationaliser les licences.

« La libéralisation du secteur des taxis, avec rachat des licences au prix du marché et taxation des clients futurs, est la meilleure solution à la pénurie actuelle. C'est une solution économiquement efficace, socialement juste et politiquement acceptable. Son coût pour la collectivité est nul puisque la dette sera entièrement financée par les utilisateurs ; le gouvernement ne fera que l'avance du paiement de compensation. Quant aux chauffeurs de taxis actuellement en exercice, ils perdront leur rente, mais cette rente est illusoire puisqu'ils doivent l'acheter sous forme de licence. Pour eux, comme pour l'Etat, l'opération est financièrement blanche. »<sup>32</sup>. En outre, notons que la libéralisation s'accompagnera de la création de milliers d'emplois en Région bruxelloise. Sur la base des exemples internationaux tels que Dublin ou Stockholm, on peut s'attendre, à court terme, à une augmentation de 100 à 150 % du nombre de chauffeurs.

Le deuxième point, qui est préconisé dans la présente proposition, serait de statuer sur une réglementation spécifique telle que les « TNCs » pour « Transport Network Companies »<sup>33</sup>. Celle-ci a d'ailleurs été mise en oeuvre dans nombreuses villes aux États-Unis, mais également à

Het eerste punt, ter voorkoming van elke ontevredenheid van de sector op korte termijn, bestaat erin de mogelijkheid te onderzoeken de sector te vergoeden voor het verlies als gevolg van de afschaffing van de vergunning. De voordelen van de hervormingen laten zich inderdaad maar traag gevoelen terwijl de kosten onmiddellijk opduiken. Een oplossing bestaat erin een deel van het overschot aan toekomstige rijkdom vandaag te gebruiken ter compensatie van degenen die vandaag onder de hervorming lijden<sup>29</sup>. In dat verband en ingevolge de deregulering in Ierland in 2001, heeft het Taxi Hardship Panel aanbevolen om 12,6 miljoen euro te betalen om tegemoet te komen aan de aanhoudende zeer grote financiële moeilijkheden van sommige houders van een taxivergunning na de deregulering van de taxidiensten<sup>30</sup>. Die hervormingsmethode met compensatie kan twee discrepanties goedmaken. De eerste is de behoefte aan modernisering van de sector hoewel die sector daar tegen is. De tweede discrepantie, in de tijd ditmaal, is de vraag naar een geloofwaardige vergoeding van de verliezers met de winst van morgen? De compensatie moet niet enkel rechtvaardig zijn, maar moet ook op voorhand betaald worden. Anders blijven de potentiële verliezers zich verzetten tegen de hervorming<sup>31</sup>. Zo kan het Gewest op die problematiek inspelen door de wederkoop van licenties vandaag te onderzoeken en die wederkoop later te financieren door de heffing van een gewestbelasting op de ritten van nieuwkomers bijvoorbeeld. Paradoxaal genoeg, komt de vrijmaking van de taxisector hier neer op de nationalisering van de vergunningen.

De vrijmaking van de taxisector met de wederkoop van de vergunning tegen marktprijs en een belastingheffing voor de toekomstige klanten, is de beste oplossing voor de huidige schaarste. Het is een economisch efficiënte, sociaal billijke en politiek aanvaardbare oplossing. De kost voor de gemeenschap is nul omdat de schuld volledig betaald wordt door de gebruikers; de regering betaalt enkel het voorschot van de compensatie. De huidige taxibestuurders verliezen hun rente, maar die rente is een illusie want zij moeten die immers betalen in de vorm van een vergunning. Voor hen, net als voor de Staat, is het een vestzakbroekzakoperatie. Bovendien stellen wij vast dat de vrijmaking zal zorgen voor duizenden nieuwe jobs in het Brussels Gewest. Op basis van de internationale voorbeelden uit Dublin of Stockholm, mag men op korte termijn een stijging met 100 tot 150% van het aantal chauffeurs verwachten.

Het tweede punt dat in dit voorstel verdedigd wordt, is het opstellen van een specifieke regelgeving zoals de Transport Network Companies (TNC). Die is trouwens al ingevoerd in veel steden in de Verenigde Staten, maar ook in Calcutta om die platforms voor hun verantwoorde-

29 Ibidem, p. 15.

30 OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 160.

31 Op. cit., Delpa J., Wyplosz, C. (eds) (2007), p. 16.

32 Ibidem, p. 42.

33 COMMISSION OF THE STATE OF CALIFORNIA, (page consultée le 11.02.2015), <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.pdf>.

29 Ibidem, blz. 15.

30 OESO (2007) « La (dé)réglementation du secteur des taxis, table ronde 133 », Paris, p. 160.

31 Op. cit., Delpa J., Wyplosz, C. (eds) (2007), p. 16.

32 Ibidem, p. 42.

33 COMMISSION OF THE STATE OF CALIFORNIA, (page consultée le 11.02.2015), <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.pdf>.

Calcutta afin de responsabiliser lesdites plates-formes. Concrètement, cette réglementation, qui diffère légèrement d'une ville à l'autre, instaure un statut particulier aux nouveaux concurrents numériques. À Washington, par exemple :

- les plates-formes paient une commission<sup>36</sup> de 0,25 \$ par trajet aux autorités de manière trimestrielle ;
- tout véhicule doit être inspecté au moment de l'enregistrement sur la plates-forme du concurrent numérique et doit pouvoir être visible à l'aide d'un signe distinctif ;
- la plates-forme doit contracter une assurance de responsabilité civile afin de couvrir le conducteur et le passager lors d'un trajet, et une autre assurance pour le conducteur enregistré sur la plates-forme numérique ;
- la réglementation interdit qu'un conducteur enregistré sur une plates-forme TNAC soit hélé sur la voie publique ou puisse user des bandes de taxis.

La présente proposition propose dans un premier temps d'étudier une libéralisation du secteur du transport rémunéré de personnes en supprimant le numerus clausus, tout en maintenant une régulation des prix ou en étudiant la fixation d'un prix minimum et maximum.

Dans un second temps, la présente proposition de résolution propose de prendre en considération les réglementations internationales en la matière, mais également d'étudier la possibilité d'introduire un régime accessoire pour les chauffeurs de ces plates-formes afin de limiter l'activité par un double mécanisme. Premièrement, par la mise en place d'un système de quota maximum de connexion hebdomadaire pour les conducteurs affiliés à ces plates-formes. Deuxièmement et parallèlement, par l'instauration d'un plafond en ce qui concerne les revenus perçus de cette activité en l'alignant, par exemple, sur le coût de l'amortissement annuel du véhicule utilisé. Cette solution, à étudier, permettrait de confirmer le caractère accessoire de l'activité des chauffeurs affiliés à ces plates-formes, et par conséquent, de confirmer le caractère principal des conducteurs de taxis, en leur laissant notamment le privilège de la maraude et du stationnement en voirie.

34 D'autres gouvernements ont instauré d'autres modèles de revenus tels qu'un pourcentage sur les revenus ou des frais annuels fixes.

likeness te stellen. De regelgeving verschilt licht van stad tot stad, maar geeft een bijzonder statuut aan de nieuwe digitale concurrenten. In Washington bijvoorbeeld :

- betalen de platforms elk trimester een commissie<sup>36</sup> van 0,25 dollar per traject aan de overheid ;
- moet elk voertuig worden gecontroleerd op het moment van de inschrijving op het platform van de digitale concurrent en moet die met een apart kenteken herkenbaar zijn ;
- moet het platform een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid sluiten om de bestuurder en de passagier te dekken tijdens een rit en een andere verzekering voor de bestuurder die op het digitaal platform ingeschreven staat ;
- verbiedt de regelgeving dat een bestuurder die op een TNAC-platform ingeschreven is, op straat aangeroepen wordt of gebruik maakt van de taxistroken.

Dit voorstel stelt voor om in een eerste fase, de liberalisering van de sector van het bezoldigd personenvervoer te onderzoeken : de afschaffing van de numerus clausus maar met behoud van prijsregulering of vaststelling van een minimum- en maximumprijs.

Dit voorstel van resolutie stelt voor om, in een tweede fase, de internationale regelgeving onder de loep te nemen en de mogelijkheid te onderzoeken om een bijkomend stelsel voor de chauffeurs van die platformen in te voeren om de activiteit via een dubbel mechanisme binnen de perken te houden. Ten eerste, door de invoering van een systeem van maximale quota van verbindingen per week voor de chauffeurs die met die platforms werken. Ten tweede en terzelfder tijd, door de invoering van een maximum voor de inkomsten uit die activiteit door dat bijvoorbeeld af te stemmen op de kosten van de jaarlijkse afschrijving van het gebruikte voertuig. Die oplossing, die bestudeerd moet worden, zou bevestigen dat de activiteit van de chauffeurs die toetreden zijn tot die platformen, een bijkomende bezigheid is en bijgevolg dat de activiteit van de taxichauffeurs een hoofdbezigheid is en die laatsten onder meer het voorrecht krijgen om op zoek te gaan naar klanten en om op de weg te parkeren.

34 Andere regeringen hebben andere inkomstenmodellen ingevoerd zoals een percentage op de inkomsten of vaste jaarlijkse kosten.



Pour conclure, la présente proposition de résolution a pour objectif de répondre à une double préoccupation :

- 1) pallier les défaillances des réglementations actuelles qui empêchent l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché ;
- 2) définir un nouveau cadre réglementaire spécifique à ces nouveaux concurrents.

Vincent DE WOLF (F)  
Viviane TEITELBAUM (F)  
Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Boris DILLIÈS (F)

Tot besluit strekt dit voorstel van resolutie ertoe tegemoet te komen aan een dubbele bekommernis :

- 1) de tekortkomingen in de huidige verordeningen die de intrede van nieuwe actoren op de markt tegenhouden, weg te werken ;
- 2) een nieuw specifiek bestuursrechtelijk kader vast te stellen voor die nieuwe concurrenten.

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en Région bruxelloise

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Plan IRIS II qui indique que « le taxi cumule les avantages et complète utilement l'offre de transports publics, notamment pour les zones géographiques ou les tranches horaires moins bien couvertes (...) il contribue à donner un choix alternatif réellement efficace à la voiture individuelle » ;

Considérant les principes rappelés dans l'arrêt Arduino de la Cour de Justice des Communautés européennes, et qu'il y a violation de l'article 105 du traité « l'interdiction qui impose aux Etat membres de ne pas prendre ou maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises, et qu'il y a violation de l'article 105 du traité lorsqu'un État membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à cet article ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique »<sup>35</sup> ;

Considérant le jugement<sup>36</sup> rendu par le tribunal de commerce du 31 mars 2014 qui stipule qu'en effectuant « des demandes de courses auprès de chauffeurs qui ne disposent pas d'autorisation visée à l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, la citée commet un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché » ;

Considérant les conclusions<sup>37</sup> de l'étude de l'OCDE relative à la déréglementation du secteur des taxis, qui indiquent que « les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché ont été surestimés dans le passé et que bon nombre de pays qui ont mis en oeuvre une déréglementation de l'accès ont abouti à une baisse notable des temps d'attente d'une part, et qu'une amélioration de la structure du marché des taxis est constatée d'autre part » ;

Considérant le vide juridique entourant l'activité de ces nouveaux acteurs en matière d'exercice de leurs activités comme en matière fiscale ;

35 CJCC, 19 février 2002, Arduino, C-35-99.

36 Trib Comm. Bruxelles 31 mars 2014, RG A/14/01645.

37 OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 171.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### ertoe strekkende de sector van het bezoldigd personenvervoer in het Brussels Gewest te liberaliseren

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Aangezien het Iris II-plan stelt dat « de taxi verschillende voordelen biedt en een handige aanvulling vormt op het openbaar vervoer. Dat is vooral zo in de geografische zones en op tijdstippen van de dag en de nacht dat het openbaar vervoer niet of nauwelijks beschikbaar is. (...) biedt de taxi een doeltreffend alternatief voor de individuele wagen » ;

Gelet op de principes die het arrest-Arduino van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in herinnering brengt, te weten dat « de lidstaten geen maatregelen, zelfs niet van wettelijke of bestuursrechtelijke aard, mogen nemen of handhaven, die het nuttige effect van de op de ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken » en dat « wanneer een lidstaat het tot stand komen van met artikel 105 strijdige mededingingsregelingen oplegt of begunstigt dan wel de werking ervan versterkt, of aan zijn eigen regeling het overheidskarakter ontnemt door de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten tot interventie op economisch gebied aan particuliere marktdeelnemers over te dragen »<sup>35</sup>.

Gelet op het vonnis<sup>36</sup> van de rechtbank van koophandel van 31 maart 2014 volgens hetwelk « de gedagvaarde partij, met de verzoeken om ritten aan chauffeurs die niet beschikken over de vergunning bedoeld bij artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, een handeling stelt die in strijd is met de eerlijke marktpraktijken. » ;

Overwegende dat de conclusies<sup>37</sup> van de studie van de OESO over de deregulering van de taxisector stellen dat « de argumenten voor de reglementering van de toegang tot de markt in het verleden overschat werden en in een groot aantal landen die de toegang gedereguleerd hebben, enerzijds, de wachttijd aanzienlijk gedaald is en, anderzijds, een verbetering van de structuur van de taximarkt werd vastgesteld » ;

Gelet op het juridisch vacuüm omtrent de activiteit van die nieuwe actoren wat zowel de uitoefening van hun activiteiten als de fiscaliteit ervan betreft ;

35 HJEU, 19 februari 2002, Arduino, C-35-99.

36 Rechtbank van Koophandel Brussel 31 maart 2014, RG A/14/01645.

37 OESO (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Ronde Tafel 133, Parijs, p. 171.

Considérant l'existence d'une concurrence restreinte dans le secteur, constitué d'un groupe homogène de chauffeurs de taxis ;

Considérant l'existence d'un numerus clausus fixant le nombre de licences en circulation conformément à l'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;

Considérant le faible taux de taxis par habitant en Région bruxelloise<sup>38</sup> eu égard à la comparaison internationale (Bruxelles : 1,1 taxi pour 1.000 habitants, Amsterdam : 4 taxis pour 1.000 habitants<sup>39</sup>, Londres : 7,3 taxis pour 1.000 habitants<sup>40</sup>) ;

Considérant la déclaration gouvernementale qui engage, « vu les évolutions au niveau du transport de personnes rémunéré (taxis, location avec chauffeur, développement des technologies) (...) à adapter le cadre légal vers un nouveau cadre juridique global » ;

Considérant l'avènement de concurrents numériques multiples, introduits sur le marché bruxellois du transport rémunéré de personnes, qui absorbent une demande importante et qu'ils rencontrent ;

Considérant l'existence de réglementations spécifiques à l'étranger encadrant déjà ce nouveau type de transport, tel que le « Transport Network Companies »<sup>41</sup> ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'étudier une libéralisation du secteur du transport rémunéré de personnes en supprimant le numerus clausus, tout en maintenant une régulation des prix ou en étudiant la fixation d'un prix minimum et maximum ;
- d'étudier la possibilité d'un rachat des licences – à hauteur du prix du marché constaté un an avant la réforme – afin de compenser la perte occasionnée par cette ouverture, en prévoyant notamment :
  - une taxe régionale afin de financer le rachat des licences ;

38 Fonds Social des entreprises de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur (page consultée le 20.02.2015), [http://www.taxi-info.be/fr/pagina.asp?ldo=20110210\\_152144B&ldl=20101008\\_101242A](http://www.taxi-info.be/fr/pagina.asp?ldo=20110210_152144B&ldl=20101008_101242A).

39 TAXIMONITOR AMSTERDAM (2014), (page consultée le 20.02.2015), [http://www.amsterdam.nl/publish/pages/599694/140314\\_taximonitor\\_amsterdam.pdf](http://www.amsterdam.nl/publish/pages/599694/140314_taximonitor_amsterdam.pdf).

40 TRANSPORT FOR LONDON, TAXI AND MINICABS, (page consultée le 20.02.2015), <https://www.tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/>.

41 COMMISSION OF THE STATE OF CALIFORNIA, (page consultée le 11.02.2015), <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>.

Gelet op het bestaan van beperkte mededinging in de sector, die uit een homogene groep taxichauffeurs bestaat ;

Overwegende dat er een numerus clausus bestaat voor het aantal uitgereikte vergunningen zoals bepaald bij artikel 5 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;

Overwegende het lage aantal taxi's per inwoner in het Brussels Gewest<sup>38</sup> bij internationale vergelijking (Brussel: 1,1 taxi voor 1.000 inwoners, Amsterdam : 4 taxi's voor 1.000 inwoners<sup>39</sup>, Londen 7,3 taxi's voor 1.000 inwoners<sup>40</sup>) ;

Overwegende de Regeerverklaring : « Ingevolge de evoluties die zich voordoen op het vlak van het bezoldigd personenvervoer (taxi's, verhuren van voertuigen met chauffeur, ontwikkeling van technologieën), zal de Regering eveneens het wettelijk kader aanpassen naar een nieuw algemeen juridisch kader. » ;

Overwegende de komst van tal van digitale concurrenten die op de Brussels markt voor bezoldigd personenvervoer tegemoet komen aan een aanzienlijke vraag;

Overwegende het bestaan van specifieke regelgeving in het buitenland voor dat nieuwe type vervoer, zoals het « Transport Network Companies »<sup>41</sup> ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een liberalisering te bestuderen van de sector van het bezoldigd personenvervoer door de numerus clausus af te schaffen en tevens prijsregulering te behouden of door het bepalen van een minimum- en maximumprijs ;
- de mogelijkheid te bestuderen van de wederkoop van de vergunningen – tegen de één jaar vóór de hervorming vastgestelde marktprijs - ter compensatie van het door die opening veroorzaakt verlies en met inzonderheid :
  - een gewesttaks om de wederkoop van de vergunningen te financieren ;

38 Sociaal Fonds voor taxiondernemingen en de diensten voor de verhuur van voertuigen met chauffeur (pagina geraadpleegd op 20.02.2015), <http://www.taxi-info.be/fr>.

39 TAXIMONITOR AMSTERDAM (2014) (pagina geraadpleegd op 20.02.2015), [http://www.amsterdam.nl/publish/pages/599694/140314\\_taximonitor\\_amsterdam.pdf](http://www.amsterdam.nl/publish/pages/599694/140314_taximonitor_amsterdam.pdf).

40 TRANSPORT FOR LONDON, TAXI AND MINICABS, (pagina geraadpleegd op 20.02.2015), <https://www.tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/>.

41 COMMISSION OF THE STATE OF CALIFORNIA, (page consultée le 11.02.2015), <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K192/77192335.PDF>.

- une évaluation bisannuelle de la santé financière du secteur dès 2017 ;
- d'étudier la faisabilité d'une situation partagée et équilibrée pour le transport rémunéré de personnes entre les différents acteurs, et notamment :
  - à titre principal pour les acteurs répondant à la législation actuelle :
    - de maintenir l'exclusivité du stationnement aux emplacements en voirie ;
    - de maintenir l'avantage que constitue la maraude ;
    - de maintenir l'accès à certains sites propres existants ;
  - à titre accessoire pour les acteurs émergents des nouvelles plates-formes numériques :
    - d'étudier l'instauration d'une réglementation spécifique basée sur l'exemple international en la matière, en chargeant notamment les plates-formes du contrôle des affiliés ;
    - d'imposer un quota maximum de courses hebdomadaires pour les conducteurs affiliés à ces plates-formes ;
    - d'imposer un plafond pour les revenus annuels liés à cette activité, en s'alignant sur le coût de l'amortissement annuel du véhicule utilisé afin de garantir le caractère accessoire de l'activité ;
- de tenir informé le Parlement du suivi de ces études et des résultats de ces dernières.

Vincent DE WOLF (F)  
 Viviane TEITELBAUM (F)  
 Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
 Boris DILLIÈS (F)

- een tweejaarlijkse evaluatie van de financiële gezondheid van de sector vanaf 2017.
- de haalbaarheid te bestuderen van een gedeelde en evenwichtige situatie inzake het bezoldigd personenvervoer tussen de verschillende sectoren, met inzonderheid :
  - in hoofdzaak, voor de actoren die voldoen aan de huidige wetgeving :
    - behoud van de exclusiviteit om te parkeren op de openbare weg ;
    - behoud van het voordeel van het snorren ;
    - behoud van het gebruik van sommige bestaande eigen beddingen ;
  - bijkomend, voor de nieuwe actoren van de nieuwe digitale platformen :
    - de invoering te bestuderen van een specifieke regelgeving op basis van het internationale voorbeeld ter zake, door met name de platformen opdracht te geven om de aangeslotenen te controleren ;
    - een maximumquota op te leggen voor de wekelijkse ritten voor de bij die platformen aangesloten bestuurders ;
    - een maximum op te leggen inzake de jaarlijkse inkomsten uit die activiteit, door zich te baseren op de kost van de jaarlijkse afschrijving van het gebruikte voertuig om de bijkomstige aard van de activiteit te waarborgen ;
- het Parlement op de hoogte te houden van de follow-up van die onderzoeken en de resultaten ervan.