



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2021-2022

29 NOVEMBER 2021

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**betreffende de taxidiensten  
en de evenementiële  
personenvervoerdiensten**

(ingediend door de heer Jamal IKAZBAN (F))

**Toelichting**

De memorie van toelichting van de ordonnantie van 27 april van 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wees in inleiding op het volgende: de taxi « was van sinds zijn verschijnen een bijkomende vervoermogelijkheid die een bijzondere plaats innam tussen het openbaar vervoer en de eigen auto, en door het openbaar nut van de verleende dienst werd hij opgenomen in het kader van het door de Staat georganiseerd of gereguleerd personenvervoer ». Meer dan een kwarteeuw later is deze vaststelling nog steeds actueel.

Er werd ook gewezen op het volgende: « Tenslotte zijn in twintig jaar tijd nieuwe noden inzake vervoer aan het licht gekomen, noden die niet ingevuld worden door individuele vervoermiddelen noch door het traditionele openbaar vervoer. »

Een generatie later zijn er niet alleen nieuwe behoeften ontstaan, maar ook – en vooral – nieuwe technische middelen, die het huidige rechtskader achterhaald hebben gemaakt.

In 1995 was er nog geen sprake van smartphones of mobiel internet, en de enige taxireserveringsplatforms werkten per telefoon. De wetgeving die toen werd aangenomen, kon dus niet afgestemd zijn op de digitale wereld waarin wij nu leven.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

29 NOVEMBRE 2021

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

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**relative aux services de taxis et aux  
services de transport de personnes  
à caractère événementiel**

(déposée par M. Jamal IKAZBAN (F))

**Développements**

L'exposé des motifs de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur soulignait dans son introduction que le taxi a « constitué, dès son apparition, un moyen de transport complémentaire disposant d'une place particulière entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture individuelle mais intégré dans le cadre des transports organisés ou réglementés par l'État en raison de l'utilité publique du service rendu ». Plus de vingt-cinq ans après, ce constat est toujours d'actualité.

Était également mis en évidence le fait qu'« en vingt ans, des besoins nouveaux sont apparus en matière de transport et qui ne sont satisfaits ni par des moyens de transport individuel ni par des moyens traditionnels de transport en commun. »

Une génération plus tard, ce ne sont pas seulement des besoins nouveaux qui sont apparus, mais aussi – et surtout – des moyens techniques nouveaux, qui ont rendu obsolète le cadre légal actuel.

En 1995, il n'existait ni smartphones ni internet mobile, et les seules plateformes de réservation de taxi étaient téléphoniques. La législation adoptée à l'époque n'a donc pas pu être pensée pour le monde numérique dans lequel nous vivons désormais.

Dit is de voornaamste reden waarom de goedkeuring van een nieuwe ordonnantie nodig was. Na een werk van lange adem kunnen we vandaag eindelijk dit ontwerp indienen. Sommigen zullen zeggen dat dit ontwerp rijkelijk laat komt. In dit verband is het interessant te kijken naar de datums waarop de verschillende hervormingen in de taxisector werden goedgekeurd, en dit vanaf het eerste rechtskader via de besluitwet van 30 december 1946. Deze eerste tekst werd drieëntwintig jaar later vervangen door de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten, die op haar beurt werd vervangen door de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten (met name als gevolg van de oprichting van de Brusselse Agglomeratie, die de bevoegdheden ter zake kreeg die voordien aan de gemeenten waren toegekend). Pas eenentwintig jaar later werd de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur aangenomen.

De tijd die nodig was om het hervormingsproject ter vervanging van de kaderregeling van 1995 te laten rijpen, is dus vergelijkbaar met de tijd die misschien ook nodig was in 1969, en vervolgens in 1995. In tegenstelling tot vandaag hoefden deze twee eerdere hervormingen echter niet om te gaan met een technologische omwenteling die zo ingrijpend was als die welke wij nu net hebben meegemaakt.

Afgezien van de gevolgen van de digitale revolutie die de taxisector heeft doorgemaakt, is deze sector, gezien het algemeen belang dat ermee gemoeid is, een spanningsveld tussen belangen die stuk voor stuk legitiem zijn en beschermd moeten worden, maar die van nature tegenstrijdig zijn: de gebruikers eisen terecht een permanent beschikbare en kwalitatief hoogstaande dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs, terwijl de exploitanten uiteraard een minimum aan rendabiliteit moeten kunnen behalen in hun beroepsactiviteit, en het is bovendien cruciaal dat de taxi-chauffeurs kunnen rekenen op goede arbeidsvoorwaarden en een passende bezoldiging. Deze « historische driehoek » moet nu worden uitgebreid tot de beheerders van de reserveringsplatforms, van wie de behoeften en belangen niet samenvallen met die van de exploitanten.

Deze bijzondere context verklaart waarom het tijd heeft gekost om het hervormingsproject te voltooien. In het licht van enerzijds de uitdagingen en anderzijds de voorgeschiedenis van de eerdere hervormingen kunnen we redelijkerwijs wel concluderen dat het ontwerp op het juiste moment komt.

Voordat we elk artikel van commentaar voorzien, worden hieronder kort de algemene beginselen uiteengezet die aan de nieuwe tekst ten grondslag liggen.

C'est la raison principale pour laquelle l'adoption d'une nouvelle ordonnance s'imposait. Le travail accompli pour aboutir aujourd'hui au dépôt de la présente proposition fut de longue haleine. Certains diront que cette proposition arrive tardivement. À cet égard, il est intéressant de prêter attention aux dates d'adoption des différentes réformes qu'a connu le secteur du taxi, depuis son premier encadrement légal par un arrêté-loi du 30 décembre 1946. Ce premier texte a été remplacé, vingt-trois ans après, par la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis, elle-même remplacée par la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis (en raison notamment de la création de l'Agglomération bruxelloise, qui se vit confier les compétences jusqu'alors communales en la matière). Ce n'est ensuite que vingt et un ans plus tard que sera adoptée l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Le temps nécessaire à faire murir le projet de réforme destinée à remplacer le cadre fixé en 1995 est donc comparable à ce qu'il a pu être en 1969, puis en 1995. Or, à la différence d'aujourd'hui, ces deux réformes antérieures n'ont pas eu à composer avec un bouleversement technologique de l'ampleur de celui que nous venons de vivre.

Au-delà des conséquences de la révolution numérique qu'a connu le secteur du taxi, l'intérêt public que présente celui-ci en fait un lieu de tension entre des intérêts, tous légitimes et à protéger, mais par nature antagonistes: les utilisateurs revendiquent légitimement de se voir offrir un service disponible en permanence, de qualité et à moindre coût, tandis que les exploitants doivent naturellement pouvoir trouver un minimum de rentabilité à leur activité professionnelle et qu'il est, par ailleurs, essentiel de garantir aux chauffeurs de taxis de bonnes conditions de travail et une rémunération suffisante. À ce « triangle historique », il faut désormais intégrer les gestionnaires de plateformes de réservation, dont les besoins et intérêts ne se confondent pas avec ceux des exploitants.

Ce contexte particulier explique qu'il a fallu du temps pour faire aboutir le projet de réforme. Mais, au vu, d'une part, des défis à relever et, d'autre part, de l'historique des précédentes réformes, on peut raisonnablement conclure que le projet arrive à son heure.

Avant d'en commenter chacun des articles, les principes généraux qui fondent le nouveau texte sont brièvement présentés ci-dessous.

## 1. Een evolutie, geen revolutie

Het is niet zo dat de nieuwe ordonnantie tabula rasa maakt met het in 1995 ingevoerde systeem. Sommige van de huidige principes worden gehandhaafd, met enkele aanpassingen waar nodig. Het betreft voornamelijk :

- 1° de beperking van het aantal taxivoertuigen dat taxidiensten mag verrichten. De Regering behoudt de bevoegdheid om deze numerus clausus vast te stellen, die uiteraard zal worden aangepast als gevolg van de hieronder besproken reorganisatie van de taxisector ;
- 2° de kwaliteitseisen van de dienstverlening. Het nieuwe systeem heeft niet tot doel of tot gevolg dat er minder hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de dienstverlening. De Regering blijft bevoegd om te bepalen welke kenmerken (leeftijd, veiligheid, comfort enz.) de voertuigen moeten hebben, wat de verplichtingen zijn van de chauffeurs en de exploitanten, en voortaan ook van de beheerders van de reserveringsplatforms ;
- 3° de tarieven blijven verder gereguleerd, met als doel een zo goed mogelijk evenwicht te vinden tussen de hierboven vermelde tegenstrijdige belangen.

Er zal ook een dynamische prijsstelling zijn voor geboekte ritten, zowel per straat- als standby-taxi. Dit zal bij regeringsbesluit worden geregeld.

## 2. afschaffing van het concept van het verhuren van een voertuig met chauffeur en de invoering van het concept van straattaxi

Dit is het centrale punt van de hervorming : het concept van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (hierna : VVC) verdwijnt, ten gunste van een « verruimde » taxisector, die in twee categorieën is opgesplitst.

De contouren van het concept « diensten voor het VVC » zijn van het begin af aan vaag geweest. In artikel 2 van de ordonnantie van 1995 wordt in hoofdzaak bepaald dat dit concept alle diensten omvat voor het bezoldigd vervoer van personen met motorvoertuigen van hetzelfde type als de taxidiensten, maar « die geen taxidiensten zijn ».

De parlementaire stukken van de ordonnantie van 1995 bevatten weinig uitleg over de contouren van het concept diensten voor het VVC. In de memorie van toelichting wordt gespecificeerd dat de vorige wet, uit 1974, deze diensten van haar toepassingsgebied uitsloot, en dat « [v] ermits de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur aan geen enkele bijzondere verplichting, aan geen enkele eigen reglementering, noch aan de minste controle gebonden zijn, [...] zij in zekere gevallen snel een nieuwe bron van oneerlijke concurrentie [vormden] voor de taximaatschappijen die onderworpen zijn aan ontelbare wettelijke

## 1. Une évolution, pas une révolution

La nouvelle ordonnance ne fait pas table rase du système mis en place en 1995. Certains des principes actuellement en vigueur sont conservés, moyennant quelques adaptations, le cas échéant. On peut citer, principalement :

- 1° la limitation du nombre de véhicules de taxis autorisés à prester des services de taxis. Le Gouvernement restera habilité à fixer ce numerus clausus, qui sera naturellement adapté à la suite de la réorganisation du secteur du taxi qui sera évoquée ci-dessous ;
- 2° les exigences de qualité du service. Le nouveau système n'a pas pour objectif ou pour effet de réduire le niveau d'exigences exigé en termes de qualité de service. Le Gouvernement restera habilité à arrêter les caractéristiques (d'âge, de sécurité, de confort, etc.) que doivent présenter les véhicules, les obligations auxquelles sont soumises les chauffeurs et les exploitants, de même que, désormais, les gestionnaires de plateforme de réservation ;
- 3° les tarifs continueront à être encadrés, dans le but de trouver le meilleur point d'équilibre possible entre les intérêts antagonistes évoqués ci-dessus.

Une tarification dynamique sera également prévue pour les courses avec réservation, qu'il s'agisse de courses effectuées par des taxis de rue ou de station. Cela sera réglé par arrêté du Gouvernement.

## 2. La suppression de la notion de location de véhicule avec chauffeur et la création de celle de taxi de rue

C'est le point central de la réforme : la notion de services de location de véhicule avec chauffeur (ci-après : LVC) disparaît, au profit d'un secteur du taxi « élargi » et divisé en deux catégories.

Les contours de la notion de service de LVC ont, depuis l'origine, été flous. L'article 2 de l'ordonnance de 1995 précise, en substance, que cette notion recouvre tous les services de transport rémunéré de personnes prestés au moyen de véhicules automobiles de même type que les services de taxi mais « qui ne sont pas des services de taxis ».

Les documents parlementaires de l'ordonnance de 1995 contiennent peu d'explications à propos des contours de la notion de services de LVC. L'exposé des motifs précise que la loi antérieure, de 1974, excluait ces services de son champ d'application, et que « n'étant soumis à aucune obligation particulière, à aucune réglementation propre, ni au moindre contrôle, les services de location de voitures avec chauffeur ont rapidement constitué dans certains cas une nouvelle source de concurrence déloyale au préjudice des entreprises de taxis soumises, quant à elles, [à de] nombreuses obligations légales et réglementaires

verplichtingen en reglementeringen [...]. Het totaal gebrek aan een toepasbare reglementering op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur maakt elk verweer tegen deze diensten, in werkelijkheid vermomde taxi's, onmogelijk » (*Parl. St.* 1994-95, A-386/1, pp. 6-7). Dit werd bevestigd in het commentaar bij artikel 2 van de toenmalige voorstelordonnantie : « Teneinde te vermijden dat praktijken die behoren tot het bezoldigd vervoer van personen en die voorzien zijn in de wetgeving, buiten haar toepassingsfeer zouden vallen - dit was hét geval in het verleden - is de toevlucht tot deze overblijvende categorie een noodzaak » (*ibid.*, p. 11).

Het gevolg van deze « negatieve » definitie van de diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur is dat deze diensten zich in de praktijk van de taxidiensten onderscheiden door de beperkingen die erop van toepassing zijn, eerder dan door de verleende dienst.

De mogelijkheid om onmiddellijk en op afstand een digitaal contract te sluiten, heeft er echter toe geleid dat de vereiste van een voorafgaande schriftelijke overeenkomst, waarmee vroeger het onderscheid kon worden gemaakt tussen een dienst voor het VVC en een taxidienst, volledig achterhaald is. Dezelfde constatering van achterhaald karakter geldt voor het verbod om VVC-voertuigen uit te rusten met een « zend- of ontvangsttoestel voor radioverbinding », nu het gebruik van smartphones en mobiel internet wijdverbreid is (zie artikel 17 van de ordonnantie van 1995).

We zijn dus terug aanbeland in dezelfde situatie als die welke in 1995 werd beschreven : de mazen in een ontoereikend rechtskader creëren de mogelijkheid van soms oneerlijke concurrentie.

Daarom is de nieuwe hervorming erop gericht het concept van het verhuren van een voertuig met chauffeur af te schaffen en het bestaan te bekrachtigen van een « eengemaakte » taxisector, waarin twee categorieën taxi-voertuigen naast elkaar zullen bestaan :

- 1° de « standplaatstaxi's » ; een categorie waarin alle huidige taxivoertuigen zullen worden opgenomen. De exploitanten en de chauffeurs zullen niets hoeven te doen en zullen geen van hun huidige prerogatieven verliezen. Het betreft eenvoudigweg een naamswijziging ;
- 2° de « straattaxi's », een categorie die een deel zal omvatten van de voertuigen die momenteel worden geëxploiteerd met een vergunning voor diensten voor het VVC. Het aantal hierin opgenomen voertuigen zal afhangen van de numerus clausus die door de Regering zal worden vastgesteld.

Standplaatstaxi's zullen precies dezelfde prerogatieven hebben als de huidige taxi's. Straattaxi's daarentegen zullen, omdat zij niet noodzakelijk visueel als taxi's

[...]. L'absence totale de réglementation applicable aux services de location de voitures avec chauffeurs rend impossible toute lutte à l'encontre de ceux de ces services qui constituent en réalité des services de taxi déguisés. » (*Doc. parl.* s.o. 94/95, A-368/1, pp.6-7). Le commentaire de l'article 2 de la proposition d'ordonnance de l'époque confirmait que « Le recours à cette catégorie résiduaire est indispensable afin d'éviter que, comme par le passé, des activités de transport rémunéré de personnes entrant dans les prévisions de la réglementation n'échappent à son champ d'application » (*ibid.*, p. 11).

Cette définition « par la négative » des services de location de véhicules avec chauffeur a pour effet que, dans la pratique, ce qui distingue ces services des services de taxis, ce sont les contraintes qui s'y appliquent plutôt que le service qui est presté.

Or, la possibilité de conclure instantanément et à distance un contrat électronique a rendu complètement obsolète l'exigence de conclusion d'un contrat écrit préalable qui permettait jusqu'alors de distinguer un service de LVC et un service de taxis. Le même constat d'obsolescence frappe l'interdiction d'équiper les véhicules LVC « d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication » depuis la généralisation des smartphones et de l'internet mobile (voir l'article 17 de l'ordonnance de 1995).

On en est donc revenu à la même situation que celle décrite en 1995 : les failles d'un cadre légal devenu inadapté créent la possibilité d'une concurrence parfois déloyale.

C'est pourquoi la nouvelle réforme prévoit de supprimer la notion de location de véhicule avec chauffeur et de consacrer l'existence d'un secteur du taxi « unifié », dans lequel coexisteront deux catégories de véhicules de taxis :

- 1° les « taxis de station » ; catégorie dans laquelle seront repris tous les véhicules de taxis actuels. Les exploitants et les chauffeurs n'auront aucune démarche à accomplir et ne perdront aucune de leurs prerogatives actuelles. Il s'agira simplement d'un changement d'appellation ;
- 2° les « taxis de rue », catégorie qui reprendra une partie des véhicules actuellement exploités sous le couvert d'une autorisation de service de LVC. Le nombre de véhicules repris dépendra du numerus clausus qui sera arrêté par le Gouvernement.

Les taxis de station disposeront exactement des mêmes prerogatives que les taxis actuels. De leur côté, les taxis de rue, parce qu'ils ne seront pas nécessairement visuellement

herkenbaar zijn, hun diensten moeten aanbieden op basis van een voorafgaande reservering (die in enkele minuten kan worden verricht via een online reserveringsplatform) en zullen niet in aanmerking komen voor de privileges die door het Verkeersreglement aan taxi's worden verleend (voornamelijk het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen en bepaalde eigen rijstroken).

Naast deze operationele verschillen, zullen alle regels die van toepassing zijn op de twee categorieën taxidiensten, worden eengemaakt. Het belangrijkste gevolg van deze eenmaking zal de vaststelling zijn van dezelfde maximale geldigheidsduur voor alle exploitatievergunningen voor taxidiensten (zowel « standplaatstaxi's » als « straattaxi's »). Deze duur zal dezelfde zijn als die welke momenteel voor de taxidiensten geldt: zeven jaar (uiteraard verlengbaar). De exploitanten van diensten voor het VVC, die momenteel een vergunning hebben voor maximaal vijf jaar, zullen dus profiteren van een maximale vergunningsperiode die met 40 % wordt verlengd indien zij overschakelen op de regeling voor straattaxi's.

De eenmaking van de sector betekent echter niet dat de mogelijkheid tot specialisatie van de aangeboden diensten is verdwenen. De nieuwe ordonnantie zal de Regering in staat stellen subcategorieën te creëren binnen beide categorieën taxidiensten (bijvoorbeeld diensten voor personen met beperkte mobiliteit, collectieve taxi's, luxediensten, enz.). In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4.

### 3. Eenmaking van het statuut van de chauffeurs

Om de door de regering nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken, komt de eenmaking van de sector tot uiting in de harmonisatie van de regels betreffende de toegang tot het beroep, met inbegrip van de opleiding en de voorwaarden voor het functioneren van de dienst.

Het statuut van de bestuurders in het bezoldigde personenvervoer is geharmoniseerd in het kader van de hervorming van het besluit van 29 maart 2007.

Voorafgaand aan dit ordonnantie is in het besluit van 15 juli 2021 (dat nog niet in het *Belgisch Staatsblad* is gepubliceerd) de basis gelegd voor een gemeenschappelijke opleiding en een vergelijkbaar regelgevingskader voor alle bestuurders.

Deze gemeenschappelijke regelgevingsaanpak is gehandhaafd voor toepassing op de actoren in het nieuwe rechtskader.

Alle bestuurders moeten in het bezit zijn van een bekwaamheidsattest om te mogen werken.

identifiables comme étant des taxis, devront offrir leurs services sur réservation préalable (qui pourra se faire en quelques minutes via une plateforme de réservation en ligne) et ne bénéficieront pas des privilèges reconnus aux taxis par le Code de la route (utilisation des emplacements de stationnement dédiés et de certains sites propres, principalement).

Au-delà de ces différences opérationnelles, l'ensemble des règles applicables aux deux catégories de services de taxis seront unifiées. L'effet le plus important de cette unification se traduira par la fixation de la même durée de validité maximum pour toutes les autorisations d'exploiter un service de taxis (tant « de station » que « de rue »). Cette durée sera celle déjà applicable actuellement aux services de taxis : sept ans (renouvelable, bien sûr). Les exploitants de services de LVC, dont l'autorisation est actuellement valable pendant maximum cinq ans, bénéficieront donc d'une durée maximum d'autorisation augmentée de 40 % s'ils basculent dans le régime des taxis de rue.

L'unification du secteur ne signifie cependant pas la disparition de la possibilité de spécialiser les services offerts. La nouvelle ordonnance habilitera le Gouvernement à prévoir, dans l'une et/ou l'autre des deux catégories de services de taxis, la création de sous-catégories (telles que les services destinés aux personnes à mobilité réduite, les taxis collectifs, les services de luxe, etc.). Il est renvoyé à ce sujet au commentaire de l'article 4.

### 3. L'unification du statut des chauffeurs

Afin de répondre aux objectifs poursuivis par le Gouvernement, l'unification du secteur se traduit par une harmonisation des règles relatives à l'accès à la profession, comprenant la formation et les conditions pour l'exploitation du service.

Le statut des chauffeurs de transport rémunéré de personne a été harmonisé dans le cadre de la réforme de l'arrêté du 29 mars 2007.

Préalablement à la présente ordonnance, l'arrêté du 15 juillet 2021 (qui n'a pas encore été publié au *Moniteur belge*) instaure les bases d'une formation commune et un cadre réglementaire similaire à tous les chauffeurs.

Cette approche réglementaire commune a été conservée pour être appliquée aux acteurs du nouveau cadre légal.

Tous les chauffeurs devront être titulaires d'un certificat de capacité pour pouvoir travailler.

#### 4. De omkadering van de reserveringsplatforms

Een ander belangrijk nieuw element is de verplichting dat reserveringsplatforms een erkenning moeten verkrijgen om tegen heffing hun diensten te kunnen aanbieden, zowel aan exploitanten als aan gebruikers van taxi's.

De wettelijke bepalingen ter zake zijn grotendeels gebaseerd op de bepalingen waarin de nieuwe ordonnantie voorziet voor de afgifte van de exploitatievergunning voor een taxidienst.

Er wordt verwezen naar het commentaar bij de artikelen 19 en volgende.

#### 5. Controle op de concurrentie vanuit de twee andere gewesten

Tot slot beoogt de nieuwe ordonnantie in de mate van het mogelijke het concurrentieprobleem dat wordt veroorzaakt door exploitanten van taxidiensten die een vergunning hebben ontvangen van de bevoegde autoriteiten in het Vlaamse of Waalse Gewest, aan te pakken.

Helaas is de speelruimte van het Gewest in dit opzicht uiterst beperkt, omdat artikel 92*bis*, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 de Gewesten verplicht een samenwerkingsakkoord te sluiten voor het regelen van aangelegenheden met betrekking tot « taxidiensten die zich over het grondgebied van meer dan één Gewest uitstrekken ». De afdeling Wetgeving van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof hebben herhaaldelijk benadrukt dat bij ontstentenis van dit samenwerkingsakkoord geen van de drie gewesten rechtstreeks wetten kan uitvaardigen met betrekking tot deze « transgewestelijke » taxidiensten.

Bovendien verplicht het beginsel van de economische unie en de monetaire eenheid, neergelegd in artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de gewesten tot wederzijdse erkenning van de vergunningen die krachtens hun respectieve wetgevingen zijn afgegeven. Het Brussels Gewest is dus verplicht de geldigheid te erkennen van de exploitatievergunningen voor een taxidienst die zijn afgegeven krachtens de Vlaamse of Waalse wetgeving.

Tegen die achtergrond kan het Gewest zich juridisch niet verzetten tegen het feit dat de houders van een exploitatievergunning die in een ander gewest is afgegeven, « hun ritten kunnen voortzetten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest of het kunnen betreden wanneer zij daartoe worden genoodzaakt » (Grondwettelijk Hof, arrest nr. 40/2012 van 8 maart 2012, overweging B.7.1).

#### 4. L'encadrement des plateformes de réservation

Une autre nouveauté importante est l'obligation pour les plateformes de réservation d'obtenir un agrément contre redevance pour pouvoir offrir leurs services tant aux exploitants qu'aux utilisateurs de taxis.

Les dispositions légales en la matière sont calquées sur celles que la nouvelle ordonnance prévoit pour la délivrance de l'autorisation d'exploiter un service de taxis.

Il est renvoyé aux commentaires des articles 19 et suivants.

#### 5. Le contrôle de la concurrence venant des deux autres Régions

Enfin, la nouvelle ordonnance entend s'attaquer, dans les limites du possible, au problème que pose la concurrence créée par les exploitants de services de taxis qui bénéficient d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes en Région flamande ou wallonne.

Sur ce sujet, la marge de manœuvre de la Région est hélas extrêmement réduite parce que l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 impose aux Régions de conclure un accord de coopération pour régler les questions relatives aux « services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ». La section de législation du Conseil d'État et la Cour constitutionnelle ont, à plusieurs reprises, souligné qu'en l'absence de cet accord de coopération, aucune des trois Régions ne peut légiférer directement à propos de ces services de taxis « transrégionaux ».

Par ailleurs, le principe d'union économique et d'unité monétaire consacré par l'article 6, § 1<sup>er</sup>, VI, alinéa 3, la loi spéciale du 8 août 1980 impose aux Régions de reconnaître mutuellement les autorisations délivrées en vertu de leur législation respective. La Région bruxelloise est donc dans l'obligation de reconnaître la validité des autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées en application de la législation flamande ou wallonne.

Dans ce contexte, la Région ne peut pas légalement s'opposer à ce que les titulaires d'une autorisation d'exploiter délivrée dans une autre Région « puissent poursuivre leurs courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou y pénétrer lorsqu'ils y sont appelés » (Cour constitutionnelle, arrêt n° 40/2012 du 8 mars 2012, considérant B.7.1).

Wat het Gewest wel kan doen, en waarin de hervorming uitdrukkelijk voorziet, is het strafbaar stellen van het feit dat een exploitant met een vergunning die in een ander gewest is afgegeven, zijn diensten op het Brusselse grondgebied verleent zonder te voldoen aan de verplichtingen die door de wetgeving van dat andere gewest worden opgelegd.

Daarbij :

- treedt het Brussels Gewest niet in de plaats van de bevoegdheid van het andere betrokken gewest, aangezien dat laatste geen territoriale bevoegdheid heeft om « zijn » taxi's te controleren wanneer zij op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden ;
- past het Brussels Gewest het beginsel van wederzijdse erkenning volledig toe, door niet alleen het bestaan van een vergunning vast te stellen, maar ook na te gaan of deze vergunning in overeenstemming is met het rechtskader waaruit zij voortvloeit ;
- zorgt het Brussels Gewest ervoor dat het beginsel van wederzijdse erkenning niet oneigenlijk wordt gebruikt om praktijken van oneerlijke concurrentie te verhullen.

Zie hierover ook het commentaar bij artikel 33.

Ter beëindiging van deze algemene uiteenzetting volgt een overzicht van de inhoud van de nieuwe ordonnantie :

Titel 1. – Algemene bepalingen

Titel 2. – Bepalingen met betrekking tot de taxidiensten

Hoofdstuk 1. – Basisprincipes

Hoofdstuk 2. – Aan de actoren en de instrumenten van de taxidiensten opgelegde formaliteiten

Afdeling 1. – Exploatievergunning voor een taxidienst

Afdeling 2. – Het bekwaamheidsattest van taxichauffeur

Afdeling 3. – Inschrijving van de taxivoertuigen

Afdeling 4. – Erkenning van de reserveringsplatformen voor taxidiensten

Hoofdstuk 3. – Voorwaarden voor het verlenen van de taxidiensten

Hoofdstuk 4. – Belastingen en heffingen

Hoofdstuk 5. – Inbreuken en straffen

Hoofdstuk 6. – Instanties en hun bevoegdheden

Titel 3. – Bepalingen in verband met de evenementiële personenvervoerdiensten

Titel 4. – Overgangperiode

Titel 5. – Slotbepalingen en opheffingsbepalingen

Mais ce qu'elle peut faire, et que la réforme prévoit explicitement, c'est sanctionner pénalement le fait, pour un exploitant disposant d'une autorisation délivrée dans une autre Région, de prester ses services sur le territoire bruxellois sans respecter les obligations que lui impose la législation de cette autre Région.

Ce faisant, la Région bruxelloise :

- ne se substitue pas à la compétence de l'autre Région concernée, puisque cette dernière est territorialement sans compétence pour contrôler « ses » taxis lorsqu'ils circulent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- applique pleinement le principe de reconnaissance mutuelle, en ne se limitant pas à constater l'existence d'une autorisation, mais en examinant la conformité de cette autorisation au cadre légal dont elle est issue ;
- s'assure que le principe de reconnaissance mutuelle n'est pas détourné de sa finalité pour couvrir des pratiques de concurrence déloyale.

Voyez également à ce sujet le commentaire de l'article 33.

Pour conclure cet exposé général par un aperçu synoptique du contenu de la nouvelle ordonnance, en voici le sommaire :

Titre 1<sup>er</sup>. – Généralités

Titre 2. – Dispositions relatives aux services de taxis

Chapitre 1<sup>er</sup>. – Principes de base

Chapitre 2. – Les formalités imposées aux acteurs et aux outils des services de taxis

Section 1<sup>re</sup>. – L'autorisation d'exploiter un service de taxis

Section 2. – Le certificat de capacité de chauffeur de taxi

Section 3. – L'enregistrement des véhicules de taxis

Section 4. – L'agrément des plateformes de réservation de services de taxis

Chapitre 3. – Les modalités de prestation des services de taxis

Chapitre 4. – Les taxes et redevances

Chapitre 5. – Les infractions et sanctions

Chapitre 6. – Les instances et leurs compétences

Titre 3. – Dispositions relatives aux services de transport de personnes à caractère événementiel

Titre 4. – Période transitoire

Titre 5. – Dispositions finales et abrogatoires

## Commentaar bij de artikelen

### Artikel 1

Deze vermelding wordt opgelegd door artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

### Artikel 2

De lijst van definities van de termen die specifiek zijn voor de ordonnantie, is een verdere ontwikkeling van de lijst die is opgenomen in de ordonnantie van 1995. Elke definitie wordt hierna van commentaar voorzien, in de volgorde van verschijning in artikel 2 :

1° de definitie van « taxidienst » is uiteraard de belangrijkste, omdat zij de kern van het toepassingsgebied van de nieuwe ordonnantie bepaalt en impliciet de eenmaking behelst van de activiteiten van taxi's en van verhuur van voertuigen met chauffeur, die momenteel van elkaar worden onderscheiden door de ordonnantie van 1995. Ze vraagt om de volgende toelichtingen, in het licht van de definitie uit de huidige ordonnantie :

- de definitie is zoveel mogelijk vereenvoudigd om het begrip ervan te vergemakkelijken. De beschrijving van het type voertuigen waarvan het gebruik is toegestaan in het kader van een taxidienst, is in die optiek herzien. Evenzo worden overwegingen betreffende de terbeschikkingstelling van het voertuig of van elk van de plaatsen ervan, uit de definitie geschrapt ;
- er zijn verduidelijkingen aangebracht om bepaalde risico's op een misverstand te voorkomen. Er wordt voortaan uitdrukkelijk gesteld dat een taxidienst in de eerste plaats impliceert dat het voertuig wordt bestuurd door een beroepschauffeur en in de tweede plaats dat de prijs van een rit hoger is dan de kostprijs ervan. Deze verduidelijkingen sluiten carpooling duidelijk uit het toepassingsgebied van de ordonnantie uit ;
- wat betreft de verduidelijking dat het vertrekpunt van de rit zich moet bevinden op gewestelijk grondgebied, wordt verwezen naar het commentaar bij artikel 3.
- de nieuwe definitie omvat een tweede lid, dat de bijzondere categorieën van betaald personenvervoer die enerzijds bestaan in diensten van evenementiële aard (die trouwens ook worden beoogd door de ordonnantie) en anderzijds in alle diensten die vallen onder de bevoegdheden van de gemeenschappen in persoonsgebonden materies (ambulancevervoer, schoolvervoer enz.), uitsluit uit het begrip van taxidienst.

2° het begrip « evenementiële vervoerdienst » is een vernieuwing, die voortvloeit uit de integratie in het begrip « taxidienst » van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Deze integratie is niet gerechtvaardigd voor de activiteiten die niet als

## Commentaire des articles

### Article 1<sup>er</sup>

Cette mention est imposée par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

### Article 2

La liste des définitions des termes spécifiques à l'ordonnance est une évolution de celle qui existe dans l'ordonnance de 1995. Chaque définition est commentée ci-dessous, dans son ordre d'apparition dans l'article 2 :

1° la définition du « service de taxis » est à l'évidence la plus importante, puisqu'elle détermine l'essentiel du champ d'application de la nouvelle ordonnance et qu'elle est le siège implicite de l'unification des activités de taxi et de location de véhicule avec chauffeur qui sont actuellement différenciées par l'ordonnance de 1995. Elle appelle les précisions suivantes, au regard de la définition de l'ordonnance actuelle :

- la définition est simplifiée autant que possible pour en faciliter la compréhension. La description du type de véhicules dont l'utilisation est autorisée dans le cadre d'un service de taxi est revue dans cette optique. De même, les considérations relatives à la mise à disposition du véhicule ou de chacune des places de celui-ci sont supprimées de la définition ;
- des précisions sont apportées pour éviter certains risques de mauvaise compréhension. Il est ainsi désormais expressément précisé qu'un service de taxi implique, premièrement, que le véhicule soit conduit par un chauffeur dont c'est la profession et, deuxièmement, que le prix de la course soit supérieur aux coûts de celle-ci. Ces précisions permettent d'exclure clairement le covoiturage du champ d'application de l'ordonnance ;
- concernant la précision selon laquelle le point de départ de la course doit se trouver sur le territoire régional, il est renvoyé au commentaire de l'article 3.
- la nouvelle définition comporte un alinéa 2, qui exclut de la notion de service de taxi les catégories particulières de transport rémunéré de personnes que sont, d'une part, les services à caractère événementiels (qui sont également visés par l'ordonnance par ailleurs) et, d'autre part, tous les services qui relèvent des compétences communautaires dans les matières personnalisables (le transport par ambulance, le transport scolaire, etc.)

2° la notion de « service de transport à caractère événementiel » est une nouveauté qui résulte de l'incorporation à la notion de « service de taxi » des services de location de véhicule avec chauffeur. Cette incorporation ne se justifie pas pour les activités qui n'ont pas



- hoofddoel hebben een gebruiker in de kortst mogelijke tijd van punt A naar punt B te vervoeren. Het belangrijkste kenmerk van evenementieel vervoer is de « ervaring » die de klanten wordt geboden, waarbij de verplaatsing slechts een voorwendsel of een bijkomend element kan zijn, maar niet de hoofdreden om van de dienst gebruik te maken. Dit is wat de definitie van dit nieuwe begrip wil verduidelijken ;
- 3° Het begrip rit wordt in de ordonnantie van 1995 niet gedefinieerd. Het is wel een van de elementen die bepalen of men zich al dan niet binnen het toepassingsgebied van de ordonnantie bevindt. De rechtszekerheid vereist derhalve dat een nauwkeurige definitie van dit begrip wordt gegeven ;
- 4° het begrip prijs wordt evenmin gedefinieerd in de ordonnantie van 1995. De hier voorgestelde definitie is niet gebaseerd op wat de klant betaalt, maar op wat de exploitant ontvangt, om de gesubsidieerde diensten niet uit te sluiten van de definitie van « taxidienst », die vereist dat de prijs hoger is dan de kostprijs van de rit. Het is echter mogelijk een gesubsidieerd systeem te bedenken waarbij de klant alleen de kostprijs van de rit betaalt en het winstaandeel van de exploitant door een derde wordt betaald (bijvoorbeeld een overheid die het systeem subsidieert ; dit is het principe van « Collecto »). De voorgestelde definitie maakt het dus mogelijk deze mogelijkheid open te laten ;
- 5° en 6° de (natuurlijke) persoon die gebruikmaakt van een vervoerdienst, is niet noodzakelijk dezelfde als de (natuurlijke of rechts)persoon die de dienstenovereenkomst heeft gesloten. Daarom wordt in de ordonnantie een onderscheid ingevoerd tussen de gebruiker en de klant van de dienst ;
- 6° binnen Brussel Mobiliteit is de cel « Taxi's en Limousines » van de directie « Personenvervoer » van de dienst « Exploitatie en Vervoer » belast met de administratieve taken met betrekking tot de ordonnantie van 1995. Onder voorbehoud van een eventuele administratieve reorganisatie zal dit ook zo zijn voor de nieuwe ordonnantie ;
- 7° « standplaatstaxi's » zijn taxi's in de zin van de ordonnantie van 1995, met andere woorden voertuigen die visueel herkenbaar zijn als voertuigen die een taxidienst verlenen. Hun naam geeft aan dat zij op grond van hun verschijningsvorm recht hebben op de voorrechten die het Verkeersreglement aan taxi's toekent, in de eerste plaats het recht om gebruik te maken (om er te parkeren en klanten mee te nemen zonder voorafgaande reservering) van parkeerplaatsen die voor taxi's zijn gereserveerd. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4 ;
- 8° « straattaxi's » vormen de nieuwe categorie die door de toekomstige ordonnantie wordt gecreëerd. Het gaat om de taxi's die niet visueel herkenbaar zijn als voertuigen die dienen om een taxidienst te verlenen. Dit is de categorie waartoe de voertuigen die momenteel worden
- pour objectif principal de transporter un usager d'un point A à un point B dans le laps de temps le plus réduit possible. La caractéristique essentielle du transport événementiel, c'est « l'expérience » proposée aux clients, dans laquelle le déplacement peut n'être qu'un prétexte ou un élément accessoire, mais pas la raison principale du recours à ce service. C'est cela qu'entend préciser la définition de cette nouvelle notion ;
- 3° La notion de course n'est pas définie dans l'ordonnance de 1995. Or, elle fait partie des éléments permettant de déterminer si l'on se trouve ou non dans le champ d'application de l'ordonnance. La sécurité juridique nécessite donc qu'une définition précise de cette notion soit donnée ;
- 4° la notion de prix n'est pas non plus définie dans l'ordonnance de 1995. La définition proposée ici est basée, non sur ce que le client paie, mais sur ce que l'exploitant perçoit, pour ne pas exclure les services subventionnés de la définition du « service de taxi », cette dernière prévoyant que le prix doit être supérieur aux coûts de la course. Or, on peut imaginer un système subventionné dans lequel le client ne paie que les coûts de la course, la part bénéficiaire de l'exploitant étant assumée par un tiers (par exemple, une autorité qui subventionne le système ; c'est le principe de « Collecto »). La définition proposée permet donc de laisser ouverte cette possibilité ;
- 5° et 6° la personne (physique) qui fait usage d'un service de transport n'est pas forcément la même que la personne (physique ou morale) qui a conclu le contrat de service. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance introduit une distinction entre l'usager et le client du service ;
- 6° au sein de Bruxelles Mobilité, c'est la cellule « Taxis et Limousines » de la direction « Transport de personnes » du Service « Exploitation et Transports » qui assume les missions administratives liées à l'ordonnance de 1995. Sous réserve d'une éventuelle réorganisation administrative, il en ira de même pour la nouvelle ordonnance ;
- 7° les « taxis de station » sont les taxis au sens de l'ordonnance de 1995, c'est-à-dire les véhicules visuellement identifiables comme prestant un service de taxi. Leur dénomination traduit le fait que leur apparence leur donne le droit de bénéficier des privilèges que le Code de la route reconnaît aux taxis, au premier rang desquels se trouve le droit de faire usage (pour y stationner et pour y prendre des clients sans réservation préalable) des emplacements de stationnement réservés aux taxis. Il est renvoyé à cet égard au commentaire de l'article 4 ;
- 8° les « taxis de rue » forment la nouvelle catégorie créée par la future ordonnance. Ces taxis sont ceux qui ne sont pas visuellement identifiables comme servant à prester un service de taxi. C'est à cette catégorie qu'appartiendront les véhicules actuellement exploités via des

geëxploiteerd via platformen als Uber en Heetch, zullen behoren. Hun benaming weerspiegelt het feit dat zij niet de voorrechten hebben die het Verkeersreglement aan de taxi's toekent ;

- 9° deze definitie maakt het mogelijk de tekst van de ordonnantie te verlichten door te vermijden dat bij elke verwijzing naar het Verkeersreglement de volledige wettelijke benaming ervan moet worden vermeld.

#### *Artikel 3*

Dit artikel vormt de kern van het systeem dat door de ordonnantie wordt ingevoerd. Het legt het basisbeginsel vast dat stelt dat niemand zonder voorafgaande vergunning een taxidienst mag exploiteren, als taxichauffeur mag werken of een reserveringsplatform ter beschikking mag stellen. Het is ook verboden een voertuig te gebruiken in het kader een taxidienst zonder het op voorhand voor dat doel te hebben geregistreerd (behalve in het geval van het gebruik van een vervangvoertuig in overeenstemming met wat is bepaald in de ordonnantie).

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

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

#### *Artikel 4*

Dit artikel bevat twee belangrijke vernieuwingen :

- 1° Het onderscheid dat voortaan binnen de eengemaakte « taxisector » zal worden gemaakt tussen standplaatstaxi's en straattaxi's (§ 1). Voor het verschil tussen deze twee categorieën wordt verwezen naar het commentaar bij artikel 3 ;
- 2° de veralgemening van het « numerus clausus »-principe, dat momenteel niet wordt opgelegd in de context van de diensten van het verhuur van voertuigen met chauffeur. De Regering zal voortaan een maximumaantal standplaatstaxi's en een maximumaantal straattaxi's moeten vaststellen (§ 2).

plateformes comme Uber et Heetch. Leur dénomination traduit le fait qu'il ne disposent pas des privilèges que le Code de la route reconnaît aux taxis ;

- 9° cette définition permet d'alléger le texte de l'ordonnance en évitant de devoir, à chaque mention du Code de la route, redonner l'appellation juridique complète de celui-ci.

#### *Article 3*

Cet article est le cœur du système mis en place par l'ordonnance. Il pose le principe fondamental selon lequel personne ne peut, sans y avoir été autorisé au préalable, ni exploiter un service de taxi, ni travailler comme chauffeur de taxi, ni mettre à disposition une plateforme de réservation. Il est également interdit d'utiliser un véhicule dans le cadre d'un service de taxi sans l'avoir enregistré au préalable à cette fin (sauf dans le cas de l'utilisation d'un véhicule de remplacement conformément à ce que prévoit l'ordonnance).

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

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

#### *Article 4*

Cet article est le siège de deux nouveautés essentielles :

- 1° la distinction qui sera désormais opérée, au sein du « secteur taxi » unifié, entre les taxis de station et les taxis de rue (§ 1<sup>er</sup>). Sur la différence entre ces deux catégories, il est renvoyé au commentaire de l'article 3 ;
- 2° la généralisation du principe de « numerus clausus » qui n'est actuellement pas imposé dans le cadre des services de LVC. Le Gouvernement devra désormais fixer un nombre maximum de taxis de station et un nombre maximum de taxis de rue (§ 2).

De ordonnantie van 1995 gaf de Regering reeds de bevoegdheid om taxicategorieën te creëren en voor elke categorie een maximumaantal voertuigen dat eraan kon worden toegekend, vast te stellen (art. 5). De nieuwe ordonnantie breidt deze bevoegdheid uit door de Regering te machtigen subcategorieën van standplaatstaxi's en/of straattaxi's in te stellen (§ 3) en, indien zij dit passend acht, een maximaal of een minimaal aantal voertuigen vast te stellen dat in een van deze subcategorieën diensten mag verlenen (§ 4). Het is bijvoorbeeld denkbaar dat een minimaal aantal wordt vastgelegd voor standplaatstaxi's en/of straattaxi's die personen met beperkte mobiliteit kunnen vervoeren, een minimaal en/of maximaal aantal voertuigen die een collectieve taxidienst kunnen verlenen, een maximaal aantal luxe voertuigen, enz. Het is de taak van de Regering te beoordelen of het opportuun is van deze bevoegdheid gebruik te maken, uiteraard met inachtneming van de plafonds die zij verplicht is vast te stellen voor alle standplaatstaxi's enerzijds en straattaxi's anderzijds.

In § 5 van artikel 4 wordt gespecificeerd dat enkel de standplaatstaxi's taxi's in de zin van het Verkeersreglement zijn. Dit onderscheid is gerechtvaardigd wegens de aard van de rechten die in het Verkeersreglement specifiek aan taxi's worden verleend en de noodzaak om een daadwerkelijk uitvoerbaar toezicht op de naleving van die rechten mogelijk te maken. Om het meest voor de hand liggende voorbeeld te nemen : het is zeer eenvoudig te controleren of een taxi het recht heeft een taxistroom te gebruiken, indien het voertuig in kwestie als zodanig herkenbaar is, zelfs wanneer het rijdt. Dat is niet zo in het tegenovergestelde geval. Wanneer de politie wordt geconfronteerd met een voertuig dat er gewoon uitziet en dat gebruikmaakt van een eigen rijstroom, zou zij verplicht zijn het voertuig aan te houden om na te gaan of het al dan niet om een (straat)taxi gaat. Dit vormt een groot praktisch nadeel. Hetzelfde zou gelden, in mindere mate aangezien het voertuig in dat geval niet tot stilstand hoeft te worden gebracht, voor de controle van het recht om een taxiparkeerplaats in te nemen. Door alleen standplaatstaxi's toe te staan gebruik te maken van de rechten die het Verkeersreglement specifiek aan taxi's toekent, maakt deze ordonnantie een vlotte en daadwerkelijke controle op de naleving van deze rechten door de andere weggebruikers mogelijk.

#### *Artikel 5*

Momenteel wordt in artikel 6 van de ordonnantie van 1995 bepaald dat de vergunning wordt toegekend na openbare aanbesteding na een vergelijking van de offertes, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de prijs die wordt aangeboden door de vergunningsaanvragers. In die nieuwe ordonnantie wordt van dit systeem afgestapt. De vergunningen worden kosteloos verstrekt (behoudens eventuele vergoedingen en/of belastingen die rechtstreeks of onrechtstreeks aan de exploitatievergunning zijn verbonden).

L'ordonnance de 1995 habilitait déjà le Gouvernement à créer des catégories de taxis et à prévoir, pour chacune, un nombre maximum de véhicules pouvant y être affectés (art. 5). La nouvelle ordonnance étend cette habilitation en autorisant le Gouvernement à créer des sous-catégories de taxis de station et/ou de rue (§ 3), ainsi qu'à prévoir, s'il l'estime utile, soit un nombre maximum soit un nombre minimum de véhicules pouvant prêter des services dans l'une de ces sous-catégories (§ 4). On peut imaginer, par exemple, l'imposition d'un nombre minimum de taxis de station et/ou de rue pouvant transporter des personnes à mobilité réduite, d'un nombre minimum et/ou maximum de véhicules pouvant prêter un service de taxi collectif, d'un nombre maximum de véhicules de grand luxe, etc. Il appartiendra au Gouvernement d'apprécier la pertinence d'user de cette habilitation, dans le respect, bien évidemment, des plafonds qu'il a l'obligation de fixer pour l'ensemble des taxis de station, d'une part et des taxis de rue, d'autre part.

Le § 5 de l'article 4 précise que seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route. Cette distinction se justifie en raison de la nature des droits spécifiquement accordés aux taxis par le Code et de la nécessité de permettre un contrôle effectivement praticable du respect de ces droits. Pour ne prendre que l'exemple le plus évident, vérifier si un taxi a le droit d'emprunter un site propre accessible aux taxis est très simple si le véhicule en question est identifiable comme tel même en mouvement. Ça ne l'est pas dans le cas contraire. La police, confrontée à un véhicule d'apparence ordinaire qui emprunte un site propre serait contrainte d'arrêter ce véhicule pour vérifier s'il s'agit ou non d'un taxi (de rue). Il s'agit là d'un inconvénient pratique majeur. Il en irait de même, dans une moindre mesure puisqu'il n'est pas nécessaire d'arrêter le véhicule dans cette hypothèse, de la vérification du droit d'occuper un emplacement de stationnement réservé aux taxis. En ne permettant qu'aux taxis de station de bénéficier des droits accordés spécifiquement aux taxis par le Code de la route, la présente ordonnance permet donc un contrôle aisé et effectif du respect de ces droits par les autres usagers de la route.

#### *Article 5*

Actuellement, l'article 6 de l'ordonnance de 1995 prévoit que l'autorisation est délivrée par adjudication publique au terme d'une comparaison des offres qui prend notamment en compte le prix proposé par les demandeurs d'autorisation. La nouvelle ordonnance abandonne ce système. Les autorisations seront délivrées gratuitement (sous réserve des redevances et/ou taxes qui peuvent être directement ou indirectement liées à l'autorisation d'exploiter).

De vaststelling van de procedure voor het aanvragen en verlenen van een exploitatievergunning voor een taxidienst blijft volledig in handen van de Regering, die voortaan ook de toestemming heeft voor het delegeren van de bevoegdheid om vergunningen af te geven.

Dit zal de Regering in staat stellen een eenvoudigere en snellere procedure in te voeren, vergelijkbaar met de gebruikelijke praktijk voor de afgifte van een administratieve vergunning van beperkte duur.

De enige verplichting die verder op de Regering blijft rusten, is dat er niet meer dan één vergunning mag worden afgegeven per exploitant. De vergunning moet het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd, vermelden (een vereiste die is overgenomen uit artikel 4 van de ordonnantie van 1995).

Bovendien kunnen de vergunningen nog enkel uitgereikt worden aan natuurlijke personen om het gemakkelijker te maken om de naleving van de exploitatievoorwaarden te controleren die aan de exploitanten worden opgelegd, wat vandaag door het doorverkopen en de verandering van controle door de exploitatiebedrijven wordt bemoeilijkt.

#### *Artikel 6*

Wat betreft de voorwaarden voor de afgifte van de exploitatievergunning, worden de principes van de huidige regeling niet gewijzigd. De aanvragers van een vergunning moeten nog steeds aantonen dat zij voldoen aan de door de Regering vastgestelde voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit (art. 6 en *6bis* van de ordonnantie van 1995) en dat zij over de nodige chauffeurs beschikken om de door hen ingeschreven voertuigen te besturen (art. 11, § *2bis*, tweede lid).

#### *Artikel 7*

De geldigheidsduur van de exploitatievergunning voor een taxidienst blijft vastgesteld op zeven jaar, met mogelijkheid tot verlenging, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen. Dit principe, dat thans van kracht is voor de taxisector (art. 7, §§ 1 en 3, van de ordonnantie van 1995), zal bijgevolg eveneens van toepassing zijn op de exploitanten van straattaxi's, met andere woorden exploitanten die thans houder zijn van een exploitatievergunning voor een dienst van verhuur van voertuigen met chauffeur, waarvan de geldigheidsduur in de ordonnantie van 1995 is vastgesteld op ten hoogste vijf jaar (art. 20, § 1).

Exploitanten zullen niet langer op geregelde tijdstippen moeten bewijzen dat zij nog steeds voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een exploitatievergunning. Ter compensatie geeft de ordonnantie de Administratie de bevoegdheid om op elk moment controles

La détermination de la procédure de demande et d'octroi de l'autorisation d'exploiter un service de taxi reste entièrement laissée au Gouvernement, qui sera par ailleurs autorisé désormais à déléguer la compétence de délivrer les autorisations.

Le Gouvernement pourra ainsi mettre en place une procédure plus simple et plus rapide, similaire à ce qui se pratique habituellement dans le cadre de la délivrance d'une autorisation administrative à durée limitée.

La seule contrainte qui restera imposée au Gouvernement est celle de ne permettre la délivrance que d'une autorisation par exploitant, laquelle doit mentionner le nombre de véhicules couverts par l'autorisation (exigence reprise de l'article 4 de l'ordonnance de 1995).

Par ailleurs, les autorisations ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques, afin de faciliter le contrôle du respect des conditions d'exploitation imposées aux exploitants, que les ventes et changement de contrôle de sociétés exploitantes compliquent actuellement.

#### *Article 6*

Sur le plan des conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter, les principes du régime actuel ne sont pas modifiés. Les demandeurs d'autorisation devront toujours démontrer qu'ils remplissent les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilités définies par le Gouvernement (art. 6 et *6bis* de l'ordonnance de 1995) et qu'ils disposent des chauffeurs nécessaires à la conduite des véhicules qu'ils enregistrent (art. 11), § *2bis*, al. 2).

#### *Article 7*

La durée de validité de l'autorisation d'exploiter un service de taxi reste fixée à sept ans, renouvelable, sauf si des circonstances particulières justifient de prévoir une durée inférieure. Ce principe, actuellement en vigueur pour le secteur taxi (art. 7, §§ 1<sup>er</sup> et 3, de l'ordonnance de 1995) s'appliquera donc également aux exploitants de taxis de rue, autrement dit à des exploitants qui sont actuellement titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC, dont l'ordonnance de 1995 fixe la durée de validité à cinq ans maximum (art. 20, § 1<sup>er</sup>).

Il ne sera plus demandé aux exploitants de fournir à intervalle régulier la preuve du fait qu'ils respectent toujours les conditions requises pour obtenir l'autorisation d'exploiter. En contrepartie, l'ordonnance habilite l'Administration à effectuer des contrôles à n'importe quel

uit te voeren. Dit zal de administratieve lasten voor de exploitanten verminderen, en tegelijk zal de controle doeltreffender zijn door het onvoorspelbare karakter ervan.

In de nieuwe ordonnantie is niet langer gespecificeerd binnen welke termijnen de aanvraag om verlenging moet worden ingediend (momenteel : ten hoogste negen maanden en ten minste zes maanden). Het is de Regering die deze termijnen bij besluit zal vaststellen, zodat zij die in voorkomend geval aan de praktijk, en met name aan de elektronische communicatiemiddelen, kan aanpassen.

#### *Artikel 8*

De gevallen waarin een verlenging wordt geweigerd, zijn identiek aan die welke momenteel van toepassing zijn. De enige twee wijzigingen aan het huidige artikel 7, § 4, zijn de volgende :

- 1° in 2° wordt de verwijzing naar de (reeds lang opgeheven) wet van 1991 betreffende de handelspraktijken vervangen door een verwijzing naar de relevante bepalingen van het Wetboek van economisch recht ;
- 2° in 8° wordt de mogelijkheid geopend voor de Administratie om zich tot de exploitant te richten via eender welk communicatiemiddel dat zekerheid biedt over de datum waarop de exploitant de vraag van de Administratie heeft ontvangen (en niet langer enkel per aangetekend schrijven met ontvangstbevestiging). Dit kan zowel een elektronisch als een fysiek communicatiemiddel zijn (bijvoorbeeld een onlineplatform of een bezorgdienst met ontvangstbevestiging door een andere dienstverlener dan bpost). Elk middel dat het mogelijk maakt de datum van ontvangst van de zending vast te stellen, is toegestaan (bijvoorbeeld een eenvoudige e-mail die door de exploitant per kerende e-mail wordt bevestigd of de handtekening van de exploitant op een bewijs van overhandiging van de zending).

#### *Artikel 9*

In de nieuwe ordonnantie wordt, voor de toekomst, het principe van het persoonlijke karakter en de niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunningen vastgelegd, die nu alleen kunnen worden afgegeven aan natuurlijke personen. Het is echter niet de bedoeling de rechten ter discussie te stellen die de taxi-exploitanten hebben verworven op grond van de ordonnantie van 1995, die heeft voorzien in bepaalde gevallen waarin de vergunning geheel of gedeeltelijk overdraagbaar is. Deze gevallen worden dus in de nieuwe ordonnantie gehandhaafd, maar uitsluitend voor de exploitatievergunningen die vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie zijn afgegeven, en enkel voor het aantal vignettes dat vóór die datum aan deze « oude » exploitatievergunningen was verbonden. Met andere woorden, een exploitant die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie houder was van tien vignettes en er na de inwerkingtreding van de ordonnantie nog vijf extra verkrijgt, zal zijn exploitatievergunning slechts voor

moment. Les exploitants verront ainsi leurs charges administratives allégées tandis que l'imprévisibilité du contrôle le rendra plus efficace.

La nouvelle ordonnance ne précise plus les délais dans lesquels la demande de renouvellement doit être introduite (actuellement : neuf mois au plus et six mois au moins). C'est le Gouvernement qui fixera ces délais par arrêté, afin de pouvoir, le cas échéant, adapter ceux-ci à la pratique, et notamment aux modes de communication électroniques.

#### *Article 8*

Les hypothèses de refus de renouvellement sont identiques à celles applicables actuellement. Les deux seules modifications apportées à l'actuel article 7, § 4, sont les suivantes :

- 1° au 2°, la référence à la loi de 1991 sur les pratiques de commerce (abrogée depuis longtemps) est remplacée par une référence aux dispositions pertinentes du Code de droit économique ;
- 2° au 8°, la possibilité est ouverte à l'Administration de s'adresser à l'exploitant par n'importe quel moyen de communication qui permet de connaître avec certitude la date à laquelle l'exploitant a réceptionné la demande de l'Administration (et plus uniquement via recommandé avec accusé de réception). Il peut s'agir aussi bien d'un mode de communication électronique que physique (par exemple, une plate-forme en ligne ou un service d'expédition avec accusé de réception fourni par un autre prestataire que la Poste). Tout moyen qui permet de connaître la date de réception de l'envoi est admissible (par exemple, un simple courriel dont l'exploitant accuse réception par un courriel envoyé en retour ou la signature par l'exploitant d'une attestation de remise en mains propres de l'envoi).

#### *Article 9*

La nouvelle ordonnance pose, pour l'avenir, le principe du caractère personnel et de l'incessibilité des autorisations d'exploiter, qui ne pourront plus être délivrées qu'à des personnes physiques. Mais elle n'entend pas remettre en question les droits acquis par les exploitants de taxis dans le cadre de l'ordonnance de 1995, qui a prévu certaines hypothèses dans lesquelles l'autorisation est, totalement ou partiellement, cessible. Ces hypothèses sont donc maintenues dans la nouvelle ordonnance, mais exclusivement pour les autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de celle-ci, et seulement pour le nombre de vignettes qui étaient liées avant cette date à ces « anciennes » autorisations d'exploiter. Autrement dit, exploitant qui était titulaire de dix vignettes avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance et qui en obtient cinq de plus après cette entrée en vigueur ne pourra céder son autorisation d'exploiter qu'à concurrence de dix vignettes au maximum. Celui qui récupérera cette « ancienne »

maximaal tien vignetten kunnen overdragen. Degene die deze « oude » vergunning krijgt, kan die later op zijn beurt overdragen.

De gevallen van overdracht die thans in de artikelen 10 tot 10ter van de ordonnantie van 1995 zijn vervat, worden hernomen in een duidelijkere formulering.

#### *Artikel 10*

In dit artikel worden de principes die thans in artikel 10bis, vijfde lid, van de ordonnantie van 1995 zijn vervat, overgenomen in een duidelijkere formulering.

#### *Artikel 11*

Momenteel is de Regering krachtens artikel 12 van de ordonnantie van 1995 slechts gemachtigd haar bevoegdheid tot schorsing en intrekking van de vergunningen te delegeren aan een daartoe gemachtigde ambtenaar en dan nog slechts voor schorsingen van ten hoogste één maand. De nieuwe tekst voorziet in een ruimere delegatiemogelijkheid, die de Regering bijvoorbeeld in staat zou kunnen stellen deze bevoegdheid te delegeren aan de ter zake bevoegde minister en deze laatste de mogelijkheid te geven besluiten van minder gewicht te subdelegeren aan een ambtenaar. Het is de taak van de Regering om hierover te oordelen.

Tevens wordt gespecificeerd dat de sanctie kan worden opgelegd voor de gehele vergunning of voor een deel ervan, om te verduidelijken dat de bevoegde overheid niet enkel de mogelijkheid heeft de volledige vergunning te schorsen of in te trekken. De sanctie kan bijvoorbeeld bestaan in een tijdelijke schorsing van het recht om een of meer voertuigen waarop de vergunning betrekking heeft, te exploiteren.

#### *Artikel 12*

Net als in de huidige regeling zullen de taxichauffeurs in het bezit moeten zijn van een bekwaamheidsattest om hun functie te mogen uitoefenen. Naar het voorbeeld van artikel 5 van de ordonnantie, over de exploitatievergunning, wordt bepaald dat de vaststelling van de procedure voor het aanvragen en verlenen van het bekwaamheidsattest volledig wordt overgelaten aan de Regering, die bovendien ook de bevoegdheid heeft om de afgifte van de attesten te delegeren. Deze principes zijn reeds van toepassing in de huidige regeling (zie artikel 6bis van de ordonnantie van 1995 en artikel 10 en volgende van het uitvoeringsbesluit van 29 maart 2007).

#### *Artikel 13*

Wat betreft de voorwaarden voor de afgifte van het bekwaamheidsattest worden de principes van de huidige regeling niet gewijzigd. De chauffeurs moeten nog steeds aantonen dat ze voldoen aan de voorwaarden inzake

autorisation pourra, à son tour, la céder par la suite.

Les hypothèses de cession actuellement consacrées par les articles 10 à 10ter de l'ordonnance de 1995 sont reprises dans une formulation plus claire.

#### *Article 10*

Cet article reprend les principes actuellement consacrés par l'article 10bis, al. 5 ; de l'ordonnance de 1995, dans une formulation plus claire.

#### *Article 11*

Actuellement, l'article 12 de l'ordonnance de 1995 n'habilite le Gouvernement à déléguer sa compétence de suspension et de retrait des autorisations qu'à un fonctionnaire délégué à cet effet et que pour les suspensions n'excédant pas un mois. Le nouveau texte prévoit une possibilité de délégation plus large, qui pourrait permettre au Gouvernement, par exemple, de déléguer cette compétence au Ministre en charge de la matière et à celui-ci de subdéléguer les décisions de moindre gravité à un fonctionnaire. Ce sera au Gouvernement d'apprécier.

Il est également précisé que la sanction peut viser tout ou partie de l'autorisation, pour clarifier le fait que l'autorité compétente n'a pas comme seule possibilité de suspendre ou de retirer l'autorisation dans sa totalité. La sanction peut consister, par exemple, en une suspension temporaire du droit d'exploiter un ou plusieurs des véhicules couverts par l'autorisation.

#### *Article 12*

Comme dans le régime actuel, les chauffeurs de taxi devront être titulaire d'un certificat de capacité pour pouvoir exercer. Sur le modèle de l'article 5 de la nouvelle ordonnance, relatif à l'autorisation d'exploiter, il est prévu que la détermination de la procédure de demande et d'octroi du certificat de capacité est entièrement laissée au Gouvernement, qui est par ailleurs autorisé à déléguer la compétence de délivrer les certificats. Ces principes sont déjà d'application dans le régime actuel (voir l'article 6bis de l'ordonnance de 1995 et les articles 10 et suivants de l'arrêté d'exécution du 29 mars 2007).

#### *Article 13*

Sur le plan des conditions de délivrance du certificat de capacité, les principes du régime actuel ne sont pas modifiés. Les chauffeurs devront toujours démontrer qu'ils remplissent les conditions de moralité et de qualification

zedelijkheid en beroepsbekwaamheid die door de Regering zijn vastgesteld. De enige nieuwigheid is dat de verplichting voor de chauffeurs om zich regelmatig bij te scholen, in de ordonnantie wordt verankerd (in plaats van in een uitvoeringsbesluit, zoals nu het geval is) (zie artikel 19 van het uitvoeringsbesluit van 29 maart 2007).

#### *Artikel 14*

Momenteel moeten de chauffeurs, krachtens artikel 23 van het uitvoeringsbesluit van 29 maart 2007, hun attest om de twee jaar opnieuw laten valideren door telkens nieuwe documenten over te leggen om aan te tonen dat zij nog steeds voldoen aan de voorwaarden inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid. Deze vereiste brengt zowel voor de chauffeurs als voor de Administratie een administratieve belasting met zich mee die niet in verhouding staat tot het nagestreefde doel, dat minstens even bevredigend zou kunnen worden bereikt door aan de Administratie eenvoudigweg de bevoegdheid te geven onaangekondigde controles uit te voeren. De mogelijkheid om op elk moment te controleren versterkt ook de effectiviteit van de controle, aangezien een chauffeur die net is gecontroleerd niet de zekerheid zal hebben – die het huidige systeem hem geeft – dat hij de twee jaar daarna niet meer hoeft aan te tonen dat zijn situatie regelmatig is. In de nieuwe ordonnantie wordt dus voorgesteld om het bekwaamheidsattest een onbeperkte geldigheidsduur te geven (zoals dat bijvoorbeeld het geval is voor het rijbewijs), in ruil waarvoor de gewestelijke Administratie wordt gemachtigd om op elk moment onaangekondigde controles uit te voeren.

#### *Artikel 15*

Momenteel heeft de mogelijkheid om het bekwaamheidsattest van een chauffeur te schorsen of in te trekken een indirecte rechtsgrondslag in artikel 28*bis* van de ordonnantie (waarbij de Tuchtraad wordt opgericht) en een expliciete rechtsgrondslag in artikel 73 van het uitvoeringsbesluit van 29 maart 2007. De nieuwe ordonnantie wil dit duidelijker tot uitdrukking brengen in haar artikel 15.

#### *Artikel 16*

De huidige voertuigidentificatieplaat, die op het radiatorrooster van de voertuigen wordt bevestigd, wordt vervangen door een vignet dat op de voorruit wordt bevestigd. Met deze wijziging worden de volgende doelstellingen nagestreefd :

- 1° de productiekosten verlagen ;
- 2° de aflevering van de vignetten, die per post zullen kunnen worden verstuurd, vergemakkelijken ;
- 3° de zichtbaarheid van het vignet verbeteren, omdat het zal worden bevestigd op een plaats die beter zichtbaar is dan de huidige plaats.

professionnelle définies par le Gouvernement. La seule nouveauté consiste à ancrer dans l'ordonnance (plutôt que dans un arrêté d'exécution comme c'est le cas actuellement) l'obligation de remise à niveau périodique qui est imposée aux chauffeurs (voir l'article 19 de l'arrêté d'exécution du 29 mars 2007).

#### *Article 14*

Actuellement, en vertu de l'article 23 de l'arrêté d'exécution du 29 mars 2007, les chauffeurs doivent faire « revalider » leur certificat tous les deux ans en produisant à chaque fois de nouveaux documents démontrant qu'ils respectent toujours les conditions de moralité et de qualification professionnelle. Cette exigence génère, tant pour les chauffeurs que pour l'Administration, une charge administrative disproportionnée au regard de l'objectif poursuivi, celui-ci pouvant être atteint d'une manière au moins aussi satisfaisante simplement en habilitant l'Administration à effectuer des contrôles inopinés. La possibilité de contrôler à tout moment renforce, en outre, l'effectivité du contrôle, puisqu'un chauffeur venant d'être contrôlé n'aura pas la certitude – que lui donne le système actuel – de ne plus avoir à justifier de la régularité de sa situation dans les deux ans qui suivent. La nouvelle ordonnance propose donc de donner au certificat de capacité une durée indéterminée (comme c'est le cas du permis de conduire, par exemple), en contrepartie de quoi elle habilite l'Administration régionale à procéder à n'importe quel moment à des contrôles-surprises.

#### *Article 15*

Actuellement, la possibilité de suspendre ou de retirer le certificat de capacité d'un chauffeur trouve un fondement légal indirect dans l'article 28*bis* de l'ordonnance (qui institue le Conseil de discipline) et un fondement explicite à l'article 73 de l'arrêté d'exécution du 29 mars 2007. La nouvelle ordonnance entend exprimer les choses de manière plus claire au-travers de son article 15.

#### *Article 16*

L'actuelle plaquette d'identification des véhicules, à fixer sur la calandre de ceux-ci, est remplacée par une vignette à apposer sur le pare-brise. Cette modification poursuit les objectifs suivants :

- 1° réduire les coûts de production ;
- 2° faciliter la délivrance des vignettes, qui pourront être envoyées par la poste ;
- 3° améliorer la visibilité de la vignette, puisque celle-ci sera placée à un endroit plus facilement visible qu'actuellement.

*Artikel 17*

De principes voor het gebruik van een reservevoertuig zijn een vereenvoudigde versie van artikel 8, § 2, van de ordonnantie van 1995.

*Artikel 18*

De in artikel 8, § 3, van de ordonnantie van 1995 bedoelde uitzonderlijke mogelijkheid om een vervangvoertuig te gebruiken, wordt gehandhaafd door middel van een verduidelijking van de toepasselijke beginselen.

De uitzondering zoals vastgelegd in artikel 8, § 3, van de ordonnantie van 1995 wordt eveneens gehandhaafd. Krachtens die uitzondering hoeft de exploitant die een vervangvoertuig wenst te gebruiken, niet dezelfde rechten op dit voertuig te hebben als die welke voor de geëxploiteerde voertuigen en de reservevoertuigen gelden. Dit wordt verklaard door de beperking tot maximaal drie maanden gebruik van een vervangvoertuig.

In vergelijking met de reeds geldende principes is in de nieuwe ordonnantie bepaald dat per ingeschreven voertuig niet meer dan één vervangvoertuig « tegelijk » mag worden aangegeven. Hiermee wil de ordonnantie enerzijds niet beletten dat een ingeschreven voertuig dat in zeven jaar tijd tweemaal beschadigd raakt, tijdens de tweede reparatie tijdelijk wordt vervangen, en anderzijds niet verhinderen dat bij een ongeval met het vervangvoertuig een ander vervangvoertuig kan worden ingezet.

*Artikel 19*

De vaststelling van de procedure voor het aanvragen en verlenen van de erkenning als reserveringsplatform wordt volledig overgelaten aan de Regering, die bovendien ook de bevoegdheid heeft om de afgifte van de erkenningen te delegeren.

Net als bij de exploitatievergunning en het bekwaamheidsattest is het de bedoeling dat de Regering een zo snel en eenvoudig mogelijke procedure kan invoeren.

Evenals bij de exploitatievergunningen die krachtens de nieuwe ordonnantie worden afgegeven (en net als bij de bekwaamheidsattesten, per definitie), is bepaald dat de erkenning van een platform persoonlijk en niet-overdraagbaar is. Dit kan enerzijds worden verklaard door de voorwaarden (met name inzake zedelijkheid) die worden gesteld aan de afgifte van de erkenning, die onlosmakelijk verbonden zijn aan de erkende persoon, en anderzijds door het streven om het ontstaan van een markt voor de wederverkoop van erkenningen te voorkomen.

*Article 17*

Les principes qui régissent l'utilisation d'un véhicule de réserve sont une version simplifiée de l'article 8, § 2, de l'ordonnance de 1995.

*Article 18*

La possibilité exceptionnelle d'utiliser un véhicule de remplacement prévue à l'article 8, § 3, de l'ordonnance de 1995 est maintenue moyennant une clarification des principes applicables.

Est également maintenue l'exception prévue à l'article 8, § 3, de l'ordonnance de 1995, en vertu de laquelle l'exploitant qui souhaite utiliser un véhicule de remplacement ne doit pas disposer, sur ce véhicule, des mêmes droits que ceux qui sont requis pour les véhicules exploités et les véhicules de réserve. Cela s'explique par la limitation à maximum trois mois de la durée d'utilisation d'un véhicule de remplacement.

Par rapport aux principes déjà en vigueur, la nouvelle ordonnance précise qu'il ne peut pas être déclaré « simultanément » plus d'un un véhicule de remplacement par véhicule enregistré. Ce faisant, elle vise, d'une part, à ne pas empêcher qu'un véhicule enregistré qui serait accidenté deux fois en sept ans ne puisse pas être remplacé temporairement pendant sa deuxième réparation et, d'autre part, à ce qu'en cas d'accident subi par le véhicule de remplacement, un autre véhicule de remplacement puisse le remplacer.

*Article 19*

La détermination de la procédure de demande et d'octroi de l'agrément de plateforme de réservation est entièrement laissée au Gouvernement, qui est par ailleurs autorisé à déléguer la compétence de délivrer les agréments.

Comme pour l'autorisation d'exploiter et le certificat de capacité, l'objectif est de permettre au Gouvernement de mettre en place une procédure aussi simple et rapide que possible.

Comme pour les autorisations d'exploiter délivrées sous l'empire de la nouvelle ordonnance (et, par nature, pour les certificats de capacité), il est prévu que l'agrément de plateforme est personnel et incessible. Cela s'explique, d'une part, par les conditions (notamment de moralité) qui sont mises à la délivrance de l'agrément, qui sont indissociables de la personne agréée et, d'autre part, au souci de ne pas permettre l'apparition d'un marché de revente des agréments.



*Artikel 20*

De voorwaarden voor de afgifte van de erkenning zijn overgenomen van de voorwaarden die gelden voor de exploitatievergunning.

Er is in een aanvullende voorwaarde voorzien: de persoon die een erkenning aanvraagt, moet uiterlijk op de dag voordat het reserveringsplatform beschikbaar wordt gesteld voor het publiek, zijn maatschappelijke zetel of een exploitatiezetel in België hebben. De platformen die reeds op het gewestelijk grondgebied actief zijn, zijn alle buitenlands en aangezien de kenmerken van deze activiteit het mogelijk maken dat zij van overal ter wereld kan worden uitgeoefend, is het van essentieel belang ervoor te zorgen dat de autoriteiten over een gemakkelijk herkenbaar en bereikbaar aanspreekpunt beschikken.

De wijze waarop aan deze voorwaarden moet worden voldaan wanneer de aanvrager een rechtspersoon is, wordt verduidelijkt. Het is logisch dat de solvabiliteit in hoofdte van de rechtspersoon zelf wordt beoordeeld. Anderzijds kunnen zich gevallen voordoen waarin het dagelijks bestuur niet door één enkele persoon wordt uitgeoefend en in dat geval is het niet nodig dat elk van de personen die het dagelijks bestuursorgaan vormen, beschikt over alle vereiste beroepskwalificaties; aan deze eis kan collegiaal worden voldaan. Het lijkt daarentegen wel nuttig om zich ervan te vergewissen dat alle natuurlijke personen die in dit orgaan zetelen, blijk geven van een onberispelijke zedelijkheid.

*Artikel 21*

De voorwaarden voor de geldigheid en de verlenging van de erkenning zijn identiek aan de voorwaarden die gelden voor de exploitatievergunning. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 7.

*Artikel 22*

De voorwaarden voor de weigering van de verlenging van de erkenning zijn vergelijkbaar met de voorwaarden die gelden voor de exploitatievergunning. In dit verband wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 8.

Er is echter een verschil tussen de twee artikelen met betrekking tot de verwijzing naar het Wetboek van economisch recht. Voor de exploitanten van taxidiensten kan alleen de niet-naleving van boek VI van dat Wetboek (Marktpraktijken en Consumentenbescherming) leiden tot de niet-verlenging van de vergunning, het doel hier zijnde om gebruikers van taxidiensten te beschermen. Voor de platformbeheerders is het de naleving van het hele Wetboek die wordt beoogd, aangezien het doel hier is om niet alleen de gebruikers van taxidiensten te beschermen, maar ook de exploitanten van deze diensten en de chauffeurs.

*Article 20*

Les conditions de délivrance de l'agrément sont calquées sur celles applicables à l'autorisation d'exploiter.

Une condition supplémentaire est prévue: la personne qui sollicite l'agrément doit avoir son siège social ou d'exploitation en Belgique, au plus tard la veille de la mise à disposition du public de la plateforme de réservation. Les plateformes déjà actives sur le territoire régional sont toutes étrangères et les caractéristiques de cette activité lui permettant d'être menée à partir de n'importe quel endroit du globe, il est indispensable de s'assurer que les autorités disposeront d'un interlocuteur aisément identifiable et joignable.

La manière dont ses conditions doivent être remplies lorsque le demandeur est une personne morale fait l'objet de précisions. Il est logique que la solvabilité soit appréciée dans le chef de la personne morale elle-même. En revanche, il peut arriver que la gestion journalière ne soit pas assumée par une seule personne et, dans ce cas, il n'est pas nécessaire que chacune des personnes qui composent l'organe de gestion journalière dispose de toutes les qualifications professionnelles requise; cette exigence peut être remplie collégialement. Au contraire, il paraît utile de s'assurer que chacune des personnes physiques siégeant dans cet organe présente une moralité irréprochable.

*Article 21*

Les conditions de validité et de renouvellement de l'agrément sont identiques à celles applicables à l'autorisation d'exploiter. Il est renvoyé à cet égard au commentaire de l'article 7.

*Article 22*

Les conditions de refus de renouvellement de l'agrément sont similaires à celles applicables à l'autorisation d'exploiter. Il est renvoyé à cet égard au commentaire de l'article 8.

Il existe toutefois une différence entre les deux articles en ce qui concerne le renvoi vers les dispositions pertinentes du Code de droit économique. Pour les exploitants de service de taxi, seul le non-respect du Livre VI de ce Code (pratiques du marché et protection du consommateur) peut entraîner le non-renouvellement de l'autorisation, l'objectif étant ici de protéger les usagers des services de taxis. Pour les gestionnaires de plateforme, c'est le respect de tout le Code qui est visé, puisque l'objectif est ici de protéger non seulement les usagers des services des taxis, mais également les exploitants de ces services ainsi que les chauffeurs.

*Artikel 23*

Het artikel betreffende de mogelijkheden tot opschorting en intrekking van de erkenning is *mutatis mutandis* een overname van artikel 11, dat van toepassing is op de exploitatievergunning.

*Artikel 24*

§§ 1 en 2 geven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Met betrekking tot § 3 moeten we erop wijzen dat artikel 9 van de ordonnantie van 1995 (of artikel 8, §§ 2 en 3, voor de reserve- en vervangvoertuigen) de exploitant thans verbiedt zijn taxivoertuigen « onder welke vorm dan ook » te verhuren « aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen ». Dit verbod heeft een dubbele bestaansreden. Enerzijds is het, aangezien er een limiet is voor het aantal voertuigen dat taxidiensten mag verrichten, van belang dat deze voertuigen daadwerkelijk worden gebruikt om taxidiensten te verrichten, en niet voor andere doeleinden. Anderzijds vormt dit verbod een belemmering voor het systeem van « forfaitaire huur », met andere woorden de mogelijkheid voor een taxichauffeur om aan een exploitant van een taxidienst een forfaitair bedrag te betalen voor het gebruik van een van diens voertuigen gedurende een welbepaalde periode voor het verrichten van ritten, zonder tussenkomst van de exploitant, waarbij de chauffeur de volledige – niet aangegeven – prijs van de rit voor zichzelf kan houden. In de nieuwe ordonnantie wordt dit verbod gehandhaafd, maar voor een beter begrip van de regel wordt alleen het verhuren van taxivoertuigen aan om het even wie verboden.

*Artikel 25*

De eisen die aan de chauffeurs worden opgelegd, zullen, net als vandaag, hoofdzakelijk door de Regering verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit van de nieuwe ordonnantie. Artikel 25 van de ordonnantie is alleen bedoeld om de minimumeisen waaraan de chauffeurs moeten blijven voldoen, wettelijk te verankeren (die eisen zijn momenteel al vastgelegd in de artikelen 26 en volgende van het uitvoeringsbesluit van 29 maart 2007).

*Artikel 26*

De eisen die aan de voertuigen worden opgelegd, zullen, net als vandaag, hoofdzakelijk door de Regering verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit van de nieuwe ordonnantie. Als uitzondering op dit beginsel wordt in de ordonnantie van 1995 de « leeftijdsgrens » voor voertuigen op zeven jaar vastgesteld (art. 28) en wordt bepaald dat de exploitant ofwel eigenaar moet zijn van zijn voertuig(en), ofwel erover moet kunnen beschikken op grond van een van de door de ordonnantie beoogde overeenkomstentypes (art. 8, § 1). Beide eisen zijn in de nieuwe ordonnantie opgenomen.

*Article 23*

L'article relatif aux possibilités de suspension et de retrait de l'agrément est repris, *mutatis mutandis*, de l'article 11, applicable à l'autorisation d'exploiter.

*Article 24*

Les §§ 1<sup>er</sup> et 2 n'appellent pas de commentaire particulier. À propos du § 3, il est à souligner qu'actuellement, l'article 9 de l'ordonnance de 1995 (ou l'article 8, §§ 2 et 3, pour les véhicules de réserve et de remplacement) interdit à l'exploitant de louer ses véhicules de taxi « sous quelque forme que ce soit » « à toute personne qui en assure ou en fait assurer la conduite ». La raison d'être de cette interdiction est double. D'une part, le nombre de véhicules autorisés à prester des services de taxi étant plafonné, il est important que ces véhicules servent effectivement à prester des services de taxi et pas à d'autres choses. D'autre part, elle fait obstacle au système de « forfait-location », c'est-à-dire à la possibilité, pour un chauffeur de taxi, de payer une somme forfaitaire à un exploitant de service de taxi pour pouvoir utiliser, pendant un laps de temps déterminé, l'un des véhicules de ce dernier en vue d'effectuer des courses, sans intervention de l'exploitant, en pouvant conserver pour lui l'intégralité du prix – non déclaré – de la course. La nouvelle ordonnance maintient cette interdiction mais, dans un souci de meilleure compréhension de la règle, elle interdit purement et simplement la mise en location des véhicules de taxi, à quelque personne que ce soit.

*Article 25*

Les exigences imposées aux chauffeurs resteront, comme actuellement, principalement détaillées par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution de la nouvelle ordonnance. L'article 25 de l'ordonnance entend uniquement consacrer légalement les exigences minimales auxquelles les chauffeurs continueront à être tenus (celles-ci étant actuellement déjà consacrées aux articles 26 et suivants de l'arrêté d'exécution du 29 mars 2007).

*Article 26*

Les exigences imposées aux véhicules resteront, comme actuellement, principalement détaillées par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution de la nouvelle ordonnance. Exception à ce principe, l'ordonnance de 1995 fixe à sept ans la « limite d'âge » des véhicules (art. 28) et impose à l'exploitant soit d'être propriétaire de son/ses véhicule(s), soit d'en disposer dans le cadre de l'un des types de contrats qu'elle vise (art. 8, § 1<sup>er</sup>). Ces deux exigences sont reprises dans la nouvelle ordonnance.

Bovendien houdt het onderscheid tussen standplaatstaxi's en straattaxi's in dat aan de straattaxi's wordt verboden om aanleiding te geven tot verwarring met de aan de standplaatstaxi's opgelegde visuele identiteit. Terloops merken we op dat in artikel 28, derde lid, 2°, van de ordonnantie van 1995 is voorzien dat de taxivoertuigen « de bij besluit van de Regering vastgestelde kleur [moeten] hebben of moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kenmerken hebben ». Dit principe wordt dus gehandhaafd, maar alleen met betrekking tot het begrip « visuele identiteit », om niet de indruk te wekken dat het volstaat de opgelegde kleur aan te brengen en om termen te gebruiken die voor iedereen gemakkelijker te begrijpen zijn.

#### *Artikel 27*

Net als voor de exploitanten, de chauffeurs en de voertuigen, worden de eisen die aan de reserveringsplatformen worden opgelegd, hoofdzakelijk verder uitgewerkt door de Regering in een uitvoeringsbesluit van de nieuwe ordonnantie. In de ordonnantie zelf worden enkel de minimumeisen op dit vlak vastgesteld. Die minimumeisen vragen om de volgende verduidelijkingen :

- de vereiste dat alleen exploitanten en chauffeurs die vooraf de toestemming hebben gekregen om hun diensten te verrichten, zich op het platform kunnen registreren, is bedoeld om te voorkomen dat om het even welke houder van een rijbewijs die ook in het bezit is van een voertuig, taxidiensten zou kunnen verrichten in strijd met de wettelijke vereisten ;
- ook al hebben de onlangs verschenen platformen hun technologische model op basis van het gebruik van een applicatie voor mobiele telefoons gemeen, toch zal niet worden vereist dat de platformen elektronisch toegankelijk zijn voor het publiek. Callcenters zijn ook reserveringsplatformen, en zij kunnen als zodanig blijven werken als zij dat wensen ;
- de platformen kunnen de exploitanten van taxidiensten geen exclusieve aansluiting opleggen, noch hen daartoe aanzetten door verschillende tarieven te hanteren naargelang zij al dan niet bij andere platformen zijn aangesloten. Deze vereiste is niet bedoeld om in te grijpen in de contractuele relaties tussen platformen en exploitanten, maar alleen om te waarborgen dat de taxivoertuigen, waarvan het aantal door de Regering is beperkt, zoveel mogelijk ter beschikking van het publiek worden gesteld. Toestaan dat bepaalde van deze voertuigen volledig zouden afhangen van één platform, zou indruisen tegen wat een van de hoofddoelstellingen is van het Gewest in het kader van zijn bevoegdheid om de taxisector te reguleren.

#### *Artikel 28*

Wat de kadervoorschriften voor de tarieven betreft, zal de nieuwe ordonnantie, net als die van 1995, de Regering een maximum aan flexibiliteit laten. Het nieuwe artikel 28

Par ailleurs, la distinction créée entre taxis de station et taxis de rue implique d'imposer aux taxis de rue une interdiction de prêter à confusion avec l'identité visuelle imposée aux taxis de station. Relevons au passage que l'article 28, al. 3, 2°, de l'ordonnance de 1995 prévoit que les véhicules de taxi « doivent avoir la couleur imposée par arrêté du Gouvernement ou revêtir la livrée dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du Gouvernement ». Ce principe est donc conservé, mais en faisant référence à la seule notion « d'identité visuelle », pour éviter de donner l'impression que le seul fait de présenter la couleur imposée est suffisant et pour utiliser des termes plus facilement compréhensibles par tous.

#### *Article 27*

Comme pour les exploitants, les chauffeurs et les véhicules, les exigences imposées aux plateformes de réservation seront principalement détaillées par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution de la nouvelle ordonnance, cette dernière se limitant à consacrer les exigences minimales en la matière. Ces dernières appellent les précisions suivantes :

- l'exigence de ne permettre l'enregistrement sur la plateforme que des exploitants et des chauffeurs qui ont été préalablement autorisés à prester leurs services vise à empêcher que n'importe quel titulaire du permis de conduire qui est également en possession d'un véhicule soit en mesure de prester des services de taxi en violation des exigences légales ;
- bien que les plateformes apparues récemment ont en commun leur modèle technologique basé sur l'utilisation d'une application pour téléphone mobile, il ne sera pas exigé des plateformes qu'elles soient accessibles au public électroniquement. Les centrales d'appel téléphoniques sont également des plateformes de réservation, et elles pourront continuer à fonctionner de la sorte si elles le souhaitent ;
- les plateformes ne pourront pas imposer aux exploitants de service de taxis une affiliation exclusive, ou les y inciter en leur imposant un tarif différent selon qu'ils sont ou non affiliés à d'autres plateforme. Cette exigence n'a pas pour objectif de s'immiscer dans les relations contractuelles entre plateformes et exploitants, mais seulement de garantir que les véhicules de taxis, dont le nombre est limité par le Gouvernement, sont bien mis, autant que possible, à la disposition du public. Permettre que certains de ces véhicules soient « captifs » d'une plateforme irait à l'encontre de ce qui est l'un des objectifs essentiels de la Région dans le cadre de sa compétence de régulation du secteur du taxi.

#### *Article 28*

Concernant l'encadrement des tarifs, la nouvelle ordonnance laissera également, comme celle de 1995, un maximum de souplesse au Gouvernement. Le nouvel

is bijgevolg grotendeels gebaseerd op de artikelen 29 en 30 van de huidige ordonnantie, met toevoeging van verplichtingen om de gebruikers vooraf op de hoogte te brengen.

#### *Artikel 29*

Het principe van artikel 32, § 3, van de ordonnantie van 1995 wordt bevestigd: de Regering kan toestaan dat er reclame wordt gemaakt op en/of in de taxi's. De nieuwe ordonnantie voegt hier echter een extra uitdrukkelijke bevoegdheid aan toe: als de Regering reclame toestaat, kan ze een handvest voor ethische praktijken inzake reclame vaststellen dat de exploitanten moeten naleven.

#### *Artikel 30*

De principes van de artikelen 13 en 14 van de ordonnantie van 1995 worden overgenomen, met een formele herformulering en de volgende twee inhoudelijke wijzigingen:

- 1° het bedrag van de jaarlijkse belasting is momenteel vastgesteld op 575 euro voor de houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst (art. 14) en op 682 euro voor de houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (art. 26). De eenmaking van de sector impliceert de eenmaking van het bedrag van de belasting. Aangezien de hervorming niet tot doel heeft om de bijdragen die van de exploitant worden geëist, te verhogen, is het niet wenselijk het hoogste van beide bedragen te handhaven. De voorkeur gaat dus uit naar de omgekeerde optie, maar dan wel rekening houdend met enerzijds het feit dat het bedrag van 575 euro niet is geïndexeerd sinds de invoering ervan bij de wijzigingsordonnantie van 20 juli 2006 en anderzijds het feit dat ronde cijfers gemakkelijker te onthouden zijn. Op basis van deze redenering wordt voorgesteld het bedrag van de belasting vast te stellen op 600 euro;
- 2° het bedrag van de belasting zal voortaan jaarlijks automatisch worden geïndexeerd. Hoewel het niet de bedoeling van de hervorming is de bijdragen die van de exploitanten worden geëist, te verhogen, is het immers wel redelijk om niet toe te staan dat de evolutie van de levensduurte deze bijdragen automatisch zou doen dalen.

De beheerders van reserveringsplatformen worden net zoals de exploitanten van taxidiensten onderworpen aan de betaling van een jaarlijkse belasting. Deze belasting dient in verhouding te staan tot het aantal voertuigen dat op het platform geregistreerd is.

#### *Artikel 31*

Artikel 33 van de ordonnantie van 1995 stelt een reeks « taksen » vast, waarvan het bedrag nader wordt bepaald, die moeten worden betaald door de kandidaat-exploitanten, de exploitanten, de kandidaat-chauffeurs en de chauffeurs.

article 28 s'inspire donc largement des articles 29 et 30 de l'ordonnance actuelle, auxquels il ajoute des obligations d'information préalable des usagers.

#### *Article 29*

Le principe de l'article 32, § 3, de l'ordonnance de 1995 est confirmé: le Gouvernement peut autoriser la publicité sur et/ou dans les taxis. Mais la nouvelle ordonnance ajoute une habilitation expresse supplémentaire: s'il autorise la publicité, le Gouvernement pourra adopter une charte d'éthique publicitaire à laquelle les exploitants devront se conformer.

#### *Article 30*

Les principes des articles 13 et 14 de l'ordonnance de 1995 sont repris, moyennant reformulation formelle et les deux changements de fond suivants:

- 1° le montant de la taxe annuelle est actuellement fixé à 575 euros pour les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxi (art. 14) et à 682 euros pour les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC (art. 26). L'unification du secteur implique d'unifier le montant de la taxe. La réforme n'ayant pas pour objectif d'augmenter les contributions exigées des exploitants, retenir le plus élevé des deux montants n'est pas souhaitable. C'est donc l'option inverse qui est privilégiée, mais en tenant compte du fait, d'une part, que le montant de 575 euros n'a pas été indexé depuis son introduction par l'ordonnance modificative du 20 juillet 2006 et, d'autre part, que les chiffres ronds sont plus faciles à retenir. C'est sur la base de ce raisonnement qu'il est proposé de fixer le montant de la taxe à 600 euros;
- 2° le montant de la taxe sera désormais automatiquement indexé annuellement car, si l'intention de la réforme n'est pas d'augmenter les contributions exigées des exploitants, il est toutefois raisonnable de ne pas permettre que l'évolution du coût de la vie fasse mécaniquement diminuer ces contributions.

Les gestionnaires de plateforme de réservation seront, comme les exploitants de services de taxi, soumis au paiement d'une taxe payable annuellement. Cette taxe sera proportionnée au nombre de véhicules inscrits sur la plateforme.

#### *Article 31*

L'article 33 de l'ordonnance de 1995 fixe une série de « taxes », dont il précise le montant, qui sont mises à la charge des candidats-exploitants, exploitants, candidat-chauffeurs et chauffeurs. Ces « taxes », qui sont la contrepartie d'une

Deze « taksen », die de tegenprestatie vormen voor een administratieve dienst waarvan vrij gebruik wordt gemaakt en waarvan het bedrag in verhouding staat tot de ermee samenhangende diensten, zijn in werkelijkheid heffingen. Bijgevolg hoeven niet alle samenstellende elementen ervan in de ordonnantie te worden omschreven. In de nieuwe ordonnantie worden de prestaties die aanleiding geven tot een bijdrage, niet langer exhaustief opgesomd en wordt het bedrag van die bijdragen niet langer gespecificeerd. De regering krijgt de bevoegdheid om de bedragen vast te stellen, waardoor meer flexibiliteit mogelijk wordt dan nu het geval is.

#### *Artikel 32*

Artikel 37 van de ordonnantie van 1995, waarin wordt bepaald welke beambten bevoegd zijn om overtredingen van de ordonnantie op te zoeken en vast te stellen en waarin een kader voor hun opdracht wordt vastgelegd, is anders geformuleerd en aangevuld met een gedetailleerde lijst van de aan deze beambten toegekende bevoegdheden.

#### *Artikel 33*

De rangorde van strafrechtelijke sancties die is vastgesteld in artikel 35 van de ordonnantie van 1995, blijft behouden, maar er is een reeks inbreuken toegevoegd aan de lijst van de strengst bestrafte inbreuken.

Tot deze inbreuken rekent de nieuwe ordonnantie expliciet het feit dat een taxi-exploitant die zijn diensten aanbiedt op het grondgebied van het Brusselse Gewest onder dekking van een vergunning die is afgegeven door een ander gewest, daarmee een schending begaat van zijn verplichtingen krachtens de Vlaamse of Waalse wetgeving waaraan hij onderworpen is. Het is niet de bedoeling om in de plaats te treden van de Vlaamse of Waalse autoriteiten die bevoegd zijn om toe te zien op de naleving van deze gewestelijke wetgevingen, maar om de oneerlijke concurrentie te bestrijden die voor de houder van een exploitatievergunning die is afgegeven door het Brusselse Gewest en die onder de Brusselse wetgeving valt, zou worden teweeggebracht door een « Vlaamse exploitant » of een « Waalse exploitant » die op reservering ritten zou verrichten vanuit het Brusselse grondgebied, zonder onderworpen te zijn aan de Brusselse wettelijke regeling en zonder de Vlaamse of Waalse regeling die op hem van toepassing is, na te leven.

« Een voertuig dat niet is geregistreerd voor het verrichten van een dergelijke taxidienst, het voorkomen geven van een taxistandplaatsvoertuig », wordt ook streng bestraft. De ordonnantie van 1995 voorziet reeds in een vergelijkbare beschuldiging (art. 35, § 1, tweede lid). De aandacht wordt hier gevestigd op het feit dat artikel 33 van de nieuwe ordonnantie blijft verwijzen naar het « voorkomen » van een voertuig, en niet naar de « visuele identiteit » die aan de standplaatstaxi's wordt opgelegd, teneinde deze inbreuk een ruim toepassingsgebied te

prestation administrative à laquelle il est librement recouru et dont le montant est proportionné aux prestations qui s'y rapportent, sont en réalité des redevances. Elles ne doivent par conséquent pas voir tous leurs éléments constitutifs définis par l'ordonnance. La nouvelle ordonnance prévoit donc de ne plus lister exhaustivement les prestations qui donnent lieu à une contribution et de ne plus préciser le montant de ces contributions. Une habilitation est confiée au Gouvernement, ce qui permettra plus de souplesse qu'actuellement.

#### *Article 32*

L'article 37 de l'ordonnance de 1995, qui détermine quels agents sont habilités à rechercher et constater les infractions à l'ordonnance et encadre leur mission, est reformulé et complété par une liste détaillée des pouvoirs qui sont reconnus à ces agents.

#### *Article 33*

L'échelle des sanctions pénales prévue par l'article 35 de l'ordonnance de 1995 est conservée, mais une série d'infraction est ajoutée à la liste de celles qui sont sanctionnées le plus sévèrement.

Parmi ces infractions, la nouvelle ordonnance reprend explicitement le fait, pour un exploitant de taxi qui offre ses services sur le territoire de la Région bruxelloise sous le couvert d'une licence/autorisation délivrée par une autre Région, de le faire en violant les obligations qui sont les siennes en vertu de la législation flamande ou wallonne à laquelle il est soumis. L'objectif n'est pas de se substituer aux autorités flamandes ou wallonnes qui ont la compétence de veiller au respect de ces législations régionales, mais de lutter contre la concurrence déloyale que représenterait, pour les titulaires d'une autorisation d'exploiter délivrée par la Région bruxelloise soumis au contrôle de la législation bruxelloise, un « exploitant flamand » ou un « exploitant wallon » qui assurerait, sur réservation, des courses au départ du territoire bruxellois sans être soumis au régime légal bruxellois et sans respecter le régime flamand ou wallon qui s'applique à lui.

Est également sévèrement sanctionnable le fait de « Donner les apparences d'un véhicule de taxi de station à un véhicule qui n'est pas enregistré pour prester un tel service de taxi ». L'ordonnance de 1995 prévoit déjà une incrimination similaire (art. 35, § 1<sup>er</sup>, al. 2). L'attention est ici attirée sur le fait que l'article 33 de la nouvelle ordonnance continuera à viser les « apparences » données à un véhicule, et pas « l'identité visuelle » imposée aux taxis de station, pour donner à cette infraction une portée large : la reproduction de l'identité visuelle n'est pas le seul

geven : de weergave van de visuele identiteit is niet het enige betrokken inbreukmakende gedrag ; elke vorm van visuele verwarring met een standplaatstaxi valt eronder, wat die ook mag zijn.

§ 4 handhaaft de bevoegdheid van de politierechtbanken om kennis te nemen van de in artikel 33 opgesomde inbreuken, die reeds is opgenomen in artikel 35, § 4, laatste lid, van de ordonnantie van 1995.

#### *Artikel 34*

De wijze van inbeslagname van het voertuig of de voertuigen in geval van inbreuken, wordt voortaan in een specifiek artikel geregeld, dat wel vasthoudt aan het principe van het onderscheid tussen de inbreuken die een verplichte inbeslagname met zich meebrengen (art. 35, § 1, derde lid, van de ordonnantie van 1995) en de inbreuken waarvoor de inbeslagname wordt overgelaten aan het oordeel van de rechter (art. 35, § 1, tweede lid). Er wordt bovendien gespecificeerd dat een inbeslagname in beide gevallen slechts mogelijk is voor de voertuigen die toebehoren aan de veroordeelden, in overeenstemming met de opmerking die is geformuleerd door de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies over het voorontwerp van de latere ordonnantie van 1995.

#### *Artikel 35*

Het stelsel van administratieve boetes waarin artikel 36 van de ordonnantie van 1995 voorziet, wordt overgenomen in de nieuwe ordonnantie, met toevoeging van de mogelijkheid voor de overtreder om zijn opmerkingen naar aanleiding van het aan hem overgemaakte proces-verbaal kenbaar te maken en om te vragen gehoord te worden door de gemachtigde ambtenaar.

#### *Artikel 36*

Dit artikel neemt artikel 34 van de ordonnantie van 1995, waarbij het gewestelijk Adviescomité wordt opgericht, over.

#### *Artikel 37*

Dit artikel neemt de bepalingen over van artikel 10bis van de ordonnantie van 1995 met betrekking tot de Overdrachtscommissie.

#### *Artikel 38*

Dit artikel neemt artikel 28bis van de ordonnantie van 1995, waarbij de gewestelijke Tuchtraad wordt opgericht, over.

comportement infractionnel concerné ; toute création d'une confusion visuelle avec un taxi de station est visée, quelle qu'elle soit.

Le § 4 maintient la compétence des tribunaux de police pour connaître des infractions listées à l'article 33, qui est déjà inscrite à l'article 35, § 4, dernier alinéa, de l'ordonnance de 1995.

#### *Article 34*

Les modalités de confiscation du/des véhicule(s) en cas d'infractions feront désormais l'objet d'un article spécifique, mais qui conserve le principe de la distinction entre les infractions impliquant la confiscation obligatoire (art. 35, § 1<sup>er</sup>, al. 3, de l'ordonnance de 1995) et celles pour lesquelles il s'agit d'une faculté laissée à l'appréciation du juge (art. 35, § 2, al. 2). Il est par ailleurs précisé que la confiscation n'est, dans les deux hypothèses, possible que pour les véhicules qui appartiennent au condamné, conformément à la remarque formulée par la section de législation du Conseil d'État dans son avis rendu sur l'avant-projet devenu l'ordonnance de 1995.

#### *Article 35*

Le régime d'amendes administratives prévu par l'article 36 de l'ordonnance de 1995 est repris par la nouvelle ordonnance, en y ajoutant la possibilité, pour le contrevenant, de faire valoir ses observations en réponse au procès-verbal qui lui est transmis et de demander à être entendu par le fonctionnaire délégué.

#### *Article 36*

Cet article reprend l'article 34 de l'ordonnance de 1995, qui institue le Comité consultatif régional.

#### *Article 37*

Cet article reprend les dispositions de l'article 10bis de l'ordonnance de 1995 relatives à la Commission de cession.

#### *Article 38*

Cet article reprend l'article 28bis de l'ordonnance de 1995, qui institue le Conseil de discipline régional.

*Artikel 39*

Het evenementieel vervoer vertoont geen algemeen belang en het onderscheid dat wordt gemaakt tussen dit type activiteit en de nieuw gedefinieerde taxidiensten, moet het mogelijk te maken te vermijden dat bepaalde exploitanten actief zouden zijn op de taximarkt onder het mom van een evenementiële activiteit. Het lijkt bijgevolg niet zinvol het evenementieel vervoer te onderwerpen aan een vergunningstelsel zonder numerus clausus, zoals het geval is met het huidige vergunningstelsel voor diensten van het verhuren van voertuigen met chauffeur. Anderzijds is het noodzakelijk dat de Administratie te allen tijde weet wie de exploitanten op deze markt van het evenementieel vervoer zijn, teneinde verwarring te voorkomen en haar taak om toezicht te houden op de taxisector zo doeltreffend mogelijk uit te voeren. Daarom voorziet de nieuwe ordonnantie in een stelsel van voorafgaande aangifte voor de exploitanten van evenementiële vervoersdiensten.

De toekomstige exploitant moet de Administratie in kennis stellen van de datum waarop hij van plan is een evenementiële personenvervoerdienst aan het publiek aan te bieden. De Administratie kan hiertegen geen bezwaar maken, aangezien het om een aangiftestelsel gaat, en niet om een vergunningstelsel.

*Artikel 40*

In verband met het commentaar op het vorige artikel vereist de noodzaak om toezicht te kunnen houden op de activiteiten van de exploitanten van evenementiële vervoerdiensten, de invoering van exploitatievoorwaarden. De ordonnantie schrijft dus voor dat vóór de dienstverlening een schriftelijke overeenkomst moet worden gesloten en dat aan de Administratie basisinformatie moet worden verstrekt aan de hand waarvan de activiteiten van de exploitant kunnen worden gecontroleerd. Voor het overige zal het de taak van de Regering zijn om de vereisten te verfijnen.

*Artikel 41*

Aangezien het hoofddoel van de nieuwe ordonnantie niet de hervorming van de taxisector is, maar de integratie van het grootste deel van de sector van het verhuur van voertuigen met chauffeur in de taxisector, is de overgangsregeling voor de bestaande taxi-exploitanten erg eenvoudig: zij zullen automatisch worden beschouwd als exploitanten van een standplaatstaxidienst, zonder dat verdere actie is vereist.

Toch zou het kunnen dat een aantal exploitanten als gevolg van de hervorming zijn activiteiten wenst te staken. Wie zijn vergunning heeft overgekocht van een andere exploitant na een gunstig advies gekregen te hebben van de Overdrachtscommissie hoeft hiervoor niet financieel benadeeld te worden (voor wie zijn vergunning rechtstreeks van het Gewest gekregen heeft, geldt dit niet aangezien de

*Article 39*

Le transport événementiel ne présente pas d'intérêt public et la distinction opérée entre ce type d'activité et les services de taxi nouvellement définis doit permettre d'éviter que certains exploitants soient actifs sur le marché du taxi sous le couvert d'une activité événementielle. Par conséquent, il n'apparaît pas utile de soumettre le transport événementiel à un système d'autorisation sans numerus clausus, comme l'est l'actuel système d'autorisation des services de LVC. Il est en revanche nécessaire que l'Administration sache en permanence qui sont les exploitants actifs sur ce marché du transport événementiel, pour éviter les confusions et exercer au mieux ses missions de contrôle du secteur du taxi. C'est pourquoi la nouvelle ordonnance met en place, pour les exploitants de services de transport à caractère événementiel, un régime de déclaration préalable.

Le futur exploitant doit informer l'Administration de la date à laquelle il entend commencer à offrir au public un service de transport de personnes à caractère événementiel. L'Administration ne peut pas s'y opposer, puisqu'il s'agit d'un système de déclaration, et non d'autorisation.

*Article 40*

En lien avec le commentaire de l'article précédent, la nécessité de pouvoir contrôler les activités des exploitants de services de transport événementiel impose la mise en place de conditions d'exploitation. L'ordonnance impose donc la conclusion d'un contrat écrit préalablement à la prestation du service et l'obligation de mettre à disposition de l'Administration les informations de base permettant de contrôler l'activité de l'exploitant. Pour le surplus, c'est au Gouvernement qu'il reviendra d'affiner les exigences.

*Article 41*

L'objectif premier de la nouvelle ordonnance n'étant pas de réformer le secteur du taxi mais d'intégrer à celui-ci l'essentiel du secteur de la location de véhicule avec chauffeur, le régime transitoire mis en place pour les actuels exploitants de taxi est très simple: ceux-ci seront automatiquement considérés comme des exploitants d'un service de taxi de station, sans avoir aucune démarche à accomplir.

Il se pourrait toutefois que certains de ces exploitants souhaitent cesser leur activité en raison de la réforme. Ceux qui ont racheté leur autorisation à un autre exploitant après avoir obtenu l'avis favorable de la Commission de cession ne doivent pas être financièrement pénalisés (ceux qui ont obtenu leur autorisation directement de la Région ne le sont pas puisque ces autorisations ont toujours été attribuées

vergunningen steeds kosteloos zijn toegekend). Daarom voert de nieuwe ordonnantie voor de Regering een tijdelijke mogelijkheid in om deze vergunningen over te kopen. De ordonnantie stelt de prijs hiervoor vast op 35.000 euro, de waarde waarop een exploitatievergunning vandaag geraamd wordt. Deze prijs wordt niet geïndexeerd omdat de mogelijkheid slechts geboden wordt tijdens de twee jaar die volgen op de inwerkingtreding van de ordonnantie. Dit lijkt een voldoende redelijk tijdsbestek om alle betrokken exploitanten de kans te bieden een beslissing te nemen met kennis van zaken.

#### *Artikel 42*

Aansluitend op het commentaar bij het vorige artikel zullen de houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur moeten aangeven of zij wensen toe te treden tot het nieuwe ingevoerde systeem, in de hoedanigheid van exploitant van een straattaxidienst. Indien dat niet het geval is, kunnen zij dankzij de ingevoerde overgangsregeling hun activiteit van het verhuren van voertuigen met chauffeur voortzetten met inachtneming van de ordonnantie van 1995 en van hun vergunning, tot aan de vervaldatum van die vergunning. Evenzo zullen degenen die hebben aangegeven dat zij willen toetreden tot het nieuwe systeem, maar die geen exploitatievergunning voor een straattaxidienst zouden krijgen, hun activiteiten van het verhuren van voertuigen met chauffeur kunnen voortzetten tot aan de vervaldatum van hun vergunning. Dit mechanisme is bedoeld om deze twee categorieën exploitanten van het verhuren van voertuigen met chauffeur voldoende tijd te geven om hun activiteiten te beëindigen.

De exploitanten van diensten van het verhuren van voertuigen met chauffeur die hebben aangegeven dat ze willen toetreden tot de categorie van straattaxidiensten, krijgen voorrang bij de toekenning van identificatievignetten voor deze taxi's. Mochten er meer aanvragen zijn dan vignetten, dan zou er in eerste instantie een keuze worden gemaakt tussen deze exploitanten op basis van een controle van de naleving van hun sociale en fiscale verplichtingen. Het is immers logisch prioriteit te verlenen aan de exploitanten die in orde zijn met de betaling van hun sociale bijdragen en hun belastingen. Indien dit eerste criterium niet zou volstaan om alle vignetaanvragen van deze categorie prioritaire exploitanten in te willigen, worden zij in volgorde van anciënniteit gerangschikt en wordt aan hun vignetaanvragen in die volgorde voldaan, tot alle vignetten zijn toegekend. Dit tweede criterium is relevant omdat het niet alleen objectief is, maar er ook voor zal zorgen dat exploitanten die al vele jaren actief zijn, niet gedwongen zullen worden hun activiteiten te staken; alleen de nieuwkomers op de markt van de verhuur van voertuigen met chauffeur lopen dit risico.

à titre gratuit). C'est la raison pour laquelle la nouvelle ordonnance met en place une possibilité temporaire de rachat de ces autorisations par le Gouvernement. L'ordonnance fixe elle-même le prix de ce rachat à 35.000 euros, qui est l'estimation actuelle de la valeur d'une autorisation d'exploitation. Ce prix n'est pas indexé parce que la possibilité n'est ouverte que pendant les deux années qui suivront l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Ce laps de temps paraît en effet suffisamment raisonnable pour permettre à tous les exploitants concernés de prendre une décision en pleine connaissance de cause.

#### *Article 42*

En lien avec le commentaire de l'article précédent, les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC auront à faire savoir s'ils souhaitent entrer dans le nouveau système mis en place, en qualité d'exploitant d'un service de taxi de rue. Dans la négative, le régime transitoire mis en place les autorise à poursuivre leur activité de LVC dans le respect de l'ordonnance de 1995 et de leur autorisation, jusqu'à l'échéance de cette dernière. De même, ceux qui, ayant fait savoir qu'ils voulaient entrer dans le nouveau système, devraient ne pas se voir attribuer d'autorisation d'exploiter un service de taxi de rue pourront poursuivre leur activité de LVC jusqu'à l'échéance de leur autorisation. Ce mécanisme vise à permettre à ces deux catégories d'exploitants de LVC de bénéficier d'un laps de temps suffisant pour mettre un terme à leur activité.

Les exploitants de services de LVC qui auront fait connaître leur souhait d'intégrer la catégorie des services de taxi de rue bénéficieront d'une priorité dans l'attribution des vignettes d'identification de ces taxis. S'il devait y avoir plus de demandes que de vignettes, ces exploitants seraient départagés, en premier ordre, par la vérification de leur respect de leurs obligations sociales et fiscales. Il est en effet logique de donner la priorité aux exploitants qui sont en ordre de paiement de leurs cotisations sociales et de leurs impôts. Si ce premier critère ne devait pas suffire à satisfaire toutes les demandes de vignettes formulées par cette catégorie d'exploitants prioritaires, ceux-ci seraient alors classés par ordre d'ancienneté, et leurs demandes de vignettes satisfaites dans cet ordre, jusqu'à ce que toutes les vignettes aient été attribuées. Ce second critère est pertinent parce que, outre son objectivité, il permettra de ne pas imposer de mettre un terme à leur activité aux exploitants déjà actifs depuis de nombreuses années; seuls les derniers arrivés sur le marché de la location de véhicule avec chauffeur sont susceptibles d'être concernés.



*Artikel 43*

Net als voor de huidige exploitanten van taxidiensten heeft de nieuwe ordonnantie niet de bedoeling om haar inwerkingtreding gepaard te laten gaan met verplicht te vervullen formaliteiten door de taxichauffeurs. Er wordt dus bepaald dat hun bekwaamheidsattest geldig blijft, maar dat de nieuwe geldende bepalingen voortaan van toepassing zijn op hun attest.

*Artikel 44*

Aangezien de nieuwe ordonnantie bedoeld is om de ordonnantie van 1995 op te heffen, moet worden bepaald dat de bepalingen van die laatste met betrekking tot de inbreuken en straffen van toepassing blijven op de procedures die aan de gang zijn op het ogenblik van de inwerkingtreding van de nieuwe tekst, zo niet, dan zouden die procedures geen rechtsgrondslag meer hebben.

*Artikel 45*

Dit artikel is geïnspireerd op artikel 9 van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg en heeft tot doel op termijn een computersysteem op te zetten voor het beheer van de taxisector en de sector van het evenementieel vervoer. Het doel van een dergelijk geautomatiseerd beheer is uiteraard tijdswinst (aangezien de communicatie onmiddellijk kan worden doorgegeven) en vereenvoudiging van de werkwijze van de verschillende betrokkenen.

*Artikelen 46 tot 49*

Deze artikelen zijn bedoeld om de ordonnantie in overeenstemming te brengen met de vereisten van de AVG (waarvan de volledige benaming is: « 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) »).

*Artikel 50*

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

*Artikel 51*

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

*Article 43*

Comme pour les actuels exploitants de services de taxi, la nouvelle ordonnance n'entend pas, en raison de son entrée en vigueur, imposer de démarches aux chauffeurs de taxi. Il est donc prévu que leur certificat de capacité reste valable, mais que ce sont bien désormais les nouvelles dispositions en vigueur s'y appliquent.

*Article 44*

La nouvelle ordonnance étant appelée à abroger celle adoptée en 1995, il faut prévoir que les dispositions de cette dernière relatives aux infractions et aux sanctions restent d'application aux procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur du nouveau texte, sous peine de priver ces procédures de fondement légal.

*Article 45*

Cet article s'inspire de l'article 9 de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique et vise, à terme, la mise en place d'un système informatique de gestion des secteurs du taxi et du transport événementiel. L'objectif d'une telle gestion informatique est ; évidemment, de gagner du temps (puisque les communications pourront se faire de manière immédiate) et de faciliter les démarches des divers intervenants.

*Articles 46 à 49*

Ces articles visent à rendre l'ordonnance conforme aux exigences du RGPD (dont l'intitulé complet est « règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) »).

*Article 50*

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

*Article 51*

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Jamal IKAZBAN (F)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE****betreffende de taxidiensten  
en de evenementiële  
personenvervoerdiensten****TITEL 1  
Algemene bepalingen***Artikel 1  
Grondwettelijke bevoegdheid*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2  
Definities*

In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 3° taxidienst: onder voorbehoud van het tweede lid, elke personenvervoerdienst die aan de volgende eisen voldoet :
- a) de rit wordt uitgevoerd met een motorvoertuig dat maximaal negen personen, de chauffeur inbegrepen, kan vervoeren ;
  - b) het voertuig wordt bestuurd door een professionele chauffeur ;
  - c) de bestemming van de rit wordt bepaald door de gebruiker ;
  - d) de prijs die voor de rit wordt betaald, is hoger dan de kostprijs van de rit ;
  - e) het vertrekpunt van de rit bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In afwijking van het eerste lid worden de volgende diensten uitgesloten van deze definitie :

- a) de evenementiële personenvervoerdiensten ;
  - b) de personenvervoerdiensten die onder de bevoegdheden bedoeld in artikel 138 van de Grondwet vallen ;
- 4° evenementiële personenvervoerdienst: een personenvervoerdienst die aan de volgende voorwaarden voldoet :
- a) de dienst voldoet aan alle voorwaarden die kenmerkend zijn voor een taxidienst, eventueel met uitzondering van de voorwaarde dat de bestemming van de rit door de gebruiker wordt bepaald ;

**PROPOSITION D'ORDONNANCE****relative aux services de taxis et aux  
services de transport de personnes  
à caractère événementiel****TITRE 1<sup>ER</sup>  
Généralités***Article 1<sup>er</sup>  
Habilitation constitutionnelle*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2  
Définitions*

Dans la présente ordonnance, on entend par :

- 3° service de taxis : sous réserve de l'alinéa 2, tout service de transport de personnes qui réunit les conditions suivantes :
- a) la course est effectuée au moyen d'un véhicule automoteur capable de transporter au maximum neuf personnes, chauffeur compris ;
  - b) le véhicule est conduit par un chauffeur de profession ;
  - c) la destination de la course est fixée par l'utilisateur ;
  - d) le prix payé pour la course est supérieur aux coûts de celle-ci ;
  - e) le point de départ de la course se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les services suivants sont exclus de cette définition :

- a) les services de transport de personnes à caractère événementiel ;
  - b) les services de transport de personnes qui ressortissent aux compétences visées à l'article 138 de la Constitution ;
- 4° service de transport de personnes à caractère événementiel : un service de transport de personnes qui réunit les conditions suivantes :
- a) le service répond à toutes les conditions caractérisant un service de taxis, la condition de fixation de la destination de la course par l'utilisateur éventuellement exceptée ;

- b) de dienst wordt verleend in het kader van een ceremonie, een recreatieve activiteit of een ander georganiseerd evenement ;
- c) de dienst wordt verleend gedurende een vooraf bepaalde periode ;
- 5° rit : traject dat wordt afgelegd door een voertuig van een taxidienst of een evenementiële personenvervoerdienst tussen de plaats waar de gebruiker in dat voertuig stapt (vertrekpunt van de rit) en de plaats waar de gebruiker eruit stapt (aankomstpunt van de rit) ;
- 6° prijs : de tegenprestatie in geld die de exploitant ontvangt voor de taxidienst of voor de evenementiële personenvervoerdienst ;
- 7° gebruiker : de natuurlijke persoon die gebruikmaakt van de taxidienst of van de evenementiële personenvervoerdienst ;
- 8° klant : de natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met de taxidienst of de evenementiële personenvervoerdienst ;
- 9° Administratie : de onderafdeling van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel zoals gedefinieerd door de Regering ;
- 10° standplaatstaxi : voertuig van een taxidienst dat voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 26, § 1, 2° ;
- 11° straattaxi : voertuig van een taxidienst dat niet voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 26, § 1, 2° ;
- 12° Verkeersreglement : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
- b) le service est presté dans le cadre d'une cérémonie, d'une activité récréative ou de tout autre événement organisé ;
- c) le service est presté pendant une durée prédéterminée ;
- 5° course : trajet effectué par un véhicule affecté à un service de taxis ou à un service de transport de personnes à caractère événementiel entre l'endroit où l'utilisateur monte à bord de ce véhicule (point de départ de la course) et l'endroit où l'utilisateur en descend (point d'arrivée de la course) ;
- 6° prix : la contre-prestation en argent que l'exploitant perçoit pour le service de taxi ou pour le service de transport de personnes à caractère événementiel ;
- 7° usager : la personne physique qui fait usage du service de taxis ou du service de transport de personnes à caractère événementiel ;
- 8° client : la personne, physique ou morale, qui contracte avec l'exploitant du service de taxis ou du service de transport de personnes à caractère événementiel ;
- 9° Administration : la subdivision du Service public régional de Bruxelles définie par le Gouvernement ;
- 10° taxi de station : véhicule affecté à un service de taxis qui répond aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 26, § 1<sup>er</sup>, 2° ;
- 11° taxi de rue : véhicule affecté à un service de taxis qui ne répond pas aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 26, § 1<sup>er</sup>, 2° ;
- 12° Code de la route : arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

## TITEL 2

### Bepalingen met betrekking tot de taxidiensten

#### HOOFDSTUK 1 Basisprincipes

##### Artikel 3

##### *Algemeen principe van voorafgaande vergunning*

Om reden van de opdracht van algemeen belang die de taxidiensten vervullen, is het verboden :

- 1° behoudens het bepaalde in het volgende lid, een taxidienst te exploiteren zonder een exploitatievergunning die is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie.

## TITRE 2

### Dispositions relatives aux services de taxis

#### CHAPITRE 1<sup>ER</sup> Principes de base

##### Article 3

##### *Principe général d'autorisation préalable*

En raison de la mission d'intérêt public que remplissent les services de taxis, il est interdit :

- 1° sous la réserve énoncée à l'alinéa suivant, d'exploiter un service de taxis sans autorisation d'exploiter délivrée conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

Zolang de samenwerkingsovereenkomst inzake de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 niet in werking is getreden, is de in het vorige lid bedoelde eis niet van toepassing op de personen die beschikken over de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waalse decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, wanneer cumulatief aan de volgende voorwaarden is voldaan :

- a) het vertrekpunt van de rit is vastgelegd via een voorafgaande reservering ;
- b) het aankomstpunt van de rit bevindt zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

- 2° een voertuig te besturen in het kader van het verlenen van een taxidienst zonder een bekwaamheidsattest dat is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde ;
- 3° behoudens het bepaalde in artikel 18 voor de vervangwagens, een taxidienst te verlenen door middel van een voertuig dat niet is ingeschreven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde ;
- 4° een reserveringsplatform ter beschikking te stellen van de exploitanten, chauffeurs, klanten en/of gebruikers zonder op voorhand de erkenning van dat platform te hebben verkregen in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie.

#### *Artikel 4*

##### *Categorieën van taxi's en voertuigquota*

§ 1. De taxidiensten worden ingedeeld in twee afzonderlijke categorieën, die worden bepaald door het type voertuig dat de diensten verleent :

- 1° standplaatstaxi's ;
- 2° straattaxi's.

Tant que l'accord de coopération relatif aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région visé à l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'est pas entré en vigueur, l'exigence visée à l'alinéa précédent n'est pas applicable aux personnes qui disposent de la licence visée à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- a) le point de départ de la course a été fixé via une réservation préalable ;
- b) le point d'arrivée de la course est situé hors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement peut arrêter les règles applicables aux courses visées à l'alinéa 2 ;

- 2° de conduire un véhicule dans le cadre de la prestation d'un service de taxis sans certificat de capacité délivré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2 ;
- 3° sous la réserve prévue à l'article 18 pour les véhicules de remplacement, de prêter un service de taxis au moyen d'un véhicule qui n'est pas enregistré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2 ;
- 4° de mettre à la disposition des exploitants, des chauffeurs, des clients et/ou des usagers une plateforme de réservation sans avoir obtenu au préalable l'agrément de cette plateforme conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

#### *Article 4*

##### *Catégories de taxis et quotas de véhicules*

§ 1<sup>er</sup>. Les services de taxis sont organisés en deux catégories distinctes, définies par le type de véhicule qui les preste :

- 1° les taxis de station ;
- 2° les taxis de rue.

§ 2. De Regering bepaalt voor elk van beide categorieën het maximale aantal identificatievignetten dat kan worden afgegeven.

§ 3. De Regering kan subcategorieën van taxidiensten definiëren die gemeenschappelijk zijn voor beide in § 1 bedoelde categorieën of die eigen zijn aan één ervan, en die gespecialiseerd zijn op basis van het gebruikte voertuigtype, het type gebruikers of evenementen of enig ander onderscheidend kenmerk.

§ 4. De Regering kan, voor elk van de door haar gedefiniëerde subcategorieën van taxidiensten, het minimale en/of maximale aantal identificatievignetten vaststellen dat kan worden afgegeven. Ze neemt daarbij de krachtens § 1, tweede lid, van dit artikel vastgestelde maxima in acht.

§ 5. Enkel de standplaatstaxi's zijn taxi's in de zin van het Verkeersreglement.

## HOOFDSTUK 2

### Aan de actoren en de instrumenten van de taxidiensten opgelegde formaliteiten

#### *Afdeling 1 – Exploitatievergunning voor een taxidienst*

##### *Artikel 5*

##### *Kenmerken van de exploitatievergunning*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen ;
- 2° de vorm van de vergunning en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

§ 2. De vergunning wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde en kan alleen aan een natuurlijke persoon worden verleend.

§ 3. Per exploitant mag slechts één vergunning worden afgegeven, waarop het aantal aan hem toegekende identificatievignetten moet worden vermeld.

##### *Artikel 6*

##### *Voorwaarden voor de afgifte van de exploitatievergunning*

§ 1. De Regering stelt de voorwaarden vast inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die van de exploitanten worden verlangd.

§ 2. Le Gouvernement fixe, pour chacune de ces deux catégories, le nombre maximum de vignettes d'identification délivrables.

§ 3. Le Gouvernement peut définir des sous-catégories de services de taxis communes aux deux catégories visées au § 1<sup>er</sup> ou propres à l'une de celles-ci, qui sont spécialisées en fonction du type de véhicule utilisé, du type d'usagers ou d'événements ou de toute autre caractéristique distinctive.

§ 4. Le Gouvernement peut, pour chacune des sous-catégories de service de taxis qu'il définit, fixer le nombre minimum et/ou maximum de vignettes d'identification délivrables. Il respecte, ce faisant, les maxima fixés en application du § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du présent article.

§ 5. Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route.

## CHAPITRE 2

### Les formalités imposées aux acteurs et aux outils des services de taxis

#### *Section 1<sup>re</sup> – L'autorisation d'exploiter un service de taxis*

##### *Article 5*

##### *Caractéristiques de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation ;
- 2° la forme de l'autorisation et les mentions qui doivent y figurer.

§ 2. L'autorisation est délivrée par le Gouvernement ou son délégué et ne peut l'être qu'à une personne physique.

§ 3. Il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant, laquelle doit mentionner combien de vignettes d'identification lui sont attribuées.

##### *Article 6*

##### *Conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement fixe les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des exploitants.

Ter aanvulling op de voorwaarden bedoeld in het eerste lid, moet de vergunningsaanvrager aan een van de volgende voorwaarden voldoen :

- 1° aantonen dat hij een arbeidsovereenkomst of een overeenkomst van zelfstandige samenwerking heeft aangesloten met de chauffeur(s) die nodig is/zijn om het aantal voertuigen waarvoor hij identificatievignetten aanvraagt, te besturen ;
- 2° zich ertoe verbinden aan de in 1° bedoelde voorwaarde te voldoen binnen de door de Regering opgelegde maximale termijn ;
- 3° verklaren dat hij de chauffeur zal zijn van het enige voertuig waarvoor hij een identificatievignet aanvraagt.

§ 2. De Regering of haar gemachtigde kan bepalen op welke wijze het bewijs kan worden geleverd dat aan de in § 1 bedoelde voorwaarden is voldaan.

#### *Artikel 7*

##### *Geldigheid en verlenging van de exploitatievergunning*

§ 1. De vergunning wordt afgegeven voor een periode van zeven jaar en kan worden verlengd.

De vergunning kan worden afgegeven of verlengd voor een periode van minder dan zeven jaar indien bijzondere omstandigheden, zoals omschreven in het besluit tot toekenning of verlenging van de vergunning, een dergelijke afwijking rechtvaardigen.

§ 2. De exploitant moet gedurende de gehele geldigheidsduur van zijn vergunning voldoen aan de voorwaarden bedoeld in artikel 6, § 1, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde procedures.

§ 3. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de verlengingsaanvragen.

§ 4. De beslissing om de vergunning al dan niet te verlengen wordt genomen door de Regering of haar gemachtigde.

#### *Artikel 8*

##### *Weigering tot verlenging van de exploitatievergunning*

§ 1. De verlenging van de vergunning kan voor alle of bepaalde voertuigen worden geweigerd in de volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant zich niet heeft gehouden aan de bepalingen van deze ordonnantie, de ter uitvoering van deze ordonnantie uitgevaardigde besluiten of de voorwaarden van zijn exploitatievergunning ;

Complémentairement aux conditions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le demandeur de l'autorisation doit remplir l'une des conditions suivantes :

- 1° démontrer avoir conclu un contrat de travail ou de collaboration indépendante avec le ou les chauffeur(s) nécessaire(s) à la conduite du nombre de véhicules pour lesquels il demande des vignettes d'identification ;
- 2° s'engager à remplir la condition visée au 1° dans le délai maximum imposé pour ce faire par le Gouvernement ;
- 3° attester du fait qu'il sera le chauffeur de l'unique voiture pour laquelle il demande une vignette d'identification.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées au § 1<sup>er</sup> peut être rapportée.

#### *Article 7*

##### *Validité et renouvellement de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. L'autorisation est délivrée pour une durée de sept ans, renouvelable.

L'autorisation peut être délivrée ou renouvelée pour une durée inférieure à sept ans, si des circonstances particulières inscrites dans la décision d'octroi ou de renouvellement de l'autorisation justifient cette dérogation.

§ 2. L'exploitant doit remplir les conditions visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, durant toute la durée de validité de son autorisation, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.

§ 3. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de renouvellement.

§ 4. La décision de renouveler ou non l'autorisation est prise par le Gouvernement ou son délégué.

#### *Article 8*

##### *Refus de renouvellement de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. Le renouvellement de l'autorisation peut être refusé pour tous ou certains des véhicules dans les cas suivants :

- 1° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou les conditions de son autorisation d'exploiter ;

- 2° indien de exploitant zich niet heeft gehouden aan de bepalingen van boek VI, Marktpraktijken en consumentenbescherming, van het Wetboek van economisch recht ;
- 3° indien het voertuig niet geldig verzekerd was gedurende de gehele periode die is gedekt door de vergunning waarvan om verlenging wordt verzocht ;
- 4° indien het voertuig niet voldoende ter beschikking van het publiek is gesteld gedurende de gehele periode die is gedekt door de vergunning waarvan om verlenging wordt verzocht, tenzij de exploitant naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke economische of sociale redenen kan doen gelden ;
- 5° indien, rekening houdend met het openbaar nut van de dienst, de exploitatie niet rendabel is. De Regering kan rendabiliteitscriteria bepalen ;
- 6° indien de exploitant zich tijdens de geldigheidsduur van zijn vergunning niet heeft gehouden aan de sociale, fiscale en boekhoudkundige wetgeving ;
- 7° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden van zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit zoals bedoeld in artikel 6, § 1 ;
- 8° indien de exploitant geen gevolg geeft aan een oproep of een verzoek om inlichtingen van de Administratie, ondanks een herinnering die is toegezonden met behulp van een communicatiemiddel dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt.

#### *Artikel 9*

##### *Overdraagbaarheid van de exploitatievergunning*

§ 1. Onder voorbehoud van de in paragraaf 2 genoemde uitzondering is de exploitatievergunning persoonlijk en niet overdraagbaar.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 is, in een van de gevallen en in overeenstemming met de voorwaarden opgesomd in de volgende paragrafen, en na voorafgaande toestemming door de Regering of haar gemachtigde, de exploitant die houder is van een exploitatievergunning van een taxidienst die oorspronkelijk werd afgeleverd ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, gemachtigd deze vergunning geheel of gedeeltelijk over te dragen tot maximaal het aantal identificatievignetten dat er op de dag vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie aan was verbonden.

Wanneer de cessionaris reeds houder is van een exploitatievergunning die ter uitvoering van deze ordonnantie is afgegeven, blijven beide vergunningen afzonderlijk van elkaar bestaan, waarbij het voordeel van de in het eerste lid bedoelde uitzondering voorbehouden blijft aan de in deze bepaling bedoelde vergunning.

- 2° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions du Livre VI, Pratiques du marché et protection du consommateur, du Code de droit économique ;
- 3° si le véhicule n'a pas été valablement assuré durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé ;
- 4° si le véhicule n'a pas été suffisamment mis à la disposition du public durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé, sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés ;
- 5° si, compte tenu de l'utilité publique du service, l'exploitation n'est pas rentable. Le Gouvernement peut arrêter des critères de rentabilité ;
- 6° si l'exploitant n'a pas respecté la législation sociale, fiscale et comptable durant la période de validité de son autorisation ;
- 7° si l'exploitant ne répond plus aux conditions de moralité, de qualification professionnelle ou de solvabilité visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup> ;
- 8° si l'exploitant ne réserve aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par un moyen de communication permettant de donner une date certaine à la réception de l'envoi.

#### *Article 9*

##### *Cessibilité de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 2, l'autorisation d'exploiter est personnelle et incessible.

§ 2. En dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, dans l'une des hypothèses et conformément aux conditions listées aux paragraphes suivants, et après autorisation préalable du Gouvernement ou de son délégué, l'exploitant qui est titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée initialement en exécution de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ou de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, est autorisé à céder totalement ou partiellement cette autorisation à concurrence, au maximum, du nombre de vignettes d'identification rattachées à celle-ci à la veille de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Lorsque le cessionnaire est déjà titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en application de la présente ordonnance, les deux autorisations restent distinctes l'une de l'autre, le bénéfice de l'exception visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> restant réservé à l'autorisation visée par cette disposition.

§ 3. Een exploitatievergunning zoals bedoeld in paragraaf 2 kan worden overgedragen, tot aan de vervaldatum en onverminderd de mogelijkheid voor de cessionaris om er de verlenging van aan te vragen, wanneer de cessionaris de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of een bloed- of aanverwant tot in de tweede graad is van de houder van de vergunning, in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van die houder.

§ 4. De houder van een vergunning die hij gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van de aanvraag tot overdracht zonder onderbreking heeft geëxploiteerd, mag zijn vergunning aan één of meer cessionarissen overdragen, kosteloos of onder bezwarende titel, onder de volgende voorwaarden :

1° de cedent moet gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van zijn aanvraag tot overdracht :

- a) aan al zijn verplichtingen uit hoofde van deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten en zijn exploitatievergunning hebben voldaan ;
- b) houder zijn geweest van de identificatievignetten die bij de overdracht horen ;

2° de cessionaris moet :

- a) ofwel reeds houder zijn van een exploitatievergunning ;
- b) ofwel beantwoorden aan de voorwaarden voor afgifte van de exploitatievergunning zoals bedoeld in artikel 6, § 1 ;

3° de handeling van de overdracht moet een gunstig advies hebben gekregen van de in artikel 37 bedoelde Overdrachtscommissie.

Het eerste lid, 1°, is niet van toepassing wanneer de aanvraag tot overdracht plaatsvindt binnen het kader van :

- 1° een maatregel van gerechtelijke reorganisatie uitgesproken door een rechtbank ;
- 2° een faillissementsprocedure.

§ 5. Meerdere rechtspersonen die elk houder zijn van een in paragraaf 2 bedoelde exploitatievergunning, kunnen, in het kader van een overname of een fusie, hun vergunning overdragen aan de overnemende rechtspersoon of aan de rechtspersoon die tot stand komt door de fusie. In dit geval is de geldigheidsduur van de vergunning :

- 1° bij een overname dezelfde als die van de eerder aan de overnemende rechtspersoon afgegeven exploitatievergunning ;
- 2° bij een fusie de duur van de exploitatievergunning die van alle eerder aan elk van de gefuseerde rechtspersonen afgegeven exploitatievergunningen de kortste geldigheidsduur heeft.

§ 3. Une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peut être cédée, jusqu'à son terme et sans préjudice de la possibilité pour le cessionnaire d'en demander le renouvellement, lorsque le cessionnaire est le conjoint, le cohabitant légal ou un parent ou allié jusqu'au deuxième degré du titulaire de l'autorisation, en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce titulaire.

§ 4. Le titulaire d'une autorisation qui l'a exploitée sans interruption pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession peut céder son autorisation à un ou plusieurs cessionnaires, à titre gratuit ou à titre onéreux, aux conditions suivantes :

1° le cédant doit, pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession :

- a) avoir rempli toutes les obligations qui lui incombent en vertu de la présente ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci et de son autorisation d'exploiter ;
- b) avoir été titulaire des vignettes d'identification qui accompagnent la cession ;

2° le cessionnaire doit :

- a) soit déjà être titulaire d'une autorisation d'exploiter ;
- b) soit répondre aux conditions de délivrance de l'autorisation d'exploiter visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup> ;

3° l'opération de cession doit avoir reçu un avis favorable de la Commission de cession visée à l'article 37.

L'alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre :

- 1° d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal ;
- 2° d'une procédure de faillite.

§ 5. Plusieurs personnes morales qui sont chacune titulaire d'une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peuvent, dans le cadre d'une opération d'absorption ou de fusion, céder leur autorisation à la personne morale absorbante ou à celle qui naît de la fusion. Dans ce cas, la durée de validité de l'autorisation :

- 1° en cas d'absorption, demeure celle de l'autorisation d'exploiter délivrée antérieurement à la personne morale absorbante ;
- 2° en cas de fusion, est celle, parmi celles des autorisations d'exploiter délivrées antérieurement à chacune des personnes morales fusionnées, qui avait la durée de validité la plus courte.



§ 6. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen voor een vergunningsoverdracht, die minstens vermelden :

- 1° de contactgegevens van de cedent ;
- 2° de contactgegevens van de cessionaris(sen) ;
- 3° het aantal door de cedent geëxploiteerde voertuigen waarop de overdracht betrekking heeft, hun identificatienummers en, indien er meer dan één cessionaris is, de verdeling van de betrokken voertuigen onder hen ;
- 4° of de transactie kosteloos of onder bezwarende titel is en, in het laatste geval, de prijs van de transactie ;
- 5° wanneer de aanvraag plaatsvindt in het kader van een door een rechtbank uitgesproken maatregel inzake gerechtelijke reorganisatie, een afschrift van het vonnis dat de gerechtelijke reorganisatie toekent, alsmede van het uittreksel van dit vonnis dat is bekendgemaakt in de bijlagen bij het *Belgisch Staatsblad*.

#### *Artikel 10*

##### *Nietigheid van de exploitatievergunning*

§ 1. In geval van vrijwillige stopzetting van de activiteit of van een door de rechtbank uitgesproken faillissement, vervalt de exploitatievergunning wanneer een van de volgende gevallen zich voordoet :

- 1° er is geen aanvraag voor een vergunningsoverdracht ingediend binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de datum van de vrijwillige stopzetting van de activiteit of van het vonnis van faillietverklaring. De nietigheid gaat in op de dag na het verstrijken van deze termijn van zes maanden ;
- 2° de aanvraag voor een vergunningsoverdracht is het voorwerp van een weigeringsbeslissing. De nietigheid gaat in op de dag na de ontvangst van de weigeringsbeslissing door de aanvrager.

§ 2. Tijdens het onderzoek van een aanvraag voor een vergunningsoverdracht die is ingediend in verband met een vrijwillige stopzetting van de activiteit of een door de rechtbank uitgesproken faillissement, wordt de betrokken exploitatievergunning van rechtswege geschorst tot de beslissing van de Regering of haar gemachtigde.

§ 3. De Regering stelt de regels vast voor de teruggave aan de Administratie van de aan het Gewest toebehorende documenten en materialen die verbonden zijn aan een nietig geworden vergunning.

#### *Artikel 11*

##### *Schorsing en intrekking van de exploitatievergunning*

§ 1. De Regering of haar gemachtigde kan de exploitatievergunning geheel of gedeeltelijk schorsen voor bepaalde duur of intrekken in geval van een inbreuk op de bepalingen van de ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten

§ 6. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de cession d'autorisation, lesquelles doivent préciser au minimum :

- 1° les coordonnées du cédant ;
- 2° les coordonnées du ou des cessionnaire(s) ;
- 3° le nombre de véhicules exploités par le cédant et concernés par la cession, les numéros d'identification de ceux-ci et, en cas de pluralité de cessionnaires, la répartition des véhicules concernés entre ceux-ci ;
- 4° le fait que la transaction s'opère à titre gratuit ou onéreux et, dans la seconde hypothèse, le prix de la transaction ;
- 5° lorsque la demande s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal, une copie du jugement octroyant la réorganisation judiciaire ainsi que de l'extrait de ce jugement publié aux annexes du *Moniteur belge*.

#### *Article 10*

##### *Caducité de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. En cas de cessation volontaire d'activité ou de faillite prononcée par le tribunal, l'autorisation d'exploiter est frappée de caducité lorsque l'une des hypothèses suivantes est rencontrée :

- 1° aucune demande de cession d'autorisation n'a été introduite dans un délai de six mois prenant cours à la date de la cessation volontaire d'activité ou du jugement déclaratif de la faillite. La caducité intervient le lendemain de l'échéance de ce délai de six mois ;
- 2° la demande de cession d'autorisation fait l'objet d'une décision de refus. La caducité intervient le lendemain de la réception, par le demandeur, de la décision de refus.

§ 2. Durant l'examen d'une demande de cession d'autorisation introduite à l'occasion d'une cessation volontaire d'activité ou d'une faillite prononcée par le tribunal, l'autorisation d'exploiter concernée est suspendue de plein droit jusqu'à la décision du Gouvernement ou de son délégué.

§ 3. Le Gouvernement arrête les modalités de restitution à l'Administration des documents et matériels appartenant à la Région qui sont liés à une autorisation devenue caduque.

#### *Article 11*

##### *Suspension et retrait de l'autorisation d'exploiter*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement ou son délégué peut, totalement ou partiellement, suspendre pour une durée déterminée ou retirer l'autorisation d'exploiter en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de

of de voorwaarden van de vergunning in kwestie, alsmede in geval van volledige stillegging van de exploitatie gedurende een periode van twee jaar.

§ 2. De Regering bepaalt de procedure voor de schorsing en de intrekking van de exploitatievergunning.

## ***Afdeling 2 – Het bekwaamheidsattest van taxichauffeur***

### *Artikel 12*

#### *Kenmerken van het bekwaamheidsattest*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de attestaanvragen ;
- 2° de vorm van het attest en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

§ 2. Het attest wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde.

### *Artikel 13*

#### *Voorwaarden voor de afgifte van het bekwaamheidsattest*

§ 1. De Regering stelt de voorwaarden vast inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid die van de chauffeurs worden verlangd. In dit kader stelt ze ook de voorwaarden vast voor de periodieke bijscholing die de chauffeurs moeten volgen om hun bekwaamheidsattest te behouden.

§ 2. De Regering of haar gemachtigde kan bepalen op welke wijze het bewijs kan worden geleverd dat aan de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden is voldaan.

### *Artikel 14*

#### *Geldigheid van het bekwaamheidsattest*

§ 1. Het bekwaamheidsattest wordt voor onbepaalde duur afgegeven, tenzij bijzondere omstandigheden, die uitdrukkelijk in het attest worden vermeld, de vaststelling rechtvaardigen van een bepaalde duur, die eveneens uitdrukkelijk in het attest moet worden vermeld.

§ 2. De chauffeur moet onafgebroken voldoen aan de voorwaarden bedoeld in artikel 13, § 1, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde procedures.

### *Artikel 15*

#### *Schorsing en intrekking van het bekwaamheidsattest*

§ 1. De Regering of haar gemachtigde kan het bekwaamheidsattest geheel of gedeeltelijk schorsen voor

celle-ci ou des conditions de l'autorisation en cause, ainsi qu'en cas d'abandon total de l'exploitation pendant une durée de deux ans.

§ 2. Le Gouvernement arrête la procédure de suspension et de retrait de l'autorisation d'exploiter.

## ***Section 2 – Le certificat de capacité de chauffeur de taxi***

### *Article 12*

#### *Caractéristiques du certificat de capacité*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de certificat ;
- 2° la forme du certificat et les mentions qui doivent y figurer.

§ 2. Le certificat est délivré par le Gouvernement ou son délégué.

### *Article 13*

#### *Conditions de délivrance du certificat de capacité*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement fixe les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs. Dans ce cadre, il arrête également les modalités de la remise à niveau périodique à laquelle les chauffeurs doivent se soumettre pour conserver leur certificat de capacité.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> peut être rapportée.

### *Article 14*

#### *Validité du certificat de capacité*

§ 1<sup>er</sup>. Le certificat de capacité est délivré pour une durée indéterminée, sauf si des circonstances particulières, expressément mentionnées dans le certificat, justifient la fixation d'une durée déterminée qui doit également y être expressément mentionnée.

§ 2. Le chauffeur doit remplir les conditions visées à l'article 13, § 1<sup>er</sup>, en permanence, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.

### *Article 15*

#### *Suspension et retrait du certificat de capacité*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement ou son délégué peut suspendre pour une durée déterminée ou retirer le certificat de capacité

bepaalde duur of intrekken in geval van een inbreuk op de bepalingen van de ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten of de voorwaarden van het attest in kwestie.

§ 2. De Regering bepaalt de procedure voor de schorsing en de intrekking van het bekwaamheidsattest. In dit verband legt ze op dat de bij artikel 38 opgerichte Tuchtraad wordt geraadpleegd.

§ 3. De Regering stelt de procedures vast voor de tijdelijke of definitieve teruggave van het bekwaamheidsattest aan de Administratie in geval van schorsing of intrekking ervan.

### *Afdeling 3 – Inschrijving van de taxivoertuigen*

#### *Artikel 16*

##### *Kenmerken van het identificatievignet*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de inschrijving van de taxivoertuigen en de reservevoertuigen zoals bedoeld in artikel 17, die moeten voldoen aan de voorwaarden van artikel 26 en waarop de exploitant de hem toegekende identificatievignetten aanbrengt ;
- 2° de vorm van het vignet en de vermeldingen die erop moeten worden opgenomen, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat het vignet voor een reservevoertuig verschillend is.

§ 2. Het vignet wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde.

#### *Artikel 17*

##### *Reservevoertuig*

§ 1. De houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst mag een taxidienst verlenen met een reservevoertuig dat vooraf is ingeschreven in overeenstemming met artikel 16, met inachtneming van de volgende voorwaarden, die de Regering kan aanvullen :

- 1° het reservevoertuig mag alleen worden gebruikt ter vervanging van een in de exploitatievergunning ingeschreven voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal, en alleen voor de duur van deze onbeschikbaarheid ;
- 2° de exploitant mag het reservevoertuig pas gebruiken nadat hij de Administratie daarvan in kennis heeft gesteld door middel van een kennisgeving die het mogelijk maakt een precieze datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Administratie vast te stellen, met vermelding van de oorzaak van de onbeschikbaarheid van het in de exploitatievergunning

en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci ou des conditions du certificat en cause.

§ 2. Le Gouvernement arrête la procédure de suspension et de retrait du certificat de capacité. Dans ce cadre, il impose la consultation du Conseil de discipline institué par l'article 38.

§ 3. Le Gouvernement arrête les modalités de restitution temporaire ou définitive à l'Administration du certificat de capacité en cas de suspension ou de retrait de celui-ci.

### *Section 3 – L'enregistrement des véhicules de taxis*

#### *Article 16*

##### *Caractéristiques de la vignette d'identification*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'enregistrement des véhicules de taxis ainsi que des véhicules de réserve visés à l'article 17, qui doivent répondre aux conditions de l'article 26 et auxquels l'exploitant lie les vignettes d'identification qui lui ont été attribuées ;
- 2° la forme de la vignette et les mentions qui doivent y figurer, en veillant à différencier la vignette relative à un véhicule de réserve.

§ 2. La vignette est délivrée par le Gouvernement ou son délégué.

#### *Article 17*

##### *Le véhicule de réserve*

§ 1<sup>er</sup>. Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis peut prester un service de taxis au moyen d'un véhicule de réserve, préalablement enregistré conformément à l'article 16, dans le respect des conditions suivantes, que le Gouvernement peut compléter :

- 1° le véhicule de réserve ne peut être utilisé qu'à la place d'un véhicule enregistré dans l'autorisation d'exploiter qui se trouve momentanément indisponible à la suite d'un accident, d'une panne mécanique importante, d'un incendie ou d'un vol, et uniquement durant le temps de cette indisponibilité ;
- 2° l'exploitant ne peut utiliser le véhicule de réserve qu'après en avoir informé l'Administration par un moyen de communication donnant date certaine à la réception de cette communication par l'Administration et indiquant la cause de l'indisponibilité du véhicule enregistré dans l'autorisation d'exploiter, la durée probable de cette indisponibilité et, s'il est connu, le

ingeschreven voertuig, de vermoedelijke duur van deze onbeschikbaarheid en, indien bekend, de plaats waar het onbeschikbare voertuig tijdens de periode van onbeschikbaarheid zal worden geparkeerd.

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

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

### *Artikel 18* *Vervangvoertuig*

§ 1. Onder voorbehoud van het tweede lid kan de houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst die niet of niet langer over een reservevoertuig beschikt, gedurende ten hoogste drie maanden taxidiensten verlenen met een voertuig zonder inschrijvingsvignet, met inachtneming van de voorwaarden bedoeld in artikel 17, § 1.

De in artikel 26, § 1, 1<sup>o</sup>, b), bedoelde vereiste is niet van toepassing.

§ 2. De houder van de exploitatievergunning mag een vervangvoertuig pas gebruiken nadat hij de Administratie in kennis heeft gesteld van :

- 1<sup>o</sup> het nummer van het inschrijvingsvignet van het onbeschikbare voertuig ;
- 2<sup>o</sup> de reden van onbeschikbaarheid van het ingeschreven voertuig ;
- 3<sup>o</sup> de vermoedelijke duur van deze onbeschikbaarheid ;
- 4<sup>o</sup> de plaats waar het onbeschikbare voertuig zich bevindt tijdens de periode van onbeschikbaarheid, wanneer deze plaats bekend is ;
- 5<sup>o</sup> identificatie-elementen van het vervangvoertuig zoals vastgesteld door de Regering.

§ 3. Om als vervangvoertuig te kunnen worden gebruikt, moet een voertuig de volgende kenmerken vertonen :

- 1<sup>o</sup> voldoen aan de technische eisen en de eisen inzake veiligheid, comfort en visuele identiteit die de Regering heeft vastgelegd ;
- 2<sup>o</sup> voorzien zijn van het door de Regering vastgestelde kenmerkend teken waarmee het als vervangvoertuig kan worden geïdentificeerd en dat de Administratie aan

lieu de stationnement du véhicule indisponible durant la période d'indisponibilité.

§ 2. L'autorisation d'exploiter mentionne, le cas échéant, le nombre de véhicules de réserve enregistrés par le titulaire de l'autorisation.

Pour les autorisations d'exploiter dans lesquelles est enregistré un total de plus de dix véhicules affectés à la prestation d'un service de taxis, le nombre de véhicules de réserve pouvant être enregistrés est limité à 20 % de ce total.

### *Article 18* *Le véhicule de remplacement*

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve de l'alinéa 2, le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis qui n'a pas ou plus de véhicule de réserve disponible peut, pendant au maximum trois mois, prester un service de taxis au moyen d'un véhicule qui ne dispose pas d'une vignette d'enregistrement, dans le respect des conditions visées à l'article 17, § 1<sup>er</sup>.

L'exigence visée à l'article 26, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, b), n'est pas applicable.

§ 2. Le titulaire de l'autorisation d'exploiter ne peut utiliser un véhicule de remplacement qu'après avoir informé l'Administration :

- 1<sup>o</sup> du numéro de la vignette d'enregistrement du véhicule indisponible ;
- 2<sup>o</sup> de la cause de l'indisponibilité du véhicule enregistré ;
- 3<sup>o</sup> de la durée probable de cette indisponibilité ;
- 4<sup>o</sup> du lieu où se trouve le véhicule indisponible durant la période d'indisponibilité, lorsque ce lieu est connu ;
- 5<sup>o</sup> des éléments d'identification du véhicule de remplacement définis par le Gouvernement.

§ 3. Pour pouvoir être utilisé comme véhicule de remplacement, un véhicule doit présenter les caractéristiques suivantes :

- 1<sup>o</sup> répondre aux conditions techniques, de sécurité, de confort et d'identité visuelle arrêtées par le Gouvernement ;
- 2<sup>o</sup> être équipé du signe distinctif déterminé par le Gouvernement qui permet de l'identifier comme étant un véhicule de remplacement et que l'Administration

de houder van de exploitatievergunning bezorgt nadat zij zich ervan heeft vergewist dat aan de voorwaarden voor het gebruik van het vervangvoertuig is voldaan.

§ 4. De houder van de exploitatievergunning mag per ingeschreven voertuig niet meer dan één vervangvoertuig tegelijk aangeven.

§ 5. Na afloop van het gebruik van het vervangvoertuig moet de houder van de exploitatievergunning het kenmerkend teken zoals bedoeld in paragraaf 3, 2°, onverwijld aan de Administratie terugbezorgen.

#### ***Afdeling 4 – Erkennung van de reserveringsplatformen voor taxidiensten***

##### *Artikel 19 Kenmerken van de erkenning*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot erkenning van een reserveringsplatform ;
- 2° de vorm van de erkenning en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

§ 2. De erkenning wordt afgegeven door de Regering of haar gemachtigde.

§ 3. De erkenning is persoonlijk en niet overdraagbaar.

##### *Artikel 20 Voorwaarden voor de afgifte van de erkenning*

§ 1. De Regering stelt de voorwaarden vast inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die van de platformbeheerders worden verlangd.

Naast de in het eerste lid genoemde voorwaarden moet de erkenningsaanvrager zijn maatschappelijke zetel of een exploitatiezetel in België hebben of, indien bij de indiening van de erkenningsaanvraag niet aan deze voorwaarde is voldaan, zich ertoe verbinden uiterlijk op de dag vóór de eerste dag waarop zijn reserveringsplatform voor het publiek toegankelijk wordt gemaakt, aan deze voorwaarde te voldoen.

§ 2. De Regering of haar gemachtigde kan bepalen op welke wijze het bewijs kan worden geleverd dat aan de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden is voldaan.

§ 3. Wanneer de erkenningsaanvraag wordt ingediend door een rechtspersoon :

remet au titulaire de l'autorisation d'exploiter après avoir constaté que les conditions d'utilisation du véhicule de remplacement sont remplies.

§ 4. Le titulaire de l'autorisation d'exploiter ne peut déclarer simultanément plus d'un véhicule de remplacement par véhicule enregistré.

§ 5. Au terme de l'utilisation du véhicule de remplacement, le titulaire de l'autorisation d'exploiter restitue sans délai à l'Administration le signe distinctif visé au paragraphe 3, 2°.

#### ***Section 4 – L'agrément des plateformes de réservation de services de taxis***

##### *Article 19 Caractéristiques de l'agrément*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'agrément de plateforme de réservation ;
- 2° la forme de l'agrément et les mentions qui doivent y figurer.

§ 2. L'agrément est délivré par le Gouvernement ou son délégué.

§ 3. L'agrément est personnel et incessible.

##### *Article 20 Conditions de délivrance de l'agrément*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement fixe les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des gestionnaires de plateforme.

Complémentairement aux conditions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, le demandeur de l'agrément doit soit avoir son siège social ou un siège d'exploitation en Belgique, soit, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> peut être rapportée.

§ 3. Lorsque la demande d'agrément est introduite par une personne morale :

- 1° moeten de in paragraaf 1 bedoelde solvabiliteitsvoorwaarden door de rechtspersoon zijn vervuld ;
- 2° moeten de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden betreffende de beroepsbekwaamheid door minstens één zaakvoerder of één bestuurder die belast is met het dagelijks bestuur, zijn vervuld ;
- 3° moeten de in paragraaf 1 bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van de rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon.

#### *Artikel 21*

##### *Geldigheid en verlenging van de erkenning*

§ 1. De erkenning wordt afgegeven voor een periode van zeven jaar en kan worden verlengd.

De erkenning kan worden afgegeven of verlengd voor een periode van minder dan zeven jaar indien bijzondere omstandigheden, zoals omschreven in het besluit tot toekenning of verlenging van de erkenning, een dergelijke afwijking rechtvaardigen.

§ 2. De platformbeheerder moet gedurende de gehele geldigheidsduur van zijn erkenning voldoen aan de voorwaarden bedoeld in artikel 20, § 1, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde procedures.

§ 3. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de verlengingsaanvragen.

§ 4. De beslissing om de erkenning al dan niet te verlengen wordt genomen door de Regering of haar gemachtigde.

#### *Artikel 22*

##### *Weigering tot verlenging van de erkenning*

§ 1. De verlenging van de erkenning kan worden geweigerd in de volgende gevallen :

- 1° indien de platformbeheerder zich niet heeft gehouden aan de bepalingen van deze ordonnantie, de ter uitvoering van deze ordonnantie uitgevaardigde besluiten of de voorwaarden van zijn erkenning ;
- 2° indien de platformbeheerder zich niet heeft gehouden aan de bepalingen van het Wetboek van economisch recht ;
- 3° indien de platformbeheerder zich tijdens de geldigheidsduur van zijn erkenning niet heeft gehouden aan de sociale, fiscale en boekhoudkundige wetgeving ;

- 1° les conditions de solvabilité visées au paragraphe 1<sup>er</sup> doivent être remplies par la personne morale ;
- 2° les conditions de qualifications professionnelles visées au paragraphe 1<sup>er</sup> doivent être remplies par au moins un gérant ou un administrateur chargé de la gestion journalière ;
- 3° les conditions de moralité visées au paragraphe 1<sup>er</sup> doivent être remplies par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de la personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

#### *Article 21*

##### *Validité et renouvellement de l'agrément*

§ 1<sup>er</sup>. L'agrément est délivré pour une durée de sept ans, renouvelable.

L'agrément peut être délivré ou renouvelé pour une durée inférieure à sept ans, si des circonstances particulières inscrites dans la décision d'octroi ou de renouvellement de l'agrément justifient cette dérogation.

§ 2. Le gestionnaire de plateforme doit remplir les conditions visées à l'article 20, § 1<sup>er</sup>, durant toute la durée de validité de son agrément, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.

§ 3. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de renouvellement.

§ 4. La décision de renouveler ou non l'agrément est prise par le Gouvernement ou son délégué.

#### *Article 22*

##### *Refus de renouvellement de l'agrément*

§ 1<sup>er</sup>. Le renouvellement de l'agrément peut être refusé dans les cas suivants :

- 1° si le gestionnaire de plateforme n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou les conditions de son agrément ;
- 2° si le gestionnaire de plateforme n'a pas respecté les dispositions du Code de droit économique ;
- 3° si le gestionnaire de plateforme n'a pas respecté la législation sociale, fiscale et comptable durant la période de validité de son agrément ;

- 4° indien de platformbeheerder niet langer voldoet aan de voorwaarden van zedelijkheid, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit ;
- 5° indien de platformbeheerder geen gevolg geeft aan een oproep of een verzoek om inlichtingen van de Administratie, ondanks een herinnering die is toegezonden met behulp van een communicatiemiddel dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt.

#### *Artikel 23*

##### *Schorsing en intrekking van de erkenning*

§ 1. De Regering of haar gemachtigde kan de erkenning schorsen voor bepaalde duur of intrekken in geval van een inbreuk op de bepalingen van de ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten of de voorwaarden van de erkenning in kwestie, alsmede in geval van volledige stillegging van het beheer van het platform gedurende een periode van twee jaar.

§ 2. De Regering bepaalt de procedure voor de schorsing en de intrekking van de erkenning.

### HOOFDSTUK 3

#### **Voorwaarden voor het verlenen van de taxidiensten**

#### *Artikel 24*

##### *Aan de exploitanten opgelegde eisen*

§ 1. De Regering bepaalt de voorwaarden voor de exploitatie van de taxidiensten als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden.

§ 2. Elke exploitant moet de Administratie toestaan om elektronisch toegang te krijgen tot de volgende informatie, door ze live over te brengen naar een door de Administratie aangewezen server :

- 1° de informatie en documenten in verband met de chauffeurs die voor de exploitant werken ;
- 2° de geboekte ritten en de uitgevoerde ritten ;
- 3° de tijd die is gewerkt door de chauffeurs die voor de exploitant werken in het kader van de ritten die hun door de exploitant zijn toegewezen ;
- 4° de algemene gebruiksvoorwaarden die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

§ 3. De exploitant mag een voertuig dat is ingeschreven in overeenstemming met artikel 16, niet verhuren.

4° si le gestionnaire de plateforme ne répond plus aux conditions de moralité, de qualification professionnelle ou de solvabilité ;

5° si le gestionnaire de plateforme ne réserve aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par un moyen de communication permettant de donner une date certaine à la réception de l'envoi.

#### *Article 23*

##### *Suspension et retrait de l'agrément*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement ou son délégué peut suspendre pour une durée déterminée ou retirer l'agrément en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci ou des conditions de l'agrément en cause, ainsi qu'en cas d'abandon total de la gestion de la plateforme pendant une durée de deux ans.

§ 2. Le Gouvernement arrête la procédure de suspension et de retrait de l'agrément.

### CHAPITRE 3

#### **Les modalités de prestation des services de taxis**

#### *Article 24*

##### *Les exigences imposées aux exploitants*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine les conditions d'exploitation des services de taxis qui complètent les conditions de base suivantes.

§ 2. Chaque exploitant doit permettre à l'Administration d'accéder électroniquement aux informations suivantes, en transférant celles-ci en temps réel sur un serveur désigné par l'Administration :

- 1° les informations et documents relatifs aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant ;
- 2° les courses réservées et les courses effectuées ;
- 3° le temps de travail presté par les chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant dans le cadre des courses qui leur sont attribuées par celui-ci ;
- 4° les conditions générales d'utilisation applicables aux clients et usagers.

§ 3. L'exploitant ne peut pas mettre en location un véhicule enregistré conformément à l'article 16.

*Artikel 25*  
*Aan de chauffeurs opgelegde eisen*

§ 1. De Regering bepaalt de aan de chauffeurs opgelegde verplichtingen als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden.

§ 2. Elke chauffeur moet minstens :

- 1° in het bezit zijn van een rijbewijs dat hem machtigt een taxivoertuig te besturen ;
- 2° tijdens de dienst te allen tijde de documenten kunnen tonen die hij bezit en op grond waarvan hij gemachtigd is een taxivoertuig te besturen ;
- 3° zich in alle omstandigheden onberispelijk gedragen tegenover gebruikers, andere taxichauffeurs, alle weggebruikers, vertegenwoordigers van de Administratie en, in het algemeen, alle derden.

*Artikel 26*  
*Aan de voertuigen opgelegde eisen*

§ 1. De Regering stelt de vereisten vast met betrekking tot de inrichting, de uitrusting, de toegankelijkheid, het privégebruik van de voertuigen, de technische voorwaarden, de voorwaarden inzake veiligheid, comfort en visuele identiteit waaraan een voertuig moet voldoen om als taxi of als reservevoertuig te worden geregistreerd, en dit als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden :

- 1° voor alle voertuigen :
  - a) niet meer dan zeven jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste ingebruikname, zoals vermeld op het inschrijvingsbewijs ;
  - b) beschikbaar zijn voor de houder van een exploitatievergunning voor taxidiensten omdat de houder ofwel de eigenaar van het voertuig is ofwel de bezitter op grond van een overeenkomst betreffende koop op afbetaling, financiële lease of huurkoop ;
- 2° voor voertuigen die zijn toegewezen aan een standplaatstaxidienst: zich conformeren aan de visuele identiteit waarvan de kenmerken door de Regering zijn vastgesteld om een onmiddellijke herkenning van deze voertuigen in het verkeer mogelijk te maken ;
- 3° voor voertuigen die zijn toegewezen aan een straattaxidienst: geen aanleiding geven tot visuele verwarring met de visuele identiteit die is opgelegd aan voertuigen die zijn toegewezen aan een standplaatstaxidienst.

§ 2. Het voertuig moet onafgebroken voldoen aan de voorwaarden bedoeld in paragraaf 1, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde regels.

*Article 25*  
*Les exigences imposées aux chauffeurs*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine les obligations des chauffeurs qui complètent les obligations de base suivantes.

§ 2. Chaque chauffeur doit au minimum :

- 1° être titulaire d'un permis de conduire l'autorisant à conduire un véhicule de taxi ;
- 2° pouvoir produire, à n'importe quel moment lorsqu'il est en service, les documents dont il est titulaire et en vertu desquels il est autorisé à conduire un véhicule de taxi ;
- 3° adopter en toutes circonstances un comportement irréprochable à l'égard des usagers, des autres chauffeurs de taxis, de l'ensemble des usagers de la voirie, des représentants de l'Administration et, de manière générale, de tous les tiers.

*Article 26*  
*Les exigences imposées aux véhicules*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement fixe les exigences relatives à l'aménagement, à l'équipement, à l'accessibilité, à l'usage privé des véhicules, aux conditions techniques, de sécurité, de confort et d'identité visuelle auxquelles un véhicule doit satisfaire pour pouvoir être enregistré comme véhicule de taxi ou comme véhicule de réserve et qui complètent les conditions de base suivantes :

- 1° pour tous les véhicules :
  - a) ne pas avoir une ancienneté de plus de sept ans à compter de la date de la première mise en circulation mentionnée sur le certificat d'immatriculation ;
  - b) être à la disposition du titulaire d'une autorisation d'exploitation de service de taxis parce que celui-ci en est soit propriétaire, soit détenteur en vertu d'un contrat de vente à tempérament, de location-financement ou de location-vente ;
- 2° pour les véhicules affectés à un service de taxis de station: se conformer à l'identité visuelle dont les caractéristiques sont fixées par le Gouvernement pour permettre une reconnaissance immédiate de ces véhicules dans la circulation ;
- 3° pour les véhicules affectés à un service de taxis de rue: ne pas prêter visuellement à confusion avec l'identité visuelle imposée aux véhicules affectés à un service de taxis de station.

§ 2. Le véhicule doit remplir les conditions visées au paragraphe 1<sup>er</sup> en permanence, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.



*Artikel 27**Aan de platformen opgelegde eisen*

§ 1. De Regering bepaalt de beheersvoorwaarden voor de reserveringsplatformen als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden.

§ 2. Elk platform moet minstens aan het volgende voldoen :

- 1° de registratie voor het verlenen van taxidiensten enkel toestaan voor :
  - a) exploitanten die beschikken over de in artikel 5 bedoelde exploitatievergunning ;
  - b) chauffeurs die beschikken over het in artikel 12 bedoelde bekwaamheidsattest ;
- 2° elektronisch en/of telefonisch bereikbaar zijn voor het publiek ;
- 3° elektronisch, per radio en/of per telefoon communiceren met de erop geregistreerde chauffeurs ;
- 4° de Administratie toestaan om elektronisch toegang te krijgen tot de volgende informatie, die voortdurend wordt bijgewerkt en bijgehouden tijdens een periode van minstens zeven jaar :
  - a) de identificatiegegevens van de exploitanten en de chauffeurs die op het platform zijn geregistreerd ;
  - b) de via het platform gereserveerde ritten en uitgevoerde ritten ;
  - c) de tijd die is gewerkt door de op het platform geregistreerde chauffeurs in het kader van de ritten die via het platform aan hen zijn toegewezen ;
  - d) alle kosten die aan de aangeslotenen van het platform worden aangerekend ;
  - e) de algemene voorwaarden voor lidmaatschap van het platform die van toepassing zijn op de exploitanten van taxidiensten, die de exploitanten niet mogen verbieden ook lid te worden van andere platformen van hun keuze, noch extra kosten mogen opleggen aan exploitanten die zich aansluiten bij van meerdere platformen ;
  - f) de algemene gebruiksvoorwaarden van het platform die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

*Artikel 28**Tarieven*

§ 1. De Regering legt de minimumtarieven vast en kan maximumtarieven opleggen die van toepassing zijn op de taxidiensten, en kan in dat verband :

- 1° gediversifieerde tarieven invoeren, afhankelijk van onder meer de categorie of subcategorie van de taxidienst, het tijdstip, de dag of het feit of de klant al dan niet bagage bij zich heeft ;

*Article 27**Les exigences imposées aux plateformes*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement détermine les conditions de gestion des plateformes de réservation qui complètent les conditions de base suivantes.

§ 2. Chaque plateforme doit au minimum :

- 1° ne permettre l'enregistrement, pour la prestation de service de taxis, que :
  - a) des exploitants qui disposent de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5 ;
  - b) des chauffeurs qui disposent du certificat de capacité visé à l'article 12 ;
- 2° être accessible au public électroniquement et/ou téléphoniquement ;
- 3° communiquer électroniquement, radiophoniquement et/ou téléphoniquement avec les chauffeurs qui y sont enregistrés ;
- 4° permettre à l'Administration d'accéder électroniquement aux informations suivantes, mises à jour en permanence et conservées pendant un délai minimum de sept ans :
  - a) les données d'identification des exploitants et des chauffeurs enregistrés sur la plateforme ;
  - b) les courses réservées et les courses effectuées par l'intermédiaire de la plateforme ;
  - c) le temps de travail presté par les chauffeurs enregistrés sur la plateforme dans le cadre des courses qui leur sont attribuées par celle-ci ;
  - d) l'ensemble des coûts qui sont mis à la charge des affiliés de la plateforme ;
  - e) les conditions générales d'affiliation à la plateforme applicables aux exploitants de services de taxis, lesquelles ne peuvent ni interdire aux exploitants de s'affilier également à d'autres plateformes de leur choix, ni imposer de surcoût aux exploitants qui s'affilient à plusieurs plateformes ;
  - f) les conditions générales d'utilisation de la plateforme applicables aux clients et usagers.

*Article 28**Les tarifs*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement fixe les tarifs minimaux et peut fixer les tarifs maximaux applicables aux services de taxis et peut, à cet égard :

- 1° décider de tarifs diversifiés en fonction notamment de la catégorie ou de la sous-catégorie de service de taxis, de l'heure, du jour ou du fait que le client a des bagages ou non ;

- 2° forfaitaire tarieven invoeren voor bepaalde door haar vastgestelde rittypes ;
- 3° beslissen om in de gevallen die zij bepaalt, tegemoet te komen in de prijs van de rit.

§ 2. De geldende tarieven worden vóór de reservering van de rit of, indien er geen reservering plaatsvindt, vóór de aanvang van de rit ter kennis van de gebruikers gebracht :

- 1° voor de standplaatstaxi's : door middel van affiches binnen de voertuigen op een plaats waar de tarieven gemakkelijk door de gebruiker kunnen worden afgelezen ;
- 2° voor de straatstaxi's, alsook voor de standplaatstaxi's wanneer die laatste hun diensten aanbieden op basis van reservering : door middel van een digitaal systeem dat gemakkelijk toegankelijk is voor de klanten en de gebruikers, zoals de website van de exploitant of een applicatie voor mobiele telefoons.

§ 3. De exploitant, het platform of de chauffeur is, naargelang van de omstandigheden, verplicht om de klant vóór de reservering van de rit of, bij gebreke van een reservering, vóór de aanvang van de rit een indicatie te geven van het definitieve bedrag van de rit. De Regering bepaalt de toepassingsvoorwaarden van die verplichting.

#### *Artikel 29*

##### *Reclame in en op de voertuigen*

De Regering kan toestaan dat reclame wordt gemaakt op en/of in voertuigen die overeenkomstig artikel 16 zijn geregistreerd. Zij kan in dit verband ook een handvest voor ethische praktijken inzake reclame vaststellen.

## **HOOFDSTUK 4**

### **Belastingen en heffingen**

#### *Artikel 30*

##### *Belasting op de exploitatievergunningen en de erkenningen van platformen*

§ 1. Zijn de volgende jaarlijkse belastingen verschuldigd :

- 1° de houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst : 600 euro per identificatievignet dat hem door zijn vergunning is toegekend ;
- 2° de houder van een erkenning van een platform : 20 euro per voertuig ingeschreven op het platform.

Het in het eerste lid genoemde bedrag wordt jaarlijks herzien op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen, volgens de formule « (600 euro x nieuw indexcijfer) / aanvangsindexcijfer », waarbij :

- 2° décider de tarifs forfaitaires pour certains types de courses qu'il détermine ;
- 3° décider d'intervenir, dans les cas qu'il détermine, dans le prix de la course.

§ 2. Les tarifs en vigueur sont portés à la connaissance des usagers préalablement à la réservation de la course ou, à défaut de réservation, préalablement au début de la course :

- 1° pour les taxis de station : au moyen d'un affichage mis en place, à l'intérieur des véhicules, à un endroit où ils sont aisément lisibles par l'utilisateur ;
- 2° pour les taxis de rue, ainsi que les taxis de station lorsque ces derniers offrent leurs services sur réservation : au moyen d'un dispositif numérique aisément accessible aux clients et aux usagers comme le site internet de l'exploitant ou une application pour téléphone mobile.

§ 3. L'exploitant, la plateforme ou le chauffeur, selon les circonstances, a l'obligation de fournir au client une indication du montant final de la course préalablement à la réservation de cette dernière ou, à défaut de réservation, préalablement au début de la course. Le Gouvernement précise les modalités d'application de cette obligation.

#### *Article 29*

##### *Publicité dans et sur les véhicules*

Le Gouvernement peut autoriser la publicité sur et/ou dans les véhicules enregistrés conformément à l'article 16. Il peut également, dans ce cadre, arrêter une charte d'éthique publicitaire.

## **CHAPITRE 4**

### **Les taxes et redevances**

#### *Article 30*

##### *Taxe sur les autorisations d'exploiter et les agréments de plateforme*

§ 1<sup>er</sup>. Sont redevables des taxes annuelles suivantes :

- 1° le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis : 600 euros par vignette d'identification attribuée dans le cadre de son autorisation ;
- 2° le titulaire d'un agrément de plateforme : 20 euros par véhicule enregistré sur la plateforme.

Le montant visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> est révisé annuellement sur la base de l'indice des prix à la consommation, suivant la formule « (montant de la taxe x indice nouveau) / indice de départ », dans laquelle :

- 1° het nieuwe indexcijfer het cijfer is van de maand die voorafgaat aan de verjaardatum van de inwerkingtreding van dit artikel ;
- 2° de basisindex de index is van de maand die voorafgaat aan de inwerkingtreding van dit artikel.

§ 2. De belasting is verschuldigd voor het volledige jaar door degene die op 1 januari van het aanslagjaar houder van de vergunning is of, indien er op die datum geen houder is, door degene aan wie de vergunning in de loop van het aanslagjaar is afgegeven.

#### *Artikel 31*

##### *Heffing op de administratieve prestaties*

§ 1. De Regering stelt het bedrag vast van de heffingen die de kandidaat-exploitanten, de exploitanten, de kandidaat-chauffeurs en de chauffeurs verschuldigd zijn wanneer zij administratieve prestaties in verband met deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten aanvragen.

### **HOOFDSTUK 5 Inbreuken en straffen**

#### *Artikel 32*

##### *Opsporing en vaststelling van inbreuken*

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten wijst de Regering de gewestelijke ambtenaren en beampten aan die bevoegd zijn om toe te zien op de uitvoering van deze ordonnantie en haar uitvoeringsmaatregelen.

De Regering bepaalt de insignes en andere middelen ter identificatie van de in het eerste lid bedoelde ambtenaren en beampten.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren en beampten hebben de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie en moeten de eed afleggen, in overeenstemming met de geldende wetten en reglementen.

§ 3. De in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren en beampten mogen bij de uitoefening van hun opdracht :

- 1° bevelen geven aan de chauffeurs ;
- 2° elk onderzoek, elke controle en enquête instellen, en alle inlichtingen inwinnen, en met name :
- a) iedereen ondervragen ;
  - b) een document of om het even welk stuk opzoeken, raadplegen of opvragen zonder dat ze zich hoeven te verplaatsen ;
  - c) van de opgevraagde documenten een kopie nemen of ze meenemen tegen afgifte van een ontvangstbewijs ;

1° l'indice nouveau est celui du mois précédant la date anniversaire de l'entrée en vigueur du présent article ;

2° l'indice de base est celui du mois précédant la date d'entrée en vigueur du présent article.

§ 2. La taxe est due pour l'année entière par celui qui est le titulaire de l'autorisation ou de l'agrément au 1<sup>er</sup> janvier de l'année d'imposition ou, à défaut de titulaire à cette date, par celui à qui l'autorisation a été délivrée dans le courant de l'année d'imposition.

#### *Article 31*

##### *Redevance sur les prestations administratives*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement arrête le montant des redevances dues par les candidats-exploitants, les exploitants, les candidat-chauffeurs et les chauffeurs lorsque ceux-ci sollicitent des prestations administratives en lien avec la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution.

### **CHAPITRE 5 Les infractions et sanctions**

#### *Article 32*

##### *Recherche et constatation des infractions*

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des compétences des services de police, le Gouvernement désigne les fonctionnaires et agents régionaux compétents pour surveiller l'exécution de la présente ordonnance et de ses mesures d'exécution.

Le Gouvernement détermine les insignes et autres moyens d'identification des fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

§ 2. Les agents et fonctionnaires visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ont la qualité d'agents ou d'officiers de police judiciaire et doivent prêter serment, conformément aux lois et règlements en vigueur.

§ 3. Les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent, dans l'exercice de leur mission :

- 1° donner des injonctions aux conducteurs ;
- 2° procéder à tous examens, contrôles, enquêtes, et recueillir toutes informations et notamment :
- a) interroger toute personne ;
  - b) rechercher, consulter ou se faire produire sans déplacement tout document ou toute pièce ;
  - c) prendre copie photographique ou autre des documents demandés, ou les emporter contre récépissé ;

- 3° een beroep doen op de bijstand van de politiediensten ;
- 4° de exploitatievergunning of het bekwaamheidsattest in beslag nemen totdat de inbreuk is beëindigd ;
- 5° toegang krijgen tot de voertuigen die gebruikt worden voor taxidiensten en tot hun garages ;
- 6° vaststellingen doen en een proces-verbaal opstellen en de nodige maatregelen nemen zodra een voertuig zonder vergunning een voor taxi's gereserveerde parkeerplaats inneemt ;
- 7° het voertuig dat is gebruikt bij het plegen van een inbreuk op deze ordonnantie in beslag nemen, tot stilstand brengen of doen verplaatsen, en dit op kosten en voor risico van de overtreder.

§ 4. In geval van een inbreuk kunnen de politiediensten en de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren en beambten een proces-verbaal opstellen dat tot bewijs van het tegendeel bewijskracht heeft.

Dit proces-verbaal wordt, op straffe van nietigheid, binnen tien werkdagen na de vaststelling van de inbreuk aan de overtreder toegezonden via een communicatiemiddel dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt.

#### *Artikel 33* *Inbreuken en straffen*

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

- 1° een taxidienst exploiteren zonder vergunning ;
- 2° een taxidienst verlenen onder dekking van de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waalse decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur, maar zonder zich te houden aan alle vereisten die verbonden zijn aan de afgifte van deze vergunning ;
- 3° een voertuig dat niet is geregistreerd voor het verrichten van een dergelijke taxidienst, het voorkomen geven van een standplaatstaxivoertuig ;
- 4° een voor taxi's voorbehouden parkeerplaats bezetten zonder exploitatievergunning voor een standplaatstaxidienst ;
- 5° zich niet houden aan de door de Regering vastgestelde tarieven voor taxidiensten ;
- 6° geen rekening houden met een door een bevoegde beambte gegeven bevel om te stoppen.

- 3° requérir l'assistance des services de police ;
- 4° saisir l'autorisation d'exploiter ou le certificat de capacité jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister ;
- 5° obtenir l'accès aux véhicules utilisés pour les services de taxis ainsi qu'à leurs garages ;
- 6° constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule occupe sans autorisation un emplacement de stationnement réservé aux taxis ;
- 7° saisir, immobiliser ou faire déplacer le véhicule ayant servi à commettre une infraction à la présente ordonnance, et ce aux frais, risques et périls du contrevenant.

§ 4. En cas d'infraction, les services de police ainsi que les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent dresser procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Ce procès-verbal est, à peine de nullité, adressé au contrevenant, par un moyen de communication permettant de donner une date certaine à la réception de l'envoi, dans les dix jours ouvrables de la constatation de l'infraction.

#### *Article 33* *Infractions et sanctions*

§ 1<sup>er</sup>. Les comportements suivants constituent une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours jusqu'à trois mois et/ou d'une amende allant de 500 euros à 10.000 euros :

- 1° exploiter un service de taxi sans autorisation ;
- 2° prester un service de taxis sous le couvert de la licence visée à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, mais sans respecter l'ensemble des exigences liées à la délivrance de cette licence ou de cette autorisation ;
- 3° donner les apparences d'un véhicule de taxi de station à un véhicule qui n'est pas enregistré pour prester un tel service de taxi ;
- 4° occuper un emplacement de stationnement réservé aux taxis sans autorisation d'exploiter un service de taxis de station ;
- 5° ne pas respecter les tarifs des services de taxis fixés par le Gouvernement ;
- 6° négliger une injonction d'arrêt donnée par un agent qualifié.

§ 2. Onder voorbehoud van het geval bedoeld in paragraaf 3, vormt elke andere schending van de bepalingen van deze ordonnantie of van haar uitvoeringsbepalingen een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 26 euro tot 10.000 euro.

§ 3. De schending van de bepalingen van deze ordonnantie in verband met de platformen vormt een inbreuk die wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en/of een geldboete van 1.250 euro tot 25.000 euro.

§ 4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de in de §§ 1 tot 3 bedoelde inbreuken.

Onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek mag de straf in geval van recidive binnen twee jaar na de veroordeling echter niet minder bedragen dan tweemaal de eerder voor dezelfde inbreuk opgelegde straf.

§ 5. In geval van samenloop van meerdere inbreuken zoals bedoeld in §§ 1 en 2 worden de bedragen van de boetes bij elkaar opgeteld, zonder dat zij de som van 20.000 euro mogen overschrijden.

§ 6. De politierechtbank is bevoegd voor de in de §§ 1 tot met 3 bedoelde inbreuken.

*Artikel 34*  
*Inbeslagneming van een voertuig*

§ 1. De rechter neemt het voertuig of de voertuigen waarmee een van de in artikel 33, § 1, 1° tot 3° bedoelde inbreuken is gepleegd, in beslag indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren.

§ 2. De rechter kan het voertuig of de voertuigen waarmee een van de andere in artikel 33, § 1 bedoelde inbreuken is gepleegd, in beslag nemen indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren.

*Artikel 35*  
*Administratieve boetes*

§ 1. Administratieve boetes kunnen worden opgelegd door de daartoe door de Regering gemachtigde ambtenaar :

- 1° voor elke administratieve inbreuk begaan door de personen die onder deze ordonnantie of haar uitvoeringsbesluiten vallen ;
- 2° aan iedereen van wie het voertuig zonder vergunning een voor standplaatstaxi's voorbehouden plaats inneemt.

§ 2. Sous réserve de l'hypothèse visée au paragraphe 3, toute autre violation des dispositions de la présente ordonnance ou de ses dispositions d'exécution constitue une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et/ou d'une amende allant de 26 euros à 10.000 euros.

§ 3. La violation des dispositions de la présente ordonnance relatives aux plateformes constitue une infraction sanctionnée d'une peine d'emprisonnement de huit jours jusqu'à trois mois et/ou d'une amende allant de 1.250 euros à 25.000 euros.

§ 4. Les dispositions du livre 1<sup>er</sup> du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées aux §§ 1<sup>er</sup> à 3.

Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne peut, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

§ 5. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux §§ 1<sup>er</sup> et 2, les montants des amendes sont cumulés sans pouvoir excéder la somme de 20.000 euros.

§ 6. Le tribunal de police est compétent pour connaître des infractions visées au §§ 1<sup>er</sup> à 3.

*Article 34*  
*Confiscation de véhicule*

§ 1<sup>er</sup>. Le juge confisque le ou les véhicule(s) avec le(s) quel(s) l'une des infractions visées à l'article 33, § 1<sup>er</sup>, 1° à 3°, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) apparten(n)ent au condamné.

§ 2. Le juge peut confisquer le ou les véhicule(s) avec le(s)quel(s) l'une des autres infractions visées à l'article 33, § 1<sup>er</sup>, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) apparten(n)ent au condamné.

*Article 35*  
*Amendes administratives*

§ 1<sup>er</sup>. Des amendes administratives peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué à cette fin par le Gouvernement :

- 1° pour toute infraction d'ordre administratif commise par les personnes visées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution ;
- 2° à toute personne dont le véhicule occupe sans autorisation un emplacement réservé aux taxis de station.

§ 2. De Regering stelt het bedrag vast van de administratieve boetes die door de gemachtigde ambtenaar kunnen worden opgelegd in verband met de vastgestelde administratieve inbreuken, met inachtneming van de volgende voorwaarden :

- 1° het bedrag van de geldboetes bedoeld in § 1, 1°, mag niet hoger zijn dan 500 euro en moet worden vastgesteld in verhouding tot de ernst van de gepleegde administratieve inbreuk ;
- 2° het bedrag van de geldboetes bedoeld in § 1, 2°, mag niet lager zijn dan 50 euro en niet hoger zijn dan 100 euro.

§ 3. Een exemplaar van het proces-verbaal tot vaststelling van de inbreuk wordt bezorgd aan de gemachtigde ambtenaar en een afschrift aan de overtreder.

De overtreder kan zijn opmerkingen over het proces-verbaal binnen een termijn van twintig werkdagen naar de gemachtigde ambtenaar sturen en kan vragen om door hem te worden gehoord, volgens door de Regering vast te stellen regels.

§ 4. De beslissing van de gemachtigde ambtenaar bepaalt het bedrag van de administratieve boete en is met redenen omkleed.

Ze wordt ter kennis gebracht van de overtreder, tegelijkertijd met een uitnodiging om de boete te betalen, door middel van een communicatiemiddel dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt.

§ 5. De Regering bepaalt de termijn en de wijze van betaling van de administratieve boetes.

§ 6. Indien de overtreder de boete niet binnen de gestelde termijn betaalt, kan de Regering de exploitatievergunning of het bekwaamheidsattest of de erkenning schorsen.

§ 7. De Regering beslist over de verzoeken tot kwijtschelding of vermindering van de in dit artikel bedoelde boetes.

## HOOFDSTUK 6 Instanties en hun bevoegdheden

### *Artikel 36*

#### *Het gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten*

§ 1. Er wordt een gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten opgericht dat de Regering op verzoek van die laatste of op eigen initiatief moet adviseren over alle aangelegenheden die verband houden met de taxidiensten.

§ 2. Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives pouvant être infligées par le fonctionnaire délégué en rapport avec les infractions d'ordre administratif constatées, en respectant les conditions suivantes :

- 1° le montant des amendes visées au § 1<sup>er</sup>, 1°, ne peut dépasser 500 euros et doit être fixé en rapport avec la gravité de l'infraction d'ordre administratif commise ;
- 2° le montant des amendes visées au § 1<sup>er</sup>, 2°, ne peut être inférieur à 50 euros ni supérieur à 100 euros.

§ 3. Un exemplaire du procès-verbal constatant l'infraction est transmis au fonctionnaire délégué et une copie au contrevenant.

Le contrevenant peut adresser au fonctionnaire délégué ses observations sur le procès-verbal dans un délai de vingt jours ouvrables et demander à être entendu par celui-ci, selon des modalités à arrêter par le Gouvernement.

§ 4. La décision du fonctionnaire délégué fixe le montant de l'amende administrative et est motivée.

Elle est notifiée au contrevenant, en même temps qu'une invitation à acquitter l'amende, par un moyen de communication permettant de donner une date certaine à la réception de l'envoi.

§ 5. Le Gouvernement détermine le délai et les modalités de paiement des amendes administratives.

§ 6. Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende dans le délai imparti, le Gouvernement peut suspendre l'autorisation d'exploiter ou le certificat de capacité ou l'agrément.

§ 7. Le Gouvernement statue sur les requêtes ayant pour objet la remise ou la réduction des amendes visées au présent article.

## CHAPITRE 6 Les instances et leurs compétences

### *Article 36*

#### *Le Comité consultatif régional des services de taxis*

§ 1<sup>er</sup>. Il est créé un Comité consultatif régional des services de taxis chargé de donner au Gouvernement, à la demande de ce dernier ou de sa propre initiative, un avis sur toute question relative aux services de taxis.

§ 2. De Regering regelt de samenstelling, de werkwijze en de bevoegdheden van dit Comité.

*Artikel 37*  
*De Overdrachtscommissie*

§ 1. Er wordt een Overdrachtscommissie ingesteld (hierna « de Commissie ») die advies moet uitbrengen over de verzoeken tot overdracht van vergunningen zoals bedoeld in artikel 9, §§ 3 en 4.

§ 2. De Regering stelt de nadere regels vast voor de werking, de samenstelling en, indien nodig, de aanvullende opdrachten van de Commissie.

§ 3. De Commissie wordt :

1° samengesteld uit vertegenwoordigers van de volgende vier categorieën, die elk een kwart van de leden vertegenwoordigen :

- a) een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten die door de Regering of haar gemachtigde zijn gekozen onder de leden van het gewestelijk Adviescomité zoals bedoeld in artikel 36, die er de exploitanten van taxidiensten vertegenwoordigen ;
- b) een of meer vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer ;
- c) een of meer vertegenwoordigers van de Administratie ;
- d) een of meer deskundigen die door de Regering of haar gemachtigde worden aangewezen na een oproep tot kandidaatstelling van bedrijfsrevisoren en/of accountants en na het advies van het gewestelijk Adviescomité over de ingediende kandidaatstellingen ;

2° voorgezeten door een van de vertegenwoordigers van de Administratie.

§ 4. De Commissie beslist bij meerderheid van stemmen, waarbij de stem van de voorzitter doorslaggevend is bij staking van stemmen.

§ 5. De Commissie gaat na of aan de voorwaarden voor het toestaan van de overdracht is voldaan en beslist, indien de overdracht onder bezwarende titel plaatsvindt, of het in de aanvraag aangegeven bedrag redelijk is in verhouding tot de economische waarde van de vergunning of van het deel van de vergunning waarvan de overdracht wordt overwogen.

§ 2. Le Gouvernement règle la composition, le fonctionnement et les attributions de ce Comité.

*Article 37*  
*La Commission de cession*

§ 1<sup>er</sup>. Il est institué une Commission de cession (ci-après appelée « la Commission ») chargée de rendre un avis sur les demandes de cession d'autorisation visées à l'article 9, §§ 3 et 4.

§ 2. Le Gouvernement arrête les modalités relatives au fonctionnement, à la composition et, le cas échéant, aux attributions complémentaires de la Commission.

§ 3. La Commission est :

1° composée de représentants issus des quatre catégories suivantes, représentant chacune un quart des membres :

- a) un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis choisi(s) par le Gouvernement ou son délégué parmi les membres du Comité consultatif régional visé à l'article 36, qui y représentent les exploitants de services de taxis ;
- b) un ou plusieurs représentant(s) des usagers des transports publics ;
- c) un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration ;
- d) un ou plusieurs expert(s) désigné(s) par le Gouvernement ou son délégué après appel à candidatures de réviseurs d'entreprises et/ou d'experts-comptables et avis du Comité consultatif régional sur les candidatures déposées ;

2° présidée par l'un des représentants de l'Administration.

§ 4. La Commission statue à la majorité des voix, celle du président étant, en cas d'égalité, prépondérante.

§ 5. La Commission vérifie que les conditions requises pour autoriser la cession sont rencontrées et, si la cession a lieu à titre onéreux, se prononce quant au caractère raisonnable du montant déclaré dans la demande par rapport à la valeur économique de l'autorisation ou de la partie de l'autorisation dont la cession est envisagée.

*Artikel 38*  
*De Tuchtraad*

§ 1. Er wordt een gewestelijke Tuchtraad (hierna «de Raad») opgericht om aan de bevoegde minister maatregelen voor te stellen tot schorsing of intrekking van de beroepsbekwaamheidsattesten van taxichauffeurs.

§ 2. De Regering regelt de samenstelling en de werking van de Raad, met inbegrip van de voor de Raad geldende procedure, die onder meer moet voorzien in :

- 1° de mogelijkheid voor de chauffeur ten aanzien van wie wordt overwogen een maatregel te treffen, om door de Raad te worden gehoord en zijn hoorzitting voor te bereiden ;
- 2° de verplichting voor de Raad om zijn adviezen met redenen te omkleden, meer bepaald in het licht van het verweer dat wordt aangevoerd door de chauffeur ten aanzien van wie wordt overwogen een maatregel te treffen.

§ 3. De Raad wordt voorgezeten door een door de minister benoemde magistraat of eremagistraat en bestaat uit, op paritaire wijze :

- 1° een of meer vertegenwoordigers van de Administratie ;
- 2° een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten die door de minister zijn gekozen na een oproep tot kandidaatstelling van voormalige exploitanten van taxidiensten met minstens tien jaar ervaring op dit vlak ;
- 3° een of meer vertegenwoordigers van de taxichauffeurs, aangewezen door de representatieve vakbondsorganisaties van deze chauffeurs.

§ 4. De mandaatstermijn van de leden van de Raad bedraagt één jaar en kan worden verlengd.

**TITEL 3**  
**Bepalingen in verband met de evenementiële  
personenvervoerdiensten**

*Artikel 39*  
*Aangifteverplichting*

§ 1. De exploitatie van een evenementiële personenvervoerdienst is onderworpen aan een voorafgaande aangifte gericht aan de Administratie.

§ 2. De exploitant van een evenementiële personenvervoerdienst die zijn activiteit beëindigt, moet deze stopzetting van de activiteit ook melden aan de Administratie.

*Article 38*  
*Le Conseil de discipline*

§ 1<sup>er</sup>. Il est institué un Conseil de discipline régional (ci-après appelé «le Conseil») chargé de proposer au ministre compétent des mesures de suspension ou de retrait des certificats de capacité de chauffeurs de taxis.

§ 2. Le Gouvernement règle la composition et le fonctionnement du Conseil, en ce compris la procédure applicable devant lui, laquelle doit notamment prévoir :

- 1° la possibilité pour le chauffeur à l'égard duquel l'adoption d'une mesure est envisagée d'être auditionné par le conseil et de préparer son audition ;
- 2° l'obligation pour le Conseil de motiver ses avis, au regard notamment des éléments de défense présentés par le chauffeur à l'égard duquel l'adoption d'une mesure est envisagée.

§ 3. Le Conseil est présidé par un magistrat ou magistrat honoraire désigné par le ministre et comprend, de manière paritaire :

- 1° un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration ;
- 2° un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis choisi(s) par le ministre après appel à candidatures d'anciens exploitants de services de taxis ayant eu une expérience d'au moins dix ans en la matière ;
- 3° un ou plusieurs représentant(s) des chauffeurs de taxis désigné(s) par les organisations syndicales représentatives de ces chauffeurs.

§ 4. La durée du mandat de membre du Conseil est d'un an, renouvelable.

**TITRE 3**  
**Dispositions relatives aux services de transport  
de personnes à caractère événementiel**

*Article 39*  
*Obligation de déclaration*

§ 1<sup>er</sup>. L'exploitation d'un service de transport de personnes à caractère événementiel est soumise à déclaration préalable adressée à l'Administration.

§ 2. L'exploitant d'un service de transport de personnes à caractère événementiel qui met un terme à son activité doit également déclarer cette cessation d'activité à l'Administration.



§ 3. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aangiften.

*Artikel 40*  
*Exploitatievoorwaarden*

De Regering bepaalt de voorwaarden voor de exploitatie van de evenementiële personenvervoerdiensten als aanvulling bij de volgende basisvoorwaarden :

- 1° de huur van de dienst moet blijken uit de voorafgaande sluiting van een schriftelijke overeenkomst, waarvan het te gebruiken model door de Regering verplicht kan worden gesteld ;
- 2° de Administratie moet elektronisch of fysiek toegang kunnen krijgen tot de volgende informatie, die voortdurend wordt bijgewerkt en bijgehouden tijdens een periode van minstens zeven jaar :
  - a) de informatie en documenten in verband met de chauffeurs die werken voor de exploitant van de evenementiële personenvervoerdienst ;
  - b) de gereserveerde ritten en de uitgevoerde ritten ;
  - c) de algemene gebruiksvoorwaarden van het platform die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

**TITEL 4**  
**Overgangperiode**

*Artikel 41*  
*Momenteel toegestane taxidiensten*

§ 1. De exploitatievergunningen voor een taxidienst die oorspronkelijk zijn afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, blijven geldig tot de in elk van deze vergunningen vermelde datum. Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de voertuigen die er zijn ingeschreven, automatisch als standplaatstaxi's beschouwd.

§ 2. In geval van verlenging na de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de in paragraaf 1 bedoelde vergunningen verder beschouwd als zijnde oorspronkelijk afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur of van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten.

§ 3. De exploitanten die een in paragraaf 1 bedoelde vergunning hebben verworven op basis van een procedure voor overdracht tegen betaling waarvoor een gunstig advies is uitgebracht door de Commissie bedoeld in artikel 10bis, eerste lid, 4° van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het

§ 3. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des déclarations.

*Article 40*  
*Conditions d'exploitation*

Le Gouvernement détermine les conditions d'exploitation des services de transport de personnes à caractère événementiel qui complètent les conditions de base suivantes :

- 1° la location du service est attestée par la conclusion préalable d'un contrat écrit, dont le Gouvernement peut arrêter le modèle à utiliser obligatoirement ;
- 2° l'Administration doit pouvoir accéder, électroniquement ou physiquement, aux informations suivantes, mises à jour en permanence et conservées pendant un délai minimum de sept ans :
  - a) les informations et documents relatifs aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant du service de transport de personnes à caractère événementiel ;
  - b) les courses réservées et les courses effectuées ;
  - c) les conditions générales d'utilisation de la plateforme applicables aux clients et usagers.

**TITRE 4**  
**Période transitoire**

*Article 41*  
*Les services de taxis actuellement autorisés*

§ 1<sup>er</sup>. Les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées initialement en application de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ou de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis restent valables jusqu'à la date prévue par chacune de ces autorisations. Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les véhicules qui y sont enregistrés sont automatiquement considérés comme des taxis de station.

§ 2. En cas de renouvellement après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les autorisations visées au paragraphe 1<sup>er</sup> restent considérées comme ayant été initialement délivrées en application de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ou de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis.

§ 3. Les exploitants qui ont acquis une autorisation visée au paragraphe 1<sup>er</sup> dans le cadre d'une procédure de cession à titre onéreux ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission visée à l'article 10bis, al. 1<sup>er</sup>, 4°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur

verhuren van voertuigen met chauffeur kunnen, binnen de twee jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, aan de regering vragen om hun vergunning van hen over te kopen.

De prijs die de regering voor die overkoop betaalt, wordt forfaitair vastgesteld op 35.000 euro.

#### *Artikel 42*

##### *Momenteel toegestane diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur*

§ 1. De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die een straat-taxidienst willen verlenen, brengen dat ter kennis van de Administratie binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

§ 2. Na afloop van de in paragraaf 1 bedoelde termijn :

- 1° blijft de exploitant die geen contact heeft opgenomen met de Administratie, onderworpen aan de regeling van de ordonnantie van 27 april 1995 tot aan het verstrijken van zijn exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, met dien verstande dat die vergunning niet meer kan worden verlengd ;
- 2° kent de Administratie binnen een termijn van drie maanden aan de exploitanten die met haar contact hebben opgenomen, identificatievignetten toe bestemd voor de straattaxivoertuigen, in overeenstemming met paragraaf 3. De exploitant aan wie na afloop van deze procedure geen vignet is toegekend, blijft onderworpen aan de regeling van de ordonnantie van 27 april 1995 tot aan het verstrijken van zijn exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, met dien verstande dat die vergunning niet meer kan worden verlengd.

De Regering bepaalt op welke wijze de in paragraaf 1 bedoelde informatie moet worden meegedeeld. Die informatie moet minstens het aantal voertuigen vermelden dat de exploitant mocht exploiteren in het kader van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en daarvan het aantal dat hij wil blijven exploiteren in het kader van een taxidienst.

§ 3. De in paragraaf 1 bedoelde exploitanten genieten voorrang bij de toekenning van identificatievignetten voor straattaxi's. Deze voorrang wordt als volgt geregeld :

- 1° de Administratie verleent prioriteit aan de exploitanten die in orde zijn met de betaling van hun belastingen en sociale bijdragen ;

peuvent, dans les deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, demander au Gouvernement de leur racheter leur autorisation.

Le prix payé par le Gouvernement pour ce rachat est fixé forfaitairement à 35.000 euros.

#### *Article 42*

##### *Les services de location de voitures avec chauffeur actuellement autorisés*

§ 1<sup>er</sup>. Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur qui souhaitent prester un service de taxis de rue le font savoir à l'Administration dans les trois mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

§ 2. À l'échéance du délai visé au paragraphe 1<sup>er</sup> :

- 1° l'exploitant qui n'a pas contacté l'Administration reste soumis au régime de l'ordonnance du 27 avril 1995 jusqu'à l'échéance de son autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, sous la réserve que cette autorisation ne pourra plus être renouvelée ;
- 2° l'Administration attribue, dans un délai de trois mois, aux exploitants qui l'ont contactée les vignettes d'identification destinées aux véhicules de taxis de rue, conformément au paragraphe 3. L'exploitant qui, à l'issue de cette procédure, ne se verrait attribuer aucune vignette reste soumis au régime de l'ordonnance du 27 avril 1995 jusqu'à l'échéance de son autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, sous la réserve que cette autorisation ne pourra plus être renouvelée.

Le Gouvernement précise les modalités de la communication de l'information visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, laquelle doit au moins préciser le nombre des véhicules que l'exploitant était autorisé à exploiter dans le cadre d'un service de location de véhicules avec chauffeur et parmi ceux-ci, le nombre qu'il souhaite continuer à exploiter dans le cadre d'un service de taxis.

§ 3. Les exploitants visés au paragraphe 1<sup>er</sup> bénéficient d'une priorité dans l'attribution des vignettes d'identification destinées aux taxis de rue. Cette priorité est organisée comme suit :

- 1° l'Administration donne la priorité aux exploitants qui sont en ordre de paiement de leurs impôts et de leurs cotisations sociales ;

2° indien het aantal exploitanten dat de in 1° bedoelde voorrang geniet, groter is dan het aantal toe te kennen identificatievignettes voor straattaxi's, de Administratie :

- a) rangschikt deze exploitanten in dalende volgorde van anciënniteit, op basis van de datum waarop hun exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur oorspronkelijk werd verleend ;
- b) overeenkomstig deze rangschikking, kent aan elke exploitant het aantal vignettes toe dat hij heeft aangevraagd, tot uitputting van het toe te kennen aantal vignettes.

#### *Artikel 43*

##### *De bekwaamheidsattesten van de chauffeurs*

De bekwaamheidsattesten van de chauffeurs die zijn uitgereikt ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, blijven geldig. Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van deze ordonnantie en van haar uitvoeringsbesluiten van toepassing vanaf hun inwerkingtreding.

#### *Artikel 44*

##### *Inbreuken en straffen*

Hoofdstuk V van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de uitvoeringsmaatregelen blijven van toepassing op de lopende procedures.

### TITEL 5

#### **Slotbepalingen en opheffingsbepalingen**

#### *Artikel 45*

##### *Elektronische communicatie*

§ 1. Alle mededelingen en uitwisselingen van documenten in het kader van deze ordonnantie gebeuren via elektronische weg.

§ 2. De Regering kan een computersysteem opzetten en online zetten dat bestaat uit een verzameling van alle types gegevens die worden ingevoerd, ontvangen, uitgewisseld of opgeslagen in het kader van de procedures of formaliteiten zoals bedoeld in deze ordonnantie. Zij bepaalt de inhoud, de updateprocedures en de technische kenmerken ervan.

Zodra het computersysteem werkt, kan de Regering opleggen dat alle mededelingen en uitwisselingen van documenten in het kader van deze ordonnantie gebeuren via dat computersysteem.

2° si le nombre d'exploitants bénéficiant de la priorité visée au 1° dépasse le nombre de vignettes d'identification destinées aux taxis de rue à attribuer, l'Administration :

- a) classe ces exploitants par ordre décroissant d'ancienneté, sur la base de la date à laquelle leur a été initialement délivrée leur autorisation d'exploiter un service de location de véhicules avec chauffeur ;
- b) conformément à ce classement, attribue à chaque exploitant le nombre de vignettes qu'il a demandé, jusqu'à épuisement des vignettes à attribuer.

#### *Article 43*

##### *Les certificats de capacité des chauffeurs*

Les certificats de capacité des chauffeurs délivrés en exécution de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur restent valables. Sauf mention contraire, les dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution s'y appliquent dès leur entrée en vigueur.

#### *Article 44*

##### *Infractions et sanctions*

Le chapitre V de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et ses mesures d'exécution restent d'application aux procédures en cours.

### TITRE 5

#### **Dispositions finales et abrogatoires**

#### *Article 45*

##### *Communications électroniques*

§ 1<sup>er</sup>. Toutes les communications et tous les échanges de documents qui s'inscrivent dans le cadre de la présente ordonnance se font par la voie électronique.

§ 2. Le Gouvernement peut créer et mettre en ligne un système informatique constitué d'un recueil de tous types de données encodées, reçues, échangées ou stockées dans le cadre des procédures ou des formalités visées par la présente ordonnance. Il en détermine le contenu, les modalités de mise à jour et les caractéristiques techniques.

Une fois le système informatique fonctionnel, le Gouvernement peut imposer que toutes les communications et tous les échanges de documents qui s'inscrivent dans le cadre de la présente ordonnance se font par la voie de ce système informatique.

Ingeval het computersysteem tijdelijk voor meer dan één werkdag onbeschikbaar is, worden de bij deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten opgelegde termijnen van rechtswege verlengd met het aantal werkdagen dat de periode van onbeschikbaarheid heeft geduurd. De perioden waarin het computersysteem niet beschikbaar was, worden vermeld op de website van het computersysteem.

#### Artikel 46

##### Verzameling van persoonsgegevens

§ 1. De Administratie is gemachtigd een databank te beheren met de volgende gegevens, die in het kader van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten worden verzameld en waarvan de Regering of haar gemachtigde de technische kenmerken kan bepalen :

- 1° informatie met betrekking tot de exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidscertificaten voor chauffeurs, erkenningen van platformen, geregistreerde voertuigen en aangiften van de exploitatie van een evenementiële personenvervoerdienst ;
- 2° aanvragen voor een exploitatievergunning voor een taxidienst, voor de overdracht van een dergelijke vergunning, voor een bekwaamheidsattest voor chauffeurs, voor erkenningen van platformen en voor de registratie van voertuigen die zijn geweigerd, alsmede de redenen voor de weigering, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- 3° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs en erkenningen van platformen die zijn geschorst, alsmede de duur en de redenen voor de schorsing, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- 4° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs, erkenningen van platformen en inschrijvingen van voertuigen die zijn ingetrokken, alsmede de redenen voor de intrekking, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- 5° informatie over beroepen tegen schorsings- en intrekingsbeslissingen, alsmede over de door de beroepsinstantie genomen beslissingen ;
- 6° klachten en adviezen van de in artikel 38 bedoelde Tuchtraad ;
- 7° de volgende inlichtingen over de ritten die door de taxidiensten zijn uitgevoerd :
  - a) de identificatie van de exploitant ;

Au cas où le système informatique est temporairement indisponible pendant plus d'un jour ouvrable, les délais imposés par la présente ordonnance et ses arrêtés d'exécution sont, de plein droit, prorogés du nombre de jours ouvrables qu'aura duré la période d'indisponibilité. Les périodes pendant lesquelles le système informatique a été indisponible sont mentionnées sur le site internet du système informatique.

#### Article 46

##### Collecte de données à caractère personnel

§ 1<sup>er</sup>. L'Administration est autorisée à gérer une base de données qui contient les données suivantes, collectées dans le cadre de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application, et dont le Gouvernement ou son délégué peut déterminer les caractéristiques techniques :

- 1° les informations relatives aux autorisations d'exploiter un service de taxis, aux certificats de capacité de chauffeur, aux agréments de plateforme, aux véhicules enregistrés et aux déclarations d'exploitation d'un service de transport de personnes à caractère événementiel ;
- 2° les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis, de cession d'une telle autorisation, de certificat de capacité de chauffeur, d'agréments de plateforme et d'enregistrement de véhicules qui ont fait l'objet d'un refus, ainsi que les motifs du refus, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- 3° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur et les agréments de plateforme qui ont fait l'objet d'une suspension, ainsi que la durée et les motifs de la suspension, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- 4° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur, les agréments de plateforme et les enregistrements de véhicules qui ont fait l'objet d'un retrait, ainsi que les motifs du retrait, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- 5° les informations relatives aux recours introduits contre les décisions de suspension et de retrait, ainsi que les décisions prises par l'autorité de recours ;
- 6° les plaintes et les avis du Conseil de discipline visé à l'article 38 ;
- 7° les informations suivantes relatives aux courses prestées par les services de taxis :
  - a) l'identification de l'exploitant ;

- b) de identificatie van de chauffeur ;
  - c) de kentekenplaat van het voertuig ;
  - d) de datum ;
  - e) de vertrek- en aankomstpunten ;
  - f) het vertrek- en aankomstuur ;
  - g) het unieke nummer van de rit ;
  - h) de uiteindelijke prijs van de rit ;
  - i) de afstand van de rit ;
- 8° ter aanvulling bij punt 7°, de volgende informatie over de ritten die na reservering zijn uitgevoerd door de taxidiensten :
- a) de datum en het tijdstip waarop de reservering werd gemaakt ;
  - b) de datum, het tijdstip, de plaats van vertrek en de plaats van aankomst van de rit zoals die zijn vastgesteld op het ogenblik dat de reservering werd verricht ;
  - c) de overeengekomen prijs voor de rit op het ogenblik dat de reservering werd verricht ;
- 9° de volgende informatie over de dagelijkse dienst van elke taxichauffeur :
- a) de datums en tijdstippen van het begin en het einde van de dienst ;
  - b) de tijdstippen van het begin en het einde van de rustperiodes die gedurende de dienst worden genomen ;
  - c) het aantal verrichte ritten ;
  - d) de totale afgelegde afstand en daarvan de afstand die werd afgelegd met gebruikers in het voertuig.

§ 2. De strafrechtelijke veroordelingen bedoeld in § 1, 2°, 3° en 4°, hebben alleen betrekking op inbreuken op de voorwaarden betreffende de zedelijkheid van de exploitant of de chauffeur zoals bedoeld in artikel 6 of artikel 13 en op de inbreuken bedoeld in artikel 33.

De databank vermeldt alleen, in voorkomend geval, het bestaan van een dergelijke veroordeling, zonder aan te geven welke inbreuk is bestraft.

§ 3. Wat betreft de redenen voor medische ongeschiktheid, bedoeld in § 1, 2°, 3° en 4°, vermeldt de databank in voorkomend geval enkel het bestaan van een reden voor medische ongeschiktheid, zonder aan te geven wat de reden ervoor is.

§ 4. De databank wordt aangevuld :

- 1° wat betreft de in § 1, 1° tot 6°, bedoelde gegevens, door de Administratie ;

- b) l'identification du conducteur ;
  - c) la plaque d'immatriculation du véhicule ;
  - d) la date ;
  - e) les points de départ et d'arrivée ;
  - f) l'heure de départ et d'arrivée ;
  - g) le numéro unique de la course ;
  - h) le prix final de la course ;
  - i) la distance de la course ;
- 8° complémentairement au point 7°, les informations suivantes relatives aux courses prestées sur réservation par les services de taxis :
- a) les date et heure auxquelles la réservation a été effectuée ;
  - b) les date, heure, lieu de départ et lieu d'arrivée de la course définis au moment où la réservation a été effectuée ;
  - c) le prix convenu pour la course au moment où la réservation a été effectuée ;
- 9° les informations suivantes relatives au service quotidien de chaque chauffeur de taxi :
- a) les dates et heures de début et de fin du service ;
  - b) les heures de début et de fin des périodes de repos prises pendant la durée du service ;
  - c) le nombre de courses effectuées ;
  - d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord.

§ 2. Les condamnations pénales visées au § 1<sup>er</sup>, 2°, 3° et 4°, ne concernent que les infractions aux conditions relatives à la moralité de l'exploitant ou du chauffeur visées à l'article 6 ou à l'article 13 et les infractions visées à l'article 33.

La base de données ne mentionne, le cas échéant, que l'existence d'une condamnation de ce genre, sans indication de l'infraction qui a été sanctionnée.

§ 3. Pour les causes d'inaptitude médicale visées au § 1<sup>er</sup>, 2°, 3° et 4°, la base de données ne mentionne, le cas échéant, que l'existence d'une cause d'inaptitude, sans indication de la cause de celle-ci.

§ 4. La base de données est alimentée :

- 1° s'agissant des données visées au § 1<sup>er</sup>, 1° à 6°, par l'Administration ;

2° wat betreft de in § 1, 7° tot 9°, bedoelde gegevens, door de houders van een exploitatievergunning voor een taxidienst of door de houders van een erkenning voor een platform, die deze gegevens in real time aanleveren.

§ 5. De gegevens worden uit de databank geschrapt zeven jaar na de stopzetting van de exploitatie waarop ze betrekking hebben.

#### *Artikel 47*

##### *Doelstellingen van de verzameling van persoonsgegevens*

De in artikel 46 opgesomde gegevens worden verzameld en verwerkt met het oog op :

- 1° het vergemakkelijken van het administratieve beheer van de door deze ordonnantie ingevoerde procedures betreffende de vergunning, de certificering, de registratie en de aangifte ;
- 2° het versterken van de controle op de naleving van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbepalingen door het delen van gegevens tussen de bevoegde Brusselse en federale openbare diensten, de bevoegde openbare diensten van de andere gewesten, de politie en de Tuchtraad bedoeld in artikel 38 ;
- 3° het verwezenlijken van statistische doelstellingen voor het personenvervoer, het multimodaal personenvervoer en het algemene mobiliteitsbeleid, met inbegrip van de follow-up van de prijsontwikkelingen.

#### *Artikel 48*

##### *Gebruik van de databank met persoonsgegevens*

§ 1. De Administratie is de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europese 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.

§ 2. De Regering bepaalt welke gegevens in de databank toegankelijk zijn voor de Administratie, de exploitanten, de chauffeurs, de politie, de federale overheidsdiensten en de overheidsdiensten die belast zijn met het administratief beheer en de controle van de diensten voor betaald personenvervoer, alsmede de voorwaarden en technische voorwaarden van die toegang.

De in het vorige lid bedoelde toegang is strikt beperkt tot de persoonsgegevens van de persoon die om toegang verzoekt of, indien de verzoeker een overheidsinstantie is, tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van zijn bevoegdheden.

2° s'agissant des données visées au § 1<sup>er</sup>, 7° à 9°, par les titulaires d'autorisation d'exploiter un service de taxis ou par les titulaires d'un agrément de plateforme qui fournissent ces données en temps réel.

§ 5. Les données sont supprimées de la base de données sept ans après la cessation de l'exploitation à laquelle elles se rapportent.

#### *Article 47*

##### *Objectifs de la collecte de données à caractère personnel*

Les données listées à l'article 46 sont collectées et traitées en vue de :

- 1° faciliter la gestion administrative des procédures d'autorisation, de certification, d'enregistrement et de déclaration mises en place par la présente ordonnance ;
- 2° renforcer le contrôle du respect de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution par le partage de données entre les services publics bruxellois et fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police et le Conseil de discipline visé à l'article 38 ;
- 3° réaliser des objectifs statistiques pour le transport de personnes, le transport multimodal de personnes et la politique de mobilité globale, y compris le suivi de l'évolution des prix.

#### *Article 48*

##### *Utilisation de la base de données à caractère personnel*

§ 1<sup>er</sup>. L'Administration est le responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

§ 2. Le Gouvernement détermine à quelles données de la base de données peuvent avoir accès l'Administration, les exploitants, les chauffeurs, la police, les services publics fédéraux et les services publics chargés de la gestion administrative et du contrôle des services de transport rémunéré de personnes, ainsi que les conditions et les modalités techniques de cet accès.

L'accès visé à l'alinéa précité est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demandeuse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences.

*Artikel 49**Bekendmaking van bepaalde persoonsgegevens*

§ 1. De Administratie publiceert op het internet de lijst van exploitanten van een taxidienst, samen met de volgende gegevens met betrekking tot de vergunningen die aan deze exploitanten zijn afgegeven :

- 1° de naam of de benaming van de exploitant ;
- 2° het adres van de exploitatiezetel ;
- 3° het inschrijvingsnummer van de voertuigen ;
- 4° de kentekenplaat van de voertuigen ;
- 5° in voorkomend geval, het type aangepaste voertuigen dat de exploitant ter beschikking stelt van de gebruikers ;
- 6° de geldigheidsduur van de vergunning.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde gegevens worden gepubliceerd om het toezicht op de naleving van de bepalingen van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbepalingen te versterken.

*Artikel 50**Opheffing*

§ 1. De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt opgeheven.

*Artikel 51**Inwerkingtreding*

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

*Article 49**Publicité de certaines données à caractère personnel*

§ 1<sup>er</sup>. L'Administration publie sur internet la liste des exploitants de service de taxis accompagnée des données suivantes relatives aux autorisations qui ont été délivrées à ces exploitants :

- 1° le nom ou la dénomination de l'exploitant ;
- 2° l'adresse du siège d'exploitation ;
- 3° le numéro d'enregistrement des véhicules ;
- 4° la plaque d'immatriculation des véhicules ;
- 5° le cas échéant, le type de véhicules adaptés que l'exploitant met à la disposition des usagers ;
- 6° la durée de validité de l'autorisation.

§ 2. Les données visées au paragraphe 1<sup>er</sup> sont publiées afin de renforcer le contrôle du respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution.

*Article 50**Abrogation*

§ 1<sup>er</sup>. L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur est abrogée.

*Article 51**Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *moniteur belge*.

Jamal IKAZBAN (F)