



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2020-2021

22 OKTOBER 2021

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**betreffende een hervorming
van de taxisector**

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (F), mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F), de heer David LEISTERH (F), mevrouw Clémentine BARZIN (F), de heer Vincent DE WOLF (F), en mevrouw Alexia BERTRAND (F))

Toelichting

Samenvatting

Dit voorstel strekt ertoe het vigerende Brusselse reglementaire kader voor het bezoldigd personenvervoer aan te passen, aangezien het achterhaald is en niet langer alle actoren van de sector in staat stelt om hun beroep uit te oefenen op basis van gemeenschappelijke regels en gezonde concurrentie. Het voorstel strekt er bijgevolg toe een gemeenschappelijk statuut voor te stellen voor zowel de taxi's als de VVC, die voortaan dezelfde verplichtingen zullen hebben. Er wordt voorgesteld om een numerus clausus te bepalen, die periodiek herzien wordt door een onafhankelijk agentschap, de Taxicommissie, op basis van de sociaaleconomische studie waartoe de Brusselse Regering opdracht heeft gegeven. Er wordt eveneens voorgesteld om een minimum- en een maximumprijs voor de ritten vast te stellen. Tot slot wordt het vergunningstelsel dat gebaseerd is op rechtspersonen, gewijzigd in een vergunningstelsel dat gebaseerd is op natuurlijke personen. De vergunningen, die voortaan persoonlijk en niet overdraagbaar zullen zijn, zullen niettemin moeten worden gecompenseerd voor de chauffeurs die ze voordien hadden gekocht. Daartoe pleiten de indieners van het voorstel voor de oprichting van een compensatiefonds door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

SESSION ORDINAIRE 2020-2021

22 OCTOBRE 2021

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**relative à une réforme
du secteur du taxi**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F), Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F), M. David LEISTERH (F), Mme Clémentine BARZIN (F), M. Vincent DE WOLF (F), et Mme Alexia BERTRAND (F))

Développements

Résumé

La présente proposition vise à adapter le cadre réglementaire actuellement en vigueur à Bruxelles au sujet du transport rémunéré de personnes, celui-ci étant dépassé et ne permettant plus à l'ensemble des acteurs du secteur d'exercer leur métier sur la base de règles communes et d'une concurrence saine. La présente proposition entend dès lors proposer un statut commun pour les taxis comme pour les LVC qui auront désormais les mêmes obligations. Il sera ici proposé de fixer un numerus clausus, révisé périodiquement par une agence indépendante, la Commission Taxi, sur la base de l'étude socio-économique commandée par le Gouvernement bruxellois. Il sera également proposé de fixer un prix minimum et maximum pour les courses. Le régime de licence, enfin, passera quant à lui d'un régime basé sur la personne morale à un régime basé sur la personne physique. Les licences, qui seront désormais personnelles et incessibles, devront néanmoins être indemnisées auprès de chauffeurs qui les avaient achetées précédemment. Afin de répondre à cette nécessité, les auteurs de la présente proposition plaideront pour la création d'un fonds de compensation créé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Brussel, de hoofdstad en het kruispunt van Europa, is een van de steden van het oude continent met de meeste verkeersopstoppingen en de 15^e stad met de meeste files ter wereld⁽¹⁾. De slechte toegankelijkheid van ons Gewest brengt niet alleen aanzienlijke kosten voor de gezondheidszorg met zich mee, maar blijft ook nadelig voor de aantrekkelijkheid van Brussel en zijn economisch leven. Het VBO heeft de kosten van een uur in de file berekend op 10 euro per auto. BECI schat dat dit de bedrijven 511 miljoen per jaar kost. Gedeelde mobiliteit en bezoldigd personenvervoer lijken dan een interessante oplossing om het aantal privévoertuigen op onze wegen te verminderen. Het gebruik van taxi's en VVC moet op een slimme en coherente manier gebeuren ten voordele van iedereen, zowel de burgers als de chauffeurs. Nu de overheden een echt multimodaal ecosysteem tot stand willen brengen, dient de ontwikkeling te worden aangemoedigd van alternatieve mobiliteitsoplossingen die het bezit van individuele motorvoertuigen vermijden. Dat betekent dat de Brusselaars moeten kunnen beschikken over doeltreffende en toereikende oplossingen op het gebied van gedeelde mobiliteit. Dat is vandaag nog lang niet het geval, aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een van de laagste aantallen exploitanten van bezoldigd personenvervoer in Europa telt, met een ratio van 1,35 vergunningen per 1000 inwoners, terwijl die ratio in Amsterdam 4,84/1000 inwoners, in Parijs 5,56/1000 inwoners en in Londen 11,67/1000 inwoners bedraagt.

In ons Gewest zouden de taxi's en de VVC echter een echte aanvulling op het openbaar vervoer kunnen vormen. Helaas is het huidig wettelijk kader, dat van 1995 dateert, grotendeels achterhaald en leidt het tot spanningen in de concurrentie tussen de traditionele spelers en degenen die met de nieuwe digitale platforms werken. Deze concurrentie, die door sommigen als oneerlijk wordt beschouwd, moet plaatsmaken voor echte complementariteit, die begeleid wordt en evenwichtig is op een markt die nog groeipotentieel heeft. Zoals wordt bevestigd door het onderzoek dat Deloitte in 2020 in opdracht van de Brusselse Regering heeft uitgevoerd: «Als we kijken naar de groei van de VVB-markt, met name van bedrijven als Uber, zien we dat de vraag naar taxi's wel degelijk aanwezig is en een groter aanbod vereist dan de 1.300 vergunningen toelaten»⁽²⁾. De ceo van een groot platform dat actief is in de VVC, heeft nog in maart 2021 verklaard: «Volgens een onderzoek van Deloitte in opdracht van de Brusselse Regering zijn de verliezen voor de traditionele taxisector min of meer gelijk gebleven tussen 2013 en 2019. Uber X is echter pas in 2016 op de markt verschenen. Het argument dat de platforms de business van de taxi's overnemen, is dus niet juist. Ze hebben de markt laten groeien, waar plaats is voor iedereen.»

(1) <https://www.moustique.be/24047/bruxelles-est-la-15e-ville-la-plus-embouteillee-au-monde>

(2) Sociaal-economische studie van de sector van het bezoldigd personenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – 2020 - Deloitte

Bruxelles, capitale et carrefour de l'Europe, est l'une des villes les plus embouteillées du vieux continent et la 15^e ville la plus congestionnée au monde⁽¹⁾. Le manque d'accessibilité de notre Région, en plus de présenter un coût important en termes de soins de santé, continue de nuire à l'attractivité de Bruxelles et à sa vie économique. La FEB calculait à 10 euros par voiture le coût d'une heure passée dans les embouteillages, BECI estime que cela coûte 511 millions par an aux entreprises. La mobilité partagée et le transport rémunéré de personnes apparaissent alors comme une solution intéressante pour réduire le nombre de véhicules individuels sur nos routes. Le développement des taxis et des LVC doit se faire de manière intelligente et cohérente au bénéfice de tous, citoyens comme chauffeurs. À l'heure où les autorités entendent bâtir un véritable écosystème multimodal, il convient d'encourager le développement des solutions alternatives de mobilité qui permettent d'éviter la possession de véhicules motorisés individuels. Cela revient dès lors à proposer aux Bruxelloises et Bruxellois des solutions efficaces et suffisantes en termes de mobilité partagée. C'est loin d'être le cas aujourd'hui puisque la Région de Bruxelles-Capitale compte un nombre d'opérateurs de transport rémunéré de personnes parmi les plus bas d'Europe avec un ratio de licences de 1,35/1000 habitants alors qu'Amsterdam en compte 4,84/1000 habitants, Paris 5,56/1000 habitants et Londres 11,67/1000 habitants.

Dans notre Région, les taxis et LVC pourraient pourtant constituer un véritable complément aux transports en commun. Malheureusement, le cadre légal actuel datant de 1995 est largement dépassé et génère des tensions concurrentielles entre les acteurs traditionnels et ceux travaillant avec les nouvelles plateformes numériques. Cette concurrence, jugée déloyale par certains, doit pouvoir laisser place à une réelle complémentarité encadrée et équilibrée dans un marché qui peut être en croissance. Comme le confirmait l'étude réalisée par Deloitte en 2020 à la demande du Gouvernement bruxellois : « Si on observe à présent la croissance du marché des VLC, et spécialement d'entreprises comme Uber, nous constatons que la demande en taxis est présente et requiert une offre plus élevée que celle que 1300 autorisations peuvent offrir »⁽²⁾. Le CEO d'une grande plateforme active dans le secteur des LVC expliquait encore en mars 2021 : « D'après une étude du cabinet Deloitte commandée par le Gouvernement bruxellois, les pertes pour le secteur traditionnel des taxis sont restées plus ou moins identiques entre 2013 et 2019. Or Uber X n'est arrivé qu'en 2016. L'argument de dire que les plateformes prennent du business aux taxis est donc faux. Elles ont fait grandir le marché, sur lequel il y a de la place pour tout le monde. »

(1) <https://www.moustique.be/24047/bruxelles-est-la-15e-ville-la-plus-embouteillee-au-monde>

(2) L'étude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale – 2020 - Deloitte

Met een beetje politieke moed zou het bezoldigd personenvervoer, dat hier een echte openbardienstopdracht vervult, een van de echte pijlers van de Brusselse mobiliteit kunnen worden.

Een hervorming is dus noodzakelijk. De algemene beleidsverklaring 2019 van de gewestregering luidt trouwens als volgt: «[...] zal de Regering een globale en gezamenlijke hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer doorvoeren om met name de dienstverlening aan de gebruikers en het statuut van de taxichauffeurs te verbeteren. Alle diensten voor bezoldigd personenvervoer worden onderworpen aan hetzelfde basisstatuut van de taxi's als dienst van openbaar nut. Dit houdt onder meer in dat de toegang tot het beroep, met inbegrip van de opleiding en de voorwaarden voor het uitbaten van de dienst, alsmede de afgifte van vergunningen en machtigingen, zal worden geharmoniseerd.»

Dat is een eerste stap in de richting van een gemeenschappelijk basisstatuut, maar deze ambitie heeft nog niet tot een akkoord geleid, noch met de sociale partners, noch tussen de partners van de meerderheid. Het sociaaleconomisch onderzoek over de hele sector van het bezoldigd personenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat Deloitte in 2020 in opdracht van de Brusselse Regering heeft uitgevoerd, bevestigt deze dringende vaststelling en geeft in detail aan wat de basis van de hervorming zou moeten zijn: «We zien dat het huidige systeem van vergunningen niet meer werkt. Het systeem is niet aangepast aan de sector en opent de deur voor concurrentie waarbij niet dezelfde regels gelden voor iedereen. Wij bevelen een uniforme vergunning aan, met gemeenschappelijke regels voor alle spelers, zij het aangepast aan hun specifieke kenmerken. Wat de numerus clausus betreft: als er wordt besloten om er een vast te stellen, raden we aan om deze regelmatig te herzien en in te zetten op een beter gegevensbeheer met het oog op de nauwkeurigheid van het aantal. Ten slotte moet de overgang naar een nieuw systeem van vergunningen voor de chauffeurs rekening houden met de verschillende risico's die elk scenario met zich meebrengt.»

Huidige context

De laatste jaren hebben we een echte technologische revolutie gezien, die bestaat uit de combinatie van de democratisering van smartphones, de ontwikkeling van sociale netwerken en performante geolokalisatietechnieken. Dit drievoudig fenomeen verklaart de opkomst van een hele reeks nieuwe platforms op het gebied van het bezoldigd personenvervoer. Via apps brengen deze platformen gebruikers en bestuurders van privévoertuigen met elkaar in contact. Deze platforms zijn in 2013 en 2014 op de Brusselse markt verschenen. De door deze platforms geboden oplossingen zijn resoluut modern en vormen troeven voor het ecologisch, sociaal en economisch beleid.

Avec un peu de courage politique, le transport rémunéré de personnes, qui accomplit ici une véritable mission de service public, pourrait alors s'imposer comme l'un des véritables piliers de la mobilité bruxelloise.

Une réforme est donc nécessaire. La Déclaration de politique générale de 2019 du Gouvernement régional indique d'ailleurs que «le Gouvernement mènera une réforme globale et concertée du secteur du transport rémunéré de personnes ayant pour objet notamment l'amélioration du service aux usagers et du statut des chauffeurs. Tous les services de transport rémunéré de personnes relèveront du même statut de base des taxis comme service d'utilité publique. Ceci impliquera notamment que l'accès à la profession, comprenant la formation et les conditions pour l'exploitation du service, ainsi que l'octroi de licences et autorisations, sera harmonisé.»

C'est un premier pas vers un statut de base commun, mais cette ambition n'a pas permis jusqu'ici d'aboutir à un accord, ni avec les partenaires sociaux, ni entre les partenaires de la majorité. L'étude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, réalisée en 2020 par Deloitte à la demande du Gouvernement bruxellois, confirme encore ce constat d'urgence et détaille ce qui devrait constituer la base de la réforme: «Nous constatons que le système des autorisations actuel ne fonctionne plus. Par son inadéquation au secteur, il laisse la place à une concurrence où les acteurs ne jouent pas selon les mêmes règles. Nous recommandons une autorisation unifiée, avec des règles communes à tous les acteurs mais adaptées à leurs spécificités. En ce qui concerne le numerus clausus, si la décision est prise d'en fixer un, nous conseillons une révision régulière de celui-ci ainsi qu'une meilleure gestion des données qui pourraient améliorer la justesse de ce nombre. Enfin, une transition vers un système d'autorisations attribuées aux chauffeurs devrait se faire en prenant en compte les différents risques que chaque scénario comprend.»

Contexte actuel

Depuis quelques années, on observe l'émergence d'une véritable révolution technologique qui consiste en la combinaison de la démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et la performance des techniques de géolocalisation. C'est ce triple phénomène qui explique l'apparition de toute une série de nouvelles plateformes dans le domaine du transport rémunéré de personnes. Via des applications, ces plateformes mettent en contact usagers et conducteurs de voitures particuliers. Ces plateformes sont apparues sur le marché bruxellois en 2013 et 2014. Résolument modernes, les solutions qu'offrent ces dernières sont autant d'atouts pour les

Bovendien hebben de opkomst en het succes van de digitale concurrenten de tekortkomingen van een achterhaalde reglementering aan het licht gebracht. In dat kader, en om gevolg te geven aan een klacht die de taxisector heeft ingediend, heeft de handelsrechtbank op 31 maart 2014 een vonnis bij verstek⁽³⁾ uitgesproken tegen één van de grootste platforms: « door aanvragen om ritten door te spelen aan chauffeurs die geen vergunning hebben in de zin van artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, voert de gedagvaarde partij een handeling uit die in strijd is met de eerlijke praktijken van de markt. »⁽⁴⁾. Nochtans biedt de komst van die nieuwe concurrenten « een nooit geziene kans om de markt « op spontane wijze » vrij te maken. De rol van de overheid bestaat er ongetwijfeld in die procedure te begeleiden via de invoering van billijke spelregels (« level playing field ») voor alle actoren op de markt »⁽⁵⁾. Die opportuniteit wordt hieronder geanalyseerd. De overheden moeten inderdaad de positieve initiatieven aanmoedigen.

Historisch gezien « heeft de markt van de taxi's, naast de specifieke kenmerken van vraag en aanbod, een probleem: de markt is zelden concurrentieel. »⁽⁶⁾ In het Brussels Gewest vloeit deze feitelijke situatie onder meer voort uit de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, meer bepaald uit artikel 5.⁽⁷⁾ Dit artikel bepaalt de contingentering van de licenties die toegekend worden, wat betekent dat de toegang tot de markt gereguleerd wordt, naast andere regelgeving⁽⁸⁾, te weten de prijscontrole, de beperking van dat type activiteit, de dienstverplichting of nog de kwaliteitsvereiste. Zo is de « taxisector sterk gereguleerd en heeft de sector het monopolie van het bezoldigd vervoer per auto. De sector kan in bepaalde gevallen een belemmering vormen voor de bijzondere vragen om diensten vanwege de bevolking. »⁽⁹⁾ Meer in het algemeen « creëert verouderde regelgeving een ongunstig klimaat voor de groei, ook al heeft die slechts

politiques environnementales, sociales et économiques. En outre, l'avènement et le succès des concurrents numériques ont pointé les défaillances d'une réglementation rendue caduque. C'est dans ce cadre et pour faire suite à une plainte déposée par le secteur des taxis que le tribunal du commerce a rendu un jugement par défaut⁽³⁾ le 31 mars 2014 à l'encontre d'une des plus importantes plateformes en constatant « qu'en transmettant des demandes de courses auprès de chauffeurs qui ne disposent pas de l'autorisation visée à l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale, relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, la citée commet un acte contraire aux pratiques honnêtes de marché. »⁽⁴⁾. Néanmoins, l'arrivée de ces nouveaux concurrents « ouvre une opportunité inédite de libéralisation « spontanée » par le marché. Le rôle de la puissance publique est sans doute d'accompagner ce processus par la mise en place de règles du jeu équitables (« level playing field ») pour tous les acteurs du marché »⁽⁵⁾. C'est cette opportunité qui sera analysée ci-après. Les pouvoirs publics doivent en effet favoriser les initiatives favorables.

Historiquement, « Au-delà des spécificités de l'offre et de la demande, le marché des taxis pose un problème: il est rarement concurrentiel. »⁽⁶⁾ En effet, en Région bruxelloise, cette situation de fait découle notamment de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur en son article 5⁽⁷⁾. Ce dernier prévoit le contingentement des licences octroyées, ce qui constitue une régulation de l'entrée dans le marché en sus des autres régulations⁽⁸⁾, à savoir le contrôle des prix, la restriction de ce type d'activité, l'obligation de service ou encore l'exigence de qualité. Ainsi, « l'industrie du taxi étant très réglementée et ayant le monopole du transport rémunéré automobile peut, dans certains cas, s'avérer une entrave aux demandes particulières de services de la population. »⁽⁹⁾ Plus globalement, « des réglementations obsolètes créent un climat défavorable à la croissance quand bien même elles ne concernent qu'un nombre limité de domaines, car elles maintiennent la perception que certains

(3) Handelsrechtbank, Brussel 31 maart 2014, RG A/14/01645

(4) *Ibidem* p.2

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

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

(7) Rekening houdend met het openbaar nut van de dienst wordt het aantal voertuigen beperkt die ingezet kunnen worden in het kader van de exploitatievergunningen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Regering stelt het maximum aantal voertuigen vast waarvoor exploitatievergunningen afgegeven kunnen worden, met name in functie van de behoeften.

(8) Grotendeels gebaseerd op Frankena M., Pautler P.A. (1984), « An economic analysis of taxicab regulation », Staff Report of the Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, Washington.

(9) OECD (2007), (De)Regulation of the Taxi Industry, Round Table 133, Paris, p. 27.

(3) Trib. Comm. Bruxelles 31 mars 2014, RG A/14/01645.

(4) *Ibidem* p.2

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

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

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

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

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

betrekking op een aantal domeinen, omdat de perceptie blijft bestaan dat bepaalde sectoren duurzaam beschermd worden terwijl andere zich moeten aanpassen.»⁽¹⁰⁾ « De mechanismen voor economische regelgeving voor die beroepssectoren hebben immers vaak een negatief effect op de activiteit en het prijsniveau. Die mechanismen zetten een slot op de diensten, verhinderen jobcreatie en oefenen geen enkele druk voor innovatie uit.»⁽¹¹⁾

In 2014 telde de Brusselse markt voor het bezoldigd personenvervoer 1.350 taxi's (gedeeld door 1.500 werknemers en 900 zelfstandigen). Er waren 1,15 taxi's per 1.000 inwoners.⁽¹²⁾ De meeste taxi's (meer dan 66%)⁽¹³⁾ zijn aangesloten bij twee telefooncentrales die een gereguleerde markt delen met een zeer beperkte vrijheid van toegang. Uit het onderzoek dat Deloitte in 2020 heeft uitgevoerd, blijkt echter dat de markt in 2015 2.264 chauffeurs telde, terwijl dat er in 2019 2.057 waren. Dat is een daling van ongeveer 9,5%. Het is interessant op te merken dat, ondanks de stijging van het aantal voertuigen sinds 2013, het aantal chauffeurs in de afgelopen 5 jaar lichtjes gedaald is. Deze vaststelling sluit aan bij een probleem dat zich op de taximarkt voordoet. Wat het statuut van de chauffeur betreft, heeft in de periode 2015-2019 gemiddeld 60% van de chauffeurs een werknemersstatuut. Ondanks de daling van het aantal chauffeurs blijft het aandeel van chauffeurs in loondienst/met een zelfstandigenstatuut gelijk. In 2015 was 59% van de chauffeurs in loondienst bij een exploitant. Ook in 2019 stellen we opnieuw vast dat 60% van de chauffeurs een werknemersstatuut heeft. Wat de VVC betreft, stelt het onderzoek anderzijds het volgende: « In tegenstelling tot de taximarkt is de markt voor de verhuur van auto's met chauffeur sinds 2013 sterk in opkomst. We zien een indrukwekkende groei tussen 2013 en 2019. Het aantal vergunningen en uitbaters is met een factor van meer dan 100 vermenigvuldigd, van 68 in 2013 tot 775 in 2019. Een vergelijkbare trend is te zien in het aantal voertuigen. Het aantal huurauto's met chauffeur steeg van 235 naar 983, een stijging van meer dan 400%. ».

De langverwachte hervorming van de ordonnantie van 17 april 1995 is dus meer dan ooit noodzakelijk. Ondanks het feit dat de hele sector erop heeft gewacht en er nog steeds om vraagt, herinnert de beslissing die is genomen bij omzendbrief 2021/02/12 van de directie Personenvervoer van Brussel Mobiliteit aan het kader dat is vastgesteld in de ordonnantie van 1995 en aan het verbod voor VVB-bestuurders om vanuit hun voertuig een elektronisch communicatiemiddel

secteurs restent durablement abrités alors que tous les autres doivent s'adapter.»⁽¹⁰⁾. En effet, « les mécanismes de réglementation économique de ces professions ont souvent un effet négatif sur l'activité et sur le niveau des prix. Ils figent l'offre de services, empêchent le développement de l'emploi et ne créent aucune pression à l'innovation.»⁽¹¹⁾

En 2014, le marché bruxellois du transport rémunéré de personnes était composé de 1.350 taxis (partagés par 1.500 salariés et 900 indépendants). On y comptait 1.15 taxi pour 1.000 habitants⁽¹²⁾. Ces derniers sont en majorité affiliés (plus de 66%)⁽¹³⁾ à deux centrales téléphoniques qui se partagent un marché réglementé et dont la liberté d'accès est fortement limitée. L'étude réalisée en 2020 par Deloitte nous apprend cependant qu'en 2015, le marché comptait 2.264 chauffeurs alors qu'en 2019, ce chiffre était de 2.057. Ceci représente une diminution d'environ 9,5%. Il est intéressant de noter que malgré l'augmentation du nombre de véhicules depuis 2013, le nombre de chauffeurs depuis 5 ans a légèrement diminué. Ce constat fait écho à un problème rencontré sur le marché des taxis. Concernant le statut du chauffeur, sur la période 2015-2019, en moyenne 60% des chauffeurs ont le statut de salarié. Malgré la diminution du nombre de chauffeurs, cette proportion de chauffeurs salariés/indépendants reste la même. En effet, en 2015 on comptabilisait que 59% des chauffeurs étaient salariés auprès d'un exploitant. En 2019, nous constatons, à nouveau, que 60% des chauffeurs ont le statut de salarié. Concernant les LVC, l'étude stipule au contraire que « contrairement au marché des taxis, le marché des voitures de location avec chauffeur est en pleine expansion depuis 2013. En effet, nous pouvons voir qu'il y a une augmentation impressionnante entre 2013 et 2019. Le nombre d'autorisations et d'exploitants a été multiplié par un facteur supérieur à 100, passant ainsi de 68 en 2013 à 775 en 2019. Tendance similaire du côté du nombre de véhicules. L'on remarque que le nombre de voitures de location avec chauffeur est passé de 235 à 983, ce qui représente une augmentation de plus de 400%. ».

La réforme tant attendue de l'ordonnance du 17 avril 1995 est donc plus que jamais nécessaire. Malgré que le secteur tout entier l'attend et la réclame toujours, la décision prise par la circulaire 2021/02/12 publiée par la direction Transport de personnes de Bruxelles Mobilité rappelle le cadre fixé dans l'ordonnance de 1995 et l'interdiction pour les chauffeurs LVC d'utiliser un moyen de communication électronique depuis son véhicule afin

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

(11) *Op. Cit.*, Attali J. (2008), p. 155

(12) *Ibidem*, cijfers voor 2014

(13) Als het relatieve aanbod in Brussel (1.1 taxi per 1.000 inwoners) wordt vergeleken met andere metropolen zoals Amsterdam of Londen, is ons relatief aanbod respectievelijk 4 en 7 keer kleiner.

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

(11) *Op. cit.*, Attali J. (2008), p. 155.

(12) *Ibidem*, chiffres pour 2014

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

te gebruiken om ritten te aanvaarden. De boetes en inbeslagnemingen van voertuigen zullen dus voor de zomer van 2021 beginnen, terwijl de hervorming uiteindelijk tegen... begin 2022 is aangekondigd. Er zij echter aan herinnerd dat de platforms die actief zijn binnen de VVC, ook gunstige rechterlijke beslissingen hebben gekregen. De Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel had, ter herinnering, alle tegen Uber ingestelde rechtsvorderingen verworpen en op 16 januari 2019 bevestigd dat de UberX-dienst in overeenstemming was met het Brusselse rechtskader.

De toekomst van zo'n 4000 werknemers in de sector, zowel taxi's als VVC's, wordt rechtstreeks bedreigd door deze verouderde juridische situatie. Het huidige rechtskader ontnemt de consument een bevredigend vervoersaanbod, met name door het aantal vergunningen te beperken. De huidige situatie, die door de Brusselse gewestregering in het leven is geroepen, laat geen ruimte voor innovatie of efficiëntie in de sector en leidt *de facto* tot een gebrek aan gezonde concurrentie. «Zo gebruiken de bedrijven, die elkaar op niet perfecte wijze beconcurreren, aanzienlijke middelen om de toegang van concurrenten te ontraden, om de kracht van de concurrentie te beperken en om de prijzen te doen stijgen. Dergelijke uitgaven kunnen de winsten van het bedrijf verhogen, maar zij leiden tot een verspilling van de middelen en verminderen het welzijn van de consumenten»⁽¹⁴⁾. Dat economisch model voldoet dus niet aan de behoeften van de Brusselse gebruikers en sluit ook niet aan bij de digitale revolutie die aan de gang is.

In 2018 was binnen de Brusselse Regering een akkoord bereikt over een ontwerp van ordonnantie, maar door gebrek aan akkoord met de sociale partners kon dit niet worden doorgevoerd. Volgens de uitgevoerde sociaaleconomische studie en het advies van de Raad van State zou de Brusselse markt echter, mits kleine aanpassingen, baat hebben bij deze twee complementaire diensten. Helaas is de hervorming nog steeds hangende en neemt de rechtsonzekerheid toe. De VVC-chauffeurs blijven regelmatig betogen en vragen om te worden gehoord. Een van hen werd in mei 2021 ontvangen op een hoorzitting van de Commissie Binnenlandse Zaken van het Brusselse Parlement, omdat hij een petitie had ingediend bij de Assemblee, die enkele duizenden handtekeningen had verzameld. De vrees wordt groter naarmate de controles toenemen en boetes worden opgelegd. De bestuurders zien de eerste beslagleggingen op hun voertuigen, maar kunnen niet stoppen met werken om in hun levensonderhoud te voorzien. Zij weten ook niet hoe de inbreuken op de huidige regelgeving hen niet zullen benadelen bij de hervorming en het verkrijgen van een nieuwe vergunning. Het gaat hier echter om werknemers die alleen hun beroep willen kunnen uitoefenen onder dezelfde voorwaarden als hun collega-chauffeurs.

(14) Stiglitz J., Walsh C., Lafay J-D (éds) (2011), *Principes d'économie moderne*, Bruxelles, De Boeck, p. 275.

de prendre des courses. Amendes et saisies de véhicules commencent donc à être appliquées avant l'été 2021 alors que la réforme est finalement annoncée pour... le début de l'année 2022. Il faut cependant rappeler que les plateformes actives au sein des LVC ont aussi bénéficié de décisions de justice favorables. Le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles avait pour rappel rejeté toutes les actions en justice intentées contre Uber et confirmé, le 16 janvier 2019, que le service UberX était conforme au cadre légal bruxellois.

L'avenir des quelque 4000 travailleurs du secteur, taxis comme LVC, est directement menacé par cette situation juridique dépassée. Le cadre légal actuel prive le consommateur d'une offre de transport satisfaisante, notamment par la limitation du nombre de licences. La situation actuelle, créée par le Gouvernement de la Région bruxelloise, ne permet ni l'innovation ni l'efficacité du secteur et entraîne *de facto* l'absence d'une concurrence saine. Ainsi, «les entreprises en situation de concurrence imparfaite [...] utilisent des ressources importantes pour dissuader l'entrée de concurrents, pour réduire la force de la concurrence et pour augmenter les prix. De telles dépenses peuvent accroître les profits de l'entreprise, mais elles entraînent un gaspillage des ressources et diminuent le bien-être des consommateurs.»⁽¹⁴⁾. À cet égard, ce modèle économique ne correspond ni aux besoins des usagers bruxellois, ni à la révolution numérique qui est en cours.

Un projet d'ordonnance avait fait l'objet d'un accord en 2018 au sein du Gouvernement bruxellois mais n'avait pu voir le jour faute d'accord avec les partenaires sociaux. Pourtant, l'étude socio-économique réalisée ainsi que l'avis du Conseil d'État estimaient, sous réserve de légères adaptations, que le marché bruxellois bénéficierait tout à fait de ces deux services complémentaires. Malheureusement, la réforme se fait encore attendre aujourd'hui et l'insécurité juridique augmente. Les chauffeurs LVC continuent régulièrement de manifester, de demander à être entendus. L'un d'eux a d'ailleurs été reçu en audition en commission Affaires Intérieures du Parlement bruxellois en mai 2021 car il avait déposé sur les bancs de l'Assemblée une pétition récoltant plusieurs milliers de signatures. Les craintes sont exacerbées à mesure que les contrôles se multiplient et que les amendes commencent à être infligées. Les chauffeurs constatent les premières saisies de véhicules mais ne peuvent s'arrêter de travailler pour gagner leur vie. Ils ne savent pas non plus de quelle manière les infractions constatées maintenant par rapport à la réglementation actuelle ne leur porteront pas préjudice au moment de la réforme et de l'obtention d'une nouvelle licence. On touche pourtant ici à des travailleurs qui ne demandent qu'à pouvoir exercer leur métier dans les mêmes conditions que leurs collègues taximen.

(14) Stiglitz J., Walsh C., Lafay J-D (éds) (2011), *Principes d'économie moderne*, Bruxelles, De Boeck, p. 275.

Er moet nu dringend een hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer worden voorgesteld waarbij aan iedereen gelijke voorwaarden worden geboden. Dat is precies het doel van dit voorstel, waarin het kader waarover in 2018 binnen de regering reeds is onderhandeld, is overgenomen om het aan te passen. Het kader dat toen werd ontwikkeld, kon rekenen op een vrij brede consensus onder de verschillende geraadpleegde actoren. De opstellers van dit voorstel hebben daarom een nieuw overlegproces met de verschillende belanghebbenden op gang gebracht om na te gaan over welke punten nog consensus bestaat, welke struikelblokken er zijn en welke aanpassingen eventueel kunnen worden aangebracht om de tekst te verbeteren. Dit voorstel is het resultaat van dit werk, dat raadpleging en overleg met de vertegenwoordigers van de sector mogelijk heeft gemaakt en heeft geleid tot een reeks aanpassingen die thans nader zullen worden toegelicht.

Ons voorstel

De belangrijkste aanpassingen van het huidige kader zijn erop gericht alle actoren in de sector één enkel statuut met vergelijkbare rechten en plichten voor te stellen.

Tevens zal worden voorgesteld een onafhankelijk orgaan in het leven te roepen, de « Taxicommissie » genaamd. Deze instantie zal worden belast met de vaststelling van de minimum- en maximumprijzen naar gelang van het soort taxidienst (met of zonder voorafgaande reservering), en zal tevens het maximumaantal vergunningen vaststellen dat jaarlijks op de Brusselse markt beschikbaar zal worden gesteld. Deze numerus clausus zal worden vastgesteld op basis van de conclusies van de studie van Deloitte (waaruit bleek dat er behoefte is aan 6.000 vergunningen) en op basis van de gebruiksgegevens die zullen worden verzameld met behulp van het nieuwe systeem voor het verzamelen van boordgegevens « CHIRON », dat reeds in Vlaanderen is ingevoerd. Dit systeem registreert in real time het aantal afgelegde ritten en zal ook in Brussel worden ontwikkeld. Met dit systeem kunnen dus verschillende doelstellingen worden bereikt : in de eerste plaats komt er een einde aan het stappenplan dat momenteel wordt opgelegd aan de taxisector en niet aan de VVC-sector. Ten tweede zullen de betrokken administraties de vraag op het Brusselse grondgebied kunnen objectiveren, zodat de numerus clausus elk jaar dynamisch kan evolueren op basis van nauwkeurige gegevens.

Ten slotte zal de vergunningsregeling worden gewijzigd zodat vergunningen persoonlijk en niet-overdraagbaar worden. Aangezien de VVC-chauffeurs niet voor hun vergunningen hoefden te betalen, zal voor de taxivergunningen een compensatie moeten worden betaald. Daartoe stellen wij voor een door het Gewest gefinancierd compensatiefonds op te richten, waaraan de taximensen hun vergunningen tijdens een overgangsfase kunnen verkopen. Dit fonds zal

Il est urgent désormais de proposer une réforme du secteur du transport rémunéré de personnes en proposant à tous et toutes des conditions identiques. C'est précisément l'objet de la présente proposition qui a repris le cadre déjà négocié au sein du Gouvernement en 2018 afin de l'adapter. Le cadre qui y avait été développé rassemblait à l'époque un consensus assez large auprès des différents acteurs consultés. Les auteurs de la présente proposition ont donc initié un nouveau processus de consultation des différentes parties prenantes afin d'identifier les points faisant encore consensus aujourd'hui, les pierres d'achoppement ainsi que les éventuelles adaptations qui pouvaient être effectuées afin de faire évoluer le texte. La présente proposition est le fruit de ce travail de consultation et de concertation qui, avec les représentants du secteur, a permis d'aboutir à une série d'adaptations qui seront à présent détaillées.

Notre proposition

Les principales adaptations du cadre actuel visent à proposer un statut unique avec des droits et obligations similaires pour tous les acteurs du secteur.

Il sera également proposé de créer un organisme indépendant, appelé « Commission Taxi ». Cet organisme sera chargé de déterminer les prix minimum et maximum en fonction du type de service de taxis (avec ou sans réservation préalable), il déterminera également annuellement le nombre maximal de licences qui seront mises à disposition sur le marché bruxellois. Ce numerus clausus pourra être déterminé sur la base des conclusions de l'étude Deloitte (qui identifiait un besoin de 6000 licences) ainsi que sur les données d'utilisation qui seront récoltées au moyen du nouveau système embarqué de collecte des données « CHIRON », déjà implanté en Flandre. Celui-ci enregistre en temps réel le nombre de courses effectuées et sera développé à Bruxelles également. Ce système permettra donc d'atteindre plusieurs objectifs : premièrement mettre fin à la feuille de route imposée actuellement au secteur des taxis et pas au secteur LVC. Deuxièmement il permettra aux administrations concernées d'objectiver la demande sur le territoire bruxellois afin de faire évoluer le numerus clausus de manière dynamique tous les ans sur la base de données précises.

Enfin, le régime de licence sera modifié afin que les licences deviennent désormais personnelles et incessibles. Les chauffeurs LVC n'ayant pas dû payer pour obtenir leur licence, il conviendra de dédommager les licences taxis. Nous proposerons pour ce faire de mettre sur pied un fonds de compensation, alimenté par la Région, auprès duquel les taximen pourront revendre leur licence durant une phase transitoire. Ce fonds fonctionnera à l'image de

op dezelfde wijze werken als het in Québec opgerichte fonds en de voorgestelde vergoeding zal worden berekend in verhouding tot de jaren waarin de vergunning is gebruikt.

celui qui a été mis en place au Québec et l'indemnisation proposée sera calculée au prorata des années d'utilisation de la licence.

David WEYTSMAN (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David LEISTERH (F)
Clémentine BARZIN (F)
Vincent DE WOLF (F)
Alexia BERTRAND (F)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE betreffende een hervorming van de taxisector

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

In dit voorstel van ordonnantie, wordt verstaan onder :

- 1° taxidienst: elke dienst voor personenvervoer die een opdracht van openbaar nut vervult en aan de volgende voorwaarden voldoet :
 - a) de dienstverlener stelt een voertuig zoals bepaald in c) of een afzonderlijke plaats in een dergelijk voertuig ter beschikking van de gebruiker ;
 - b) de gebruiker bepaalt de bestemming ;
 - c) het voertuig is al dan niet gemotoriseerd en kan maximum negen personen, met inbegrip van de vergunninghouder, vervoeren ;
- 2° reserveringsplatform: een per telefoon of e-mail bereikbare dienst waar een gebruiker een taxidienst kan reserveren en die de reservering doorstuurt naar de vergunninghouder ;
- 3° vergunninghouder: de natuurlijke persoon aan wie de taxivergunning bedoeld in artikel 4, § 1, wordt verleend ;
- 4° prijs: de tegenprestatie in geld die de gebruiker voor de taxidienst betaalt ;
- 5° tarief: het geheel van de eenheidsprijzen van de verschillende componenten van de taxidienst op basis waarvan de prijs wordt berekend ;
- 6° meetinstrument: instrument dat door middel van een taximeter of een applicatie minstens de afgelegde afstand en de verstreken tijd meet en op basis waarvan de prijs van de taxirit wordt berekend ;
- 7° uitvoeringsbesluiten: besluiten ter uitvoering van deze ordonnantie of de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, voor zover ze niet in strijd zijn met de bepalingen van deze ordonnantie en zolang ze niet opgeheven zijn door de Regering ;
- 8° Minister: de minister bevoegd voor mobiliteit of, als het over een andere minister gaat, de minister bevoegd voor bezoldigd personenvervoer zoals bedoeld in

PROPOSITION D'ORDONNANCE relative à une réforme du secteur du taxi

CHAPITRE 1^{ER} Dispositions générales

Article 1^{er}

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

Article 2

Dans la présente proposition d'ordonnance, on entend par :

- 1° service de taxis: tout service de transport de personnes poursuivant une mission d'utilité publique, qui réunit les conditions suivantes :
 - a) le prestataire de services met à la disposition d'un client un véhicule tel que défini au c) ou une place séparée dans ce type de véhicule ;
 - b) le client fixe la destination ;
 - c) le véhicule est motorisé ou non motorisé et capable de transporter au maximum neuf personnes, le titulaire de la licence inclus ;
- 2° plateforme de réservation: un service proposé par téléphone ou par voie électronique qui permet à un usager de réserver un service de taxi, et qui transmet cette réservation au titulaire d'une licence ;
- 3° titulaire de la licence: la personne physique à laquelle est octroyée la licence de taxis visée à l'article 4, § 1^{er} ;
- 4° prix: la contre-prestation en argent que l'usager paie pour le service de taxi ;
- 5° tarif: l'ensemble des prix unitaires des diverses composantes du service de taxis, sur la base duquel le prix est calculé ;
- 6° instrument de mesure: instrument mesurant, via un taximètre ou une application, au moins la distance parcourue et le temps écoulé et permettant le calcul du prix de la course de taxi ;
- 7° arrêtés d'exécution: arrêtés pris en exécution de la présente ordonnance ou de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, pour autant qu'ils ne contredisent pas les dispositions de la présente ordonnance et tant qu'ils n'auront pas été abrogés par le Gouvernement ;
- 8° Ministre: le ministre en charge de la Mobilité, ou s'il s'agit d'un autre ministre, le ministre en charge du transport rémunéré de personnes tel que visé à

artikel 4, § 2, 2°, van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten ;

- 9° Bestuur : de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel ;
- 10° Taxicommissie : of « Commissie » : de bij artikel 17 ingestelde onafhankelijke regulator voor de taxisector, die is samengesteld uit onafhankelijke bestuurders en die het minimum- en maximumtarief van de ritten vaststelt, alsmede de evolutie en de evaluatie van de numerus clausus ;
- 11° Gewestelijk Overlegcomité : het bij artikel 16 opgerichte overlegorgaan waarin alle actoren van de sector verenigd zijn, de sociale partners via de Economische en Sociale Raad, Brussel Mobiliteit, de Kamer van Koophandel van Brussel en de MIVB, dat advies uitbrengt aan de Taxicommissie en tweemaal per jaar wordt geraadpleegd over de vaststelling van de tarieven en de numerus clausus ;
- 12° Compensatiefonds : het fonds dat door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is opgericht ter compensatie van vergunningen die vroeger in handen waren van taxibedrijven en die voortaan niet-overdraagbaar en persoonlijk zijn.

HOOFDSTUK 2

Bepalingen van toepassing op de taxidiensten

Afdeling 1 – Taxivergunning

Artikel 3

§ 1. Niemand mag zonder een door de Minister afgegeven taxivergunning een taxidienst aanbieden waarbij de gebruiker in het voertuig stapt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. De taxivergunning mag enkel worden afgegeven aan een natuurlijke persoon. Per natuurlijke persoon mag slechts één taxivergunning worden afgegeven. Enkel de vergunninghouder mag het voertuig of de voertuigen voor de taxidienst besturen.

§ 3. De Regering richt een onafhankelijk agentschap op, « Taxicommissie » genaamd, dat wordt belast met de vaststelling van het maximumaantal vergunningen dat jaarlijks kan worden verleend. Het agentschap bestaat uit onafhankelijke deskundigen die door de regering worden benoemd. De voorwaarden om in aanmerking te komen worden overgelaten aan het oordeel van de regering en worden omschreven in artikel 17. In haar besluit houdt de Taxicommissie ten minste rekening met de ontwikkeling van het aantal uitgevoerde taxiriten, met name zoals geregistreerd door de boekingsplatforms en de gegevens die worden verzameld door de CHIRON-software aan boord

l'article 4, § 2, 2°, de la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes ;

- 9° Administration : le Service public régional de Bruxelles ;
- 10° Commission Taxi : ou « Commission » : le régulateur indépendant pour le secteur des taxis, créé par l'article 17 et composé d'administrateurs indépendants, qui fixe le prix minimum et maximum des courses ainsi que l'évolution et l'évaluation du numerus clausus ;
- 11° Comité Consultatif Régional : l'organe consultatif créé par l'article 16, rassemblant l'ensemble des acteurs du secteur, les partenaires sociaux via le Conseil Economique et Social, Bruxelles Mobilité, la Chambre de Commerce de Bruxelles, la STIB, qui rend des avis à la Commission Taxi et est consultée deux fois par an au sujet de la fixation des prix et du numerus clausus ;
- 12° Fonds de Compensation : le fonds créé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale afin d'indemniser les licences précédemment détenues par les sociétés de taxis et désormais devenues inaccessibles et personnelles.

CHAPITRE 2

Dispositions applicables aux services de taxis

Section 1^{re} – La licence de taxi

Article 3

§ 1^{er}. Nul ne peut, sans licence de taxi délivrée par le Ministre, fournir un service de taxis par lequel le client monte dans le véhicule sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. La licence de taxi peut seulement être délivrée à une personne physique. Une seule licence de taxi peut être délivrée par personne physique. Seul le titulaire de la licence est autorisé à conduire le ou les véhicules servant à fournir le service de taxi.

§ 3. Le Gouvernement crée une agence indépendante, appelée « Commission Taxi », à qui il confie de fixer annuellement le nombre maximal de licences pouvant être accordées. L'Agence est composée d'experts indépendants nommés par le Gouvernement. Les conditions d'éligibilité sont laissées à l'appréciation du Gouvernement et définies à l'article 17. Dans sa décision, la Commission Taxi prend au moins en considération l'évolution du nombre de trajets de taxi effectués, notamment tel qu'enregistré par les plateformes de réservation et les données récoltées par le logiciel CHIRON embarqué sur tous les véhicules, l'évaluation du potentiel d'extension du secteur taxi,

van alle voertuigen, de evaluatie van het uitbreidingspotentieel van de taxisector, met als doel de druk op het wegennet te verminderen, en de analyse van de voorwaarden voor de rentabiliteit van taxidiensten. Indien het aantal aanvragers groter is dan het aantal beschikbare taxivergunningen, stelt de administratie een wachtlijst op waarbij de eerst ingeschrevenen als eersten de vergunning ontvangen. De regering stelt de procedure vast.

§ 4. Behoudens voorafgaande toestemming van de Regering en onder de door haar vastgestelde voorwaarden, mogen alleen de houders van een taxivergunning de benaming « taxi » en elk kenteken ervoor gebruiken, met inbegrip van het gebruik van die benaming in de handel.

Artikel 4

§ 1. Om een taxivergunning te kunnen bekomen, moet de aanvrager voldoen aan de volgende voorwaarden :

- 1° voldoen aan de vereiste waarborgen inzake moraliteit en gezondheidstoestand ;
- 2° beschikken over voldoende beroepsbekwaamheden ;
- 3° sedert minstens twee jaar, het Belgisch rijbewijs van ten minste categorie B of een Europees rijbewijs van een gelijkwaardige categorie bezitten ;
- 4° zijn woonplaats hebben in België, of een gekozen woonplaats hebben waar alle officiële oproepingen of kennisgevingen geldig kunnen worden bezorgd ;
- 5° op een van de paragrafen 2 en 3 omschreven wijzen beschikken over een zoals in artikel 8 bedoeld geregistreerd voertuig .

§ 2. De vergunninghouder beschikt op een van volgende wijzen over een voertuig in de zin van paragraaf 1, eerste lid, 5° :

- 1° de vergunninghouder is eigenaar van het voertuig ;
- 2° de vergunninghouder beschikt over dat voertuig op grond van een koopovereenkomst op afbetaling, een huur-financieringsovereenkomst, een leasingovereenkomst of gelijk welke andere huurovereenkomst ;
- 3° de vergunninghouder is aandeelhouder, bestuurder of zaakvoerder van de vennootschap die eigenaar is van het voertuig of die beschikt over dat voertuig in het kader van een koopovereenkomst op afbetaling, een huur-financieringsovereenkomst, een leasingovereenkomst of gelijk welke andere huurovereenkomst, of is gebonden aan die vennootschap door een arbeidsovereenkomst.

§ 3. Een vergunninghouder kan, in de zin van paragraaf 2, beschikken over een gemeenschappelijk voertuig met andere vergunninghouders. In dat geval, maken zij gebruik van dat voertuig, elk wat hen betreft, voor het verrichten van de taxidiensten die zij voorstellen. Bij gezamenlijk gebruik van het voertuig, oefent de vergunninghouder een

avec pour objectif la réduction de la pression routière, et l'analyse des conditions de rentabilité des services taxis. Si le nombre de candidats excède le nombre de licences de taxi disponibles, l'Administration met sur pied une liste d'attente où le premier enregistré sera le premier à recevoir la licence. Le Gouvernement précise la procédure.

§ 4. Sauf autorisation préalable du Gouvernement et sous les conditions qu'il fixe, seuls les titulaires d'une licence de taxi peuvent faire usage de la dénomination « taxi » et de toute enseigne évoquant ce terme, y compris l'utilisation de celui-ci dans le commerce.

Article 4

§ 1^{er}. Pour pouvoir obtenir une licence de taxi, le demandeur répond aux conditions suivantes :

- 1° répondre aux garanties requises en matière de moralité et d'état de santé ;
- 2° disposer de qualifications professionnelles suffisantes ;
- 3° avoir depuis au moins deux ans le permis de conduire national belge de la catégorie B au moins ou un permis de conduire européen de catégorie équivalente ;
- 4° être domicilié en Belgique, ou disposer d'un domicile élu où toute convocation ou notification officielles pourront lui être signifiées valablement ;
- 5° disposer d'une des manières définies aux paragraphes 2 et 3 d'un véhicule enregistré tel que visé à l'article 8.

§ 2. Le titulaire d'une licence dispose d'une des manières suivantes d'un véhicule au sens du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 5° :

- 1° le titulaire de la licence est propriétaire du véhicule ;
- 2° le titulaire de la licence dispose de ce véhicule en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement, d'un contrat de location-vente ou de tout autre contrat de location ;
- 3° le titulaire de la licence est soit actionnaire, administrateur ou gérant de la société qui est propriétaire du véhicule ou qui dispose de ce véhicule dans le cadre d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement, d'un contrat de location-vente ou de tout autre contrat de location, soit lié par un contrat de travail à cette société.

§ 3. Un titulaire de licence peut disposer, au sens du paragraphe 2, d'un véhicule en commun avec d'autres titulaires de licence. Dans ce cas, ils utilisent ce véhicule, chacun pour ce qui le concerne, pour exercer les services de taxi qu'ils proposent. En cas d'utilisation commune du véhicule, le titulaire de la licence exerce l'un des droits

van de in paragraaf 2 bedoelde rechten op het voertuig uit, samen met de andere vergunninghouders die het voertuig gebruiken, of een van die andere vergunninghouders die een van de in paragraaf 2 bedoelde rechten op het voertuig uitoefenen stelt het voertuig op gelijk welke wijze ter beschikking van de vergunninghouder.

§ 4. De Regering bepaalt de middelen waarmee de aanvrager kan aantonen dat hij voldoet aan de in de paragrafen 1, 2 en 3 vermelde voorwaarden.

Artikel 5

§ 1. Een taxivergunning is zeven jaar geldig.

§ 2. Om de drie jaar toont elke vergunninghouder het Bestuur aan dat hij nog altijd voldoet aan de voorwaarden inzake moraliteit en gezondheidstoestand. Het Bestuur gaat op grond van de verschaft documenten zo spoedig mogelijk na of de houder nog altijd voldoet aan die voorwaarden. De vergunning blijft geldig zolang het Bestuur geen beslissing genomen heeft.

§ 3. De taxivergunning is altijd verlengbaar voor de in paragraaf 1 vermelde duur.

§ 4. De verlenging van de taxivergunning kan worden geweigerd :

- 1° indien de vergunninghouder niet meer voldoet aan de in artikel 4, § 1, eerste lid, vermelde voorwaarden, of aan de extra voorwaarden die bepaald worden door de Regering op grond van artikel 4, § 1, tweede lid ;
- 2° indien de vergunninghouder tijdens de duur van zijn lopende taxivergunning, de bepalingen van deze ordonnantie, de besluiten ter uitvoering ervan of de in zijn taxivergunning bepaalde voorwaarden niet heeft nageleefd ;
- 3° indien de vergunninghouder, tijdens de duur van zijn lopende taxivergunning, de bepalingen van Boek VI van het Wetboek van economisch recht niet heeft nageleefd ;
- 4° indien het (de) geregistreerd voertuig(en) niet geldig verzekerd werd(en) om een taxidienst te verrichten tijdens de periode die gedekt wordt door de taxivergunning waarvan de verlenging gevraagd wordt, behalve indien de vergunninghouder werd aangeworven met een arbeidsovereenkomst voor het verrichten van taxidiensten ;
- 5° indien tijdens de duur van de taxivergunning, de vergunninghouder in het kader van het verrichten van de taxidienst de sociale of de boekhoudkundige wetgeving niet heeft nageleefd.

§ 5. De aanvraag tot verlenging van de taxivergunning wordt ingediend ten vroegste negen maanden en uiterlijk

visés au paragraphe 2 sur le véhicule collectivement avec les autres titulaires de licence qui utilisent le véhicule, ou l'un de ces autres titulaires de licence, exerçant l'un des droits visés au paragraphe 2 sur le véhicule met le véhicule à la disposition du titulaire de la licence de quelque façon que ce soit.

§ 4. Le Gouvernement détermine les moyens avec lesquels le demandeur peut prouver qu'il satisfait aux conditions visées aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3.

Article 5

§ 1^{er}. La durée d'une licence de taxi est de sept ans.

§ 2. Tous les trois ans, chaque titulaire d'une licence prouve à l'Administration qu'il rencontre toujours les conditions de moralité et d'état de santé. L'Administration vérifie dans les plus brefs délais que le titulaire rencontre toujours ces conditions sur la base des documents fournis. La licence reste valable tant que l'Administration n'a pas pris de décision.

§ 3. La licence de taxi est toujours renouvelable pour la durée définie au paragraphe 1^{er}.

§ 4. Le renouvellement de la licence de taxi peut être refusé :

- 1° si le titulaire de la licence ne répond plus aux conditions visées à l'article 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou aux conditions supplémentaires fixées par le Gouvernement en application de l'article 4, § 1^{er}, alinéa 2 ;
- 2° si le titulaire de la licence, au cours de la période de sa licence de taxi actuelle, n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou des conditions prévues dans sa licence de taxi ;
- 3° si le titulaire de la licence, au cours de la période de sa licence de taxi actuelle, n'a pas respecté les dispositions du Livre VI du Code de droit économique ;
- 4° si le ou les véhicules enregistrés n'ont pas été valablement assurés pour fournir un service de taxi durant la période couverte par la licence de taxi dont le renouvellement est demandé, sauf si le titulaire de la licence est engagé dans les liens d'un contrat de travail pour la prestation de services de taxi ;
- 5° si, durant la période couverte par la licence de taxi, le titulaire de la licence n'a pas respecté, dans le cadre de l'exercice du service de taxi, la législation sociale ou la législation comptable.

§ 5. La demande de renouvellement de la licence de taxi est introduite au plus tôt neuf mois et au plus tard six mois

zes maanden vóór het verstrijken van de geldende taxivergunning. De vergunning blijft geldig na de in paragraaf 1 bepaalde periode, voor zover de vergunninghouder de aanvraag tot verlenging binnen de hierboven bepaalde termijn heeft ingediend, en tot op het ogenblik dat het Bestuur een beslissing neemt over de verlengingsaanvraag.

§ 6. De Regering bepaalt de procedure voor het indienen en het onderzoeken van de verlengingsaanvraag, alsook de vorm van de taxivergunning en de verplichte vermeldingen.

Artikel 6

De taxivergunning is persoonlijk en onoverdraagbaar. Dit houdt in dat vergunningen die voorheen door taxichauffeurs werden gekocht, niet langer kunnen worden doorverkocht. De regering stelt een overgangperiode vast waarin vergunningen kunnen worden teruggekocht via een compensatiefonds dat door het Brussels Gewest wordt opgericht en gefinancierd op basis van een vaste schaal.

Artikel 7

De Regering kan de taxivergunning intrekken indien de vergunninghouder niet langer voldoet aan de in artikel 4, § 1 en 2, bepaalde voorwaarden voor het bekomen van een taxivergunning. De regering kan de procedure voor de intrekking of de schorsing van de taxivergunning preciseren.

Afdeling 2 – Geëxploiteerde voertuigen

Artikel 8

§ 1. Elke vergunninghouder mag een of meer voertuigen waarover hij beschikt in de zin van artikel 4, § 2, en die kunnen gebruikt worden voor het verrichten van taxidiensten, registreren.

§ 2. In het kader van een taxidienst, gebruikt de vergunninghouder enkel het (de) op zijn naam bij het Bestuur geregistreerd(e) voertuig(en).

§ 3. De Regering bepaalt de voorwaarden voor de registratie van de voertuigen die geëxploiteerd mogen worden voor de taxidienst. Het betreft minimum volgende voorwaarden :

- 1° de geëxploiteerde voertuigen zijn motorvoertuigen met ten minste twee wielen ;
- 2° de geëxploiteerde voertuigen voldoen aan de door de Regering bepaalde minimumvereisten op het vlak van veiligheid, kwaliteit, comfort en milieuvoorwaarden ;

avant l'expiration de la licence de taxi en cours de validité. La licence reste valable au-delà de la période définie au paragraphe 1^{er}, pour autant que le titulaire de la licence ait introduit la demande de renouvellement dans le délai défini ci-dessus, jusqu'au moment où l'Administration prend une décision sur la demande de renouvellement.

§ 6. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement ainsi que la forme que doit prendre la licence de taxi et les mentions qui doivent y figurer.

Article 6

La licence de taxi est personnelle et incessible. Cela implique que les licences achetées précédemment par les chauffeurs de taxis ne pourront plus, à terme, être revendues. Le Gouvernement définit une période de transition durant laquelle les licences peuvent être rachetées via un fonds de compensation créé et alimenté par la Région bruxelloise, sur la base d'une échelle fixe.

Article 7

Le Gouvernement peut retirer la licence de taxi si le titulaire de la licence ne remplit plus les conditions pour l'obtention d'une licence de taxi, telles que visées à l'article 4, § 1^{er} et 2. Le Gouvernement peut préciser la procédure de retrait ou de suspension de la licence de taxi.

Section 2 – Les véhicules exploités

Article 8

§ 1^{er}. Chaque titulaire de licence peut enregistrer un ou plusieurs véhicules dont il dispose au sens de l'article 4, § 2, pouvant être utilisés pour la prestation de services de taxi.

§ 2. Dans le cadre d'un service de taxi, le titulaire de la licence utilise uniquement le ou les véhicules enregistrés à son nom auprès de l'Administration.

§ 3. Le Gouvernement fixe les conditions d'enregistrement des véhicules qui peuvent être exploités pour le service de taxi. Il s'agit au minimum des conditions suivantes :

- 1° les véhicules exploités sont des véhicules automoteurs comprenant au moins deux roues ;
- 2° les véhicules exploités répondent aux exigences minimales définies par le Gouvernement en matière de sécurité, de qualité, de confort et de conditions environnementales ;

- 3° de geëxploiteerde voertuigen bezitten de door de Regering bepaalde externe kenmerken ;
- 4° de geëxploiteerde voertuigen beschikken over een maximum zes maanden oud keuringsbewijs van de technische controle, overeenkomstig de regelgeving betreffende de technische eisen waaraan de autovoertuigen, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;
- 5° de geëxploiteerde voertuigen zijn verzekerd tegen schade aan de vervoerde personen en aan derden bij het gebruik ervan in het kader van een taxidienst ;
- 6° het voertuig is uitgerust met een elektronisch betaalmiddel dat de gebruikers de mogelijkheid biedt de taxi te betalen met een debet- of kredietkaart of via hun telefoon. De Regering kan extra voorwaarden bepalen betreffende de veiligheid en kwaliteit van de taxidienst.

Artikel 9

De vergunninghouder kan een vervangvoertuig gebruiken voor de taxidienst indien een in artikel 8 bedoeld geregistreerd voertuig tijdelijk of definitief onbeschikbaar is ingevolge een ongeval, een zwaar mechanisch defect, een brand of diefstal, maar zulks enkel tijdens de duur van die onbeschikbaarheid. De vergunninghouder kan enkel gebruik maken van een vervangvoertuig na het Bestuur vooraf op de hoogte te hebben gebracht en de oorzaak van de onbeschikbaarheid van het geëxploiteerde voertuig te hebben vermeld, alsook de waarschijnlijke duur van die onbeschikbaarheid en de plaats waar het onbeschikbare voertuig zich bevindt tijdens de periode van onbeschikbaarheid. De Regering verduidelijkt de mededelingswijze alsook de termijn voor die voorafgaande mededeling. De Regering bepaalt de voorwaarden waaraan deze vervangvoertuigen moeten voldoen.

Artikel 10

De vergunninghouder verzekert het voertuig of de voertuigen die hij geregistreerd heeft voor de schade veroorzaakt aan de vervoerde personen en aan derden bij het gebruik van die voertuigen in het kader van een taxidienst.

Afdeling 3 – Terbeschikkingstelling van een taxidienst

Artikel 11

§ 1. De taxidienst wordt ter beschikking gesteld van de klant op een van de volgende wijzen :

- 1° zonder voorafgaande reservering, ofwel op een bepaalde standplaats op de openbare weg, ofwel op iedere andere plaats op het gewestelijk grondgebied ;

- 3° les véhicules exploités possèdent les caractéristiques extérieures fixées par le Gouvernement ;
- 4° les véhicules exploités disposent du certificat de visite du contrôle technique conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, dont l'ancienneté est d'au maximum six mois ;
- 5° les véhicules exploités sont assurés pour les dommages causés aux personnes transportées et aux tiers à l'occasion de l'utilisation de ces véhicules dans le cadre d'un service de taxi ;
- 6° le véhicule est équipé d'un moyen de paiement électronique permettant au client de payer le service de taxi avec une carte de débit ou de crédit ou via son téléphone. Le Gouvernement peut déterminer des conditions supplémentaires relatives à la sécurité et à la qualité du service de taxi.

Article 9

Le titulaire de la licence peut utiliser un véhicule de remplacement pour l'exploitation du service de taxi, si un véhicule enregistré tel que visé à l'article 8 est temporairement ou définitivement indisponible à la suite d'un accident, d'une panne mécanique grave, d'un incendie ou d'un vol, et ce uniquement pendant la durée de cette indisponibilité. Le titulaire de la licence ne peut utiliser un véhicule de remplacement qu'après en avoir préalablement informé l'Administration et avoir indiqué la cause de l'indisponibilité du véhicule exploité, la durée probable de cette indisponibilité ainsi que le lieu où se trouve le véhicule indisponible durant la période d'indisponibilité. Le Gouvernement précise les modes de communication ainsi que le délai de cette information préalable. Le Gouvernement fixe les conditions auxquelles doivent répondre ces véhicules de remplacement.

Article 10

Le titulaire de la licence assure le ou les véhicules qu'il a enregistrés pour les dommages causés aux personnes transportées et aux tiers à l'occasion de l'utilisation de ces véhicules dans le cadre d'un service de taxi.

Section 3 – Mise à disposition d'un service de taxi

Article 11

§ 1^{er}. Le service de taxi est mis à la disposition du client d'une des manières suivantes :

- 1° sans réservation préalable, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique, soit à tout autre endroit sur le territoire régional ;

2° met voorafgaande reservering.

§ 2. De vergunninghouder mag in geen geval voor een taxirit die aanvankelijk door de klant werd aangevraagd zonder voorafgaande reservering de regels toepassen die gelden voor taxiritten met voorafgaande reservering. Evenmin mag hij voor een taxirit die aanvankelijk door de klant werd aangevraagd met voorafgaande reservering de regels toepassen die gelden voor taxiritten zonder voorafgaande reservering.

§ 3. Voordat hij een taxirit start, maakt de vergunninghouder zich bekend op het meetinstrument « CHIRON », dat in real time de bestelde en afgelegde ritten registreert en de geaggregeerde en geanonimiseerde gegevens rechtstreeks naar het Bestuur stuurt, overeenkomstig de AVG. De bestuurder identificeert daarop ook het voertuig waarmee hij rijdt.

Afdeling 4 – Gebruik van de openbare weg

Artikel 12

In het kader van een taxidienst is het de vergunninghouder toegestaan om een voorbehouden taxistandplaats op de openbare weg in te nemen dan wel elke andere toegestane parkeerplaats. Het gebruik van de verkeersborden F17 en F18 met vermelding van het woord « TAXI » op het bord F18 of op een onderbord zoals bedoeld in de artikelen 72.5 en 72.6 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt uitgebreid tot alle plaatsen op de openbare weg onder het beheer van het Gewest, op voorwaarde dat een en ander verantwoord wordt door praktische redenen en de verkeersveiligheid. De Regering is gemachtigd om het derde lid uit te voeren.

Afdeling 5 – Tarieven en betaling

Artikel 13

§ 1. De Taxicommissie bepaalt de tarieven die van toepassing zijn op de taxidiensten zonder voorafgaande reservering. Zij stelt de tarieven vast, die bepaald worden naargelang de duur van het traject en de afgelegde afstand of op basis van vaste bedragen, of voor bijzondere categorieën van gebruikers. In elk voertuig moet de vergunninghouder op leesbare wijze de tarieven aanbrenge die opgelegd zijn door de Commissie, alsook de tarieven die de vergunninghouder toepast of die gelden bij het bedrijf dat vergunninghouders tewerkstelt.

§ 2. De prijs van de op voorhand gereserveerde taxidiensten wordt bepaald bij het sluiten van de overeenkomst, zonder afbreuk te doen aan de volgende voorwaarden :

2° avec réservation préalable.

§ 2. Le titulaire de la licence ne peut d'aucune manière soumettre une course de taxi initialement sollicitée par le client sans réservation préalable aux règles applicables aux courses de taxi avec réservation préalable. De même, il ne peut pas soumettre une course de taxi initialement sollicitée par le client avec réservation préalable aux règles applicables aux courses de taxi sans réservation préalable.

§ 3. Avant d'entamer une course de taxi, le titulaire de la licence s'identifie sur l'instrument de mesure « CHIRON » qui enregistre en temps réel les courses commandées et effectuées et fait parvenir directement à l'Administration les données agrégées et anonymisées, dans le respect du règlement RGPD. Le chauffeur y identifie également le véhicule avec lequel il roule.

Section 4 – Utilisation de la voie publique

Article 12

Dans le cadre d'un service de taxi, le titulaire de la licence est autorisé à occuper un stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique, ou tout lieu de stationnement autorisé. L'usage des panneaux de signalisation F17 et F18 avec la mention du mot « TAXI » apposée sur le panneau F18 ou sur un sous-panneau, tel que visé aux articles 72.5 et 72.6 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, est étendu à tous les endroits sur la voie publique gérés par la Région, pour autant que cela soit justifié par des raisons pratiques et de sécurité routière. Le Gouvernement est habilité à exécuter l'alinéa 3.

Section 5 – Tarifs et paiement

Article 13

§ 1^{er}. La Commission Taxi fixe les tarifs applicables aux services de taxi sans réservation préalable. Elle fixe les tarifs, déterminés en fonction de la durée du trajet et de la distance parcourue ou sur la base de montants fixes, ou à destination de catégories particulières d'usagers. Dans chaque véhicule, le titulaire de la licence affiche de manière lisible les tarifs imposés par la Commission et les tarifs appliqués par le titulaire de la licence ou auprès de la société employant les titulaires de licence.

§ 2. Le prix des services de taxi réservés au préalable est déterminé lors de la conclusion du contrat, sans préjudice des conditions suivantes :

- 1° de Taxicommissie legt minimumtarieven vast naargelang de duur van de rit en de afgelegde afstand of op basis van vaste bedragen. Dat minimumtarief wordt bepaald inzonderheid met het oog op het halen van doelstellingen inzake toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de taxidienst voor de gebruikers alsook met het oog op het waarborgen van een waardig minimuminkomen voor de vergunninghouder, zoals bepaald door de regering ;
- 2° de partijen kunnen een tarief overeenkomen voor de rit dat maximum 150 % hoger ligt dan het minimumtarief ;
- 3° in een uiterst dringende situatie, te bepalen door de Regering, mag geen enkele tariefstijging toegepast worden. De vergunninghouder of het bedrijf dat de vergunninghouder tewerkstelt moet de tarieven toepassen die van toepassing zijn op de taxidiensten zonder voorafgaande reservering.

§ 3. De prijs van de taxidiensten wordt berekend door een meetinstrument. Voor de taxidiensten zonder voorafgaande reservering worden de door de Taxicommissie vastgestelde tarieven geprogrammeerd in dat meetinstrument. De Regering bepaalt de specifieke kenmerken waaraan de meetinstrumenten moeten beantwoorden.

§ 4. De Regering kan, in de gevallen die ze bepaalt, beslissen om financieel tegemoet te komen in de prijs van de taxirit, met name in het kader van het beleid van vervoer op aanvraag als aanvulling op het aanbod van openbaar vervoer.

Afdeling 6 – Algemene bepalingen over de taxidiensten

Artikel 14

Het staat de houder van een taxivergunning vrij om in en op zijn voertuig reclame te plaatsen. De Regering legt een redelijke belasting vast op de geplaatste reclame en stort de geïnde winst in het compensatiefonds.

Artikel 15

§ 1. Ingeval een vergunninghouder de bepalingen van deze ordonnantie heeft overtreden, met uitzondering van de in artikel 4 bedoelde toekenningsvoorwaarden, of van de uitvoeringsbesluiten van deze ordonnantie, kan de Regering, op voorstel van een door haar op te richten tuchtraad, zijn taxivergunning intrekken of ze schorsen voor een bepaalde duur.

§ 2. Ingeval de vergunninghouder bij het uitoefenen van zijn taxidienst een persoon discrimineert op grond van zijn leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, religieuze, levensbeschouwelijke, politieke of vakbondsovertuigingen, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, handicap, een fysiek of genetisch

- 1° la Commission Taxi impose des tarifs minimum variant en fonction de la durée de la course et de la distance parcourue ou sur la base de montants fixes. Ce tarif minimum sera établi notamment en poursuivant les objectifs d’accessibilité et d’attractivité du service taxi pour les usagers et de garantie d’un revenu minimal digne, tel que défini par le Gouvernement, généré par le titulaire de la licence ;
- 2° les parties peuvent convenir d’un tarif pour la course au maximum 150 % plus élevé que le tarif minimum ;
- 3° en cas de situation d’urgence extrême, à définir par le Gouvernement, aucune augmentation de tarif ne peut être appliquée. Le titulaire de la licence ou la société employant le titulaire de la licence doit appliquer les tarifs applicables aux services de taxis sans réservation préalable.

§ 3. Le prix des services de taxi est calculé par un instrument de mesure. Pour les services de taxi sans réservation préalable, les tarifs fixés par la Commission Taxi sont programmés dans cet instrument de mesure. Le Gouvernement fixe les spécifications auxquelles les instruments de mesure doivent répondre.

§ 4. Le Gouvernement peut, dans les cas qu’il définit, décider d’intervenir financièrement dans le prix de la course, notamment dans le cadre des politiques de transport à la demande en complément à l’offre de transport public.

Section 6 – Dispositions générales relatives aux services de taxi

Article 14

Le titulaire de licence de taxi est libre d’apposer dans et sur son véhicule de la publicité. Le Gouvernement fixe une taxation raisonnable sur la publicité apposée et oriente les bénéfices récoltés vers le fonds de compensation.

Article 15

§ 1^{er}. Au cas où un titulaire de la licence a enfreint les dispositions de la présente ordonnance, à l’exception des conditions d’octroi visées à l’article 4 ou des arrêtés d’exécution de la présente ordonnance, le Gouvernement peut, sur proposition d’un conseil de discipline à ériger par le Gouvernement, retirer sa licence de taxi ou la suspendre pour une durée déterminée.

§ 2. Au cas où le titulaire de la licence discrimine dans l’exercice du service de taxi une personne en fonction de son âge, son orientation sexuelle, son état civil, sa naissance, son patrimoine, ses croyances, sa philosophie, ses convictions politiques, ses convictions syndicales, sa langue, son état de santé actuel ou futur, son handicap,

kenmerk, geslacht, zwangerschap, bevalling, moederschap, geslachtsverandering, nationaliteit, zogenaamd ras, huidskleur, origine, nationale, etnische of sociale origine, kan de Regering, op voorstel van de tuchtraad, de taxivergunning intrekken of voor een bepaalde duur schorsen. De bij artikel 22 bedoelde ambtenaren en beambten kunnen de discriminatie op grond van de in het eerste lid vermelde kenmerken vaststellen via een controle te velde. De Regering verduidelijkt de regels voor het uitvoeren van de controle te velde.

§ 3. De Regering preciseert de samenstelling en werking van de tuchtraad, alsook de te volgen procedure.

Artikel 16

Er wordt een gewestelijk adviescomité opgericht. Het comité wordt ermee belast aan de Regering of aan de Taxicommissie advies uit te brengen over alle aangelegenheden in verband met de taxidiensten. Het comité zal ten minste twee keer worden geraadpleegd over alle aangelegenheden in verband met de sector. De Regering regelt de samenstelling, de werking en de bevoegdheden van het comité. Het is samengesteld uit, op zijn minst, de vertegenwoordigers van gebruikers van taxidiensten, de Economische en Sociale Raad, Brussel Mobiliteit, de Brusselse Kamer van Koophandel, de MIVB, de verschillende vertegenwoordigers van de klanten en van de taxi- en limousinediensten en de vertegenwoordigers van de academische wereld.

Artikel 17

§ 1. Er wordt een Taxicommissie opgericht voor de taxisector. De Taxicommissie is een onafhankelijk particulier of openbaar orgaan dat gefinancierd wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

§ 2. De Commissie wordt er met name mee belast de minimumtarieven vast te stellen voor de op voorhand gereserveerde taxidiensten en voor de niet op voorhand gereserveerde taxidiensten. De Commissie is ook belast met de jaarlijkse herziening van de numerus clausus. Bij het vaststellen van de tarieven, houdt de Taxicommissie rekening met de volgende criteria :

- 1° de tarieven zijn betaalbaar voor de klant, zodat ze een aanvulling vormen op het aanbod van openbaar vervoer ;
- 2° de tarieven zijn gebaseerd op de kosten van de taxidienst.

§ 3. De bestuurders van de Commissie, net als het personeel van de Commissie, mogen geen andere functies uitoefenen die hun onafhankelijkheid, inzonderheid van commerciële belangen die samenhangen met de taxisector, en hun objectiviteit in de uitoefening van hun mandaat of

une caractéristique physique ou génétique, son sexe, sa grossesse, son accouchement, sa maternité, son changement de sexe, sa nationalité, une prétendue race, sa couleur de peau, son origine, son origine nationale ou ethnique, ou son origine sociale, le Gouvernement peut retirer ou suspendre pour une durée déterminée la licence de taxi sur proposition du conseil de discipline. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 22 peuvent constater la discrimination sur la base des caractéristiques mentionnées à l'alinéa 1^{er} à l'aide d'un contrôle sur le terrain. Le Gouvernement précise les règles pour l'exécution du contrôle sur le terrain.

§ 3. Le Gouvernement précise la composition et le fonctionnement du conseil de discipline ainsi que la procédure à suivre.

Article 16

Il est créé un comité consultatif régional. Le comité est chargé de donner un avis sur toute question relative aux services de taxi au Gouvernement ou à la Commission Taxi. Le Comité sera consulté a minima deux fois sur toutes questions liées au secteur. Le Gouvernement règle la composition, le fonctionnement et les attributions de ce comité. Il est composé, a minima, des représentants d'usagers de services de taxi, du Conseil Économique et Social, de Bruxelles Mobilité, de la Chambre de Commerce de Bruxelles, de la STIB, des différents représentants des clients et des services de taxis et des services de limousine ainsi que des représentants du monde académique.

Article 17

§ 1^{er}. Il est créé une Commission « Taxi » pour le secteur des taxis. La Commission Taxi est un organisme indépendant privé ou public financé par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. La Commission est notamment chargée de fixer les tarifs minimum pour les services de taxis réservés au préalable, et les tarifs pour les services de taxis non réservés au préalable. La Commission est également chargée de revoir annuellement le numerus clausus. Pour la fixation des tarifs, la Commission Taxi prend en compte les critères suivants :

- 1° les tarifs sont abordables pour le client afin d'être un complément à l'offre de transport en commun ;
- 2° les tarifs sont orientés vers les coûts du service de taxi.

§ 3. Les administrateurs de la Commission, de même que le personnel de la Commission, ne peuvent exercer d'autres fonctions susceptibles de compromettre leur indépendance, notamment leur indépendance de tout intérêt commercial lié au secteur des taxis et leur objectivité dans l'exercice de

functie in het gedrang brengen. De Regering bepaalt het vereiste profiel, de nadere regels voor de selectie en de bezoldiging van de bestuurders.

§ 4. De raad van bestuur brengt jaarlijks verslag uit aan het Parlement.

§ 5. De Regering stelt de statuten en de voorwaarden voor de benoeming en de afzetting van de personeelsleden van de Commissie vast, alsook hun statuut.

Artikel 18

Om het Bestuur in staat te stellen om de bepalingen van deze ordonnantie toe te passen en na te gaan of deze ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan en de vergunningen nageleefd worden, bezorgt elke houder van een vergunning het Bestuur de gegevens betreffende de exploitatie van zijn taxidienst. Die gegevens zullen nu automatisch worden verstrekt via de ingebouwde « CHIRON »-software in de voertuigen.

HOOFDSTUK 3 Reserveringsplatforms

Artikel 19

§ 1. Enkel een door de minister erkend reserveringsplatform kan zijn diensten aanbieden.

§ 2. Om als reserveringsplatform erkend te worden, moet het platform voldoen aan de volgende voorwaarden :

- 1° het reserveringsplatform kan een dienst via telefoon of via elektronische weg aanbieden waarbij een gebruiker een taxidienst kan reserveren en die reservering bezorgd wordt aan de houder van een vergunning en de voorwaarden bedoeld in paragraaf 3 vervuld zijn ;
- 2° het reserveringsplatform voorziet in een systeem waarmee de gebruikers van de dienst de dienstverlening van de houder van de vergunning na het traject kunnen evalueren ;
- 3° de rechtspersoon die het reserveringsplatform exploiteert heeft een vestiging op het grondgebied van de Europese Unie en leeft de fiscale en sociale wetgeving na.

§ 3. Een erkend reserveringsplatform voldoet op elk moment aan ten minste de volgende voorwaarden :

- 1° het reserveringsplatform staat enkel de chauffeurs met een door de minister afgegeven taxivergunning toe om op zijn platform taxidiensten aan te bieden die op voorhand gereserveerd worden ;

leur mandat ou de leur fonction. Le Gouvernement fixe le profil requis, les modalités de la sélection et la rémunération des administrateurs.

§ 4. Le conseil d'administration présente un rapport annuel au Parlement.

§ 5. Le Gouvernement fixe les statuts et les conditions de nomination et de révocation des membres du personnel de la Commission ainsi que leur statut.

Article 18

Afin de permettre à l'Administration d'appliquer les dispositions de la présente ordonnance et de vérifier si la présente ordonnance, les arrêtés d'exécution et les licences sont respectés, chaque titulaire de licence fournit à l'Administration les données relatives à l'exploitation de son service de taxi. Ces données seront désormais fournies automatiquement par le biais du logiciel embarqué « CHIRON » sur les véhicules.

CHAPITRE 3 Plateformes de réservation

Article 19

§ 1^{er}. Seule une plateforme de réservation agréée par le Ministre peut proposer ses services.

§ 2. Pour être agréée comme plateforme de réservation, la plateforme de réservation répond aux conditions suivantes :

- 1° la plateforme de réservation est capable de proposer un service par téléphone ou par voie électronique qui permet à un usager de réserver un service de taxi et qui transmet cette réservation au titulaire d'une licence, et de répondre aux conditions prévues au paragraphe 3 ;
- 2° la plateforme de réservation prévoit un système grâce auquel les utilisateurs du service peuvent évaluer le service du titulaire de la licence à l'issue du trajet ;
- 3° la personne morale qui exploite la plateforme de réservation dispose d'une unité d'établissement sur le territoire de l'Union européenne et respecte la législation fiscale et sociale.

§ 3. Une plateforme de réservation agréée répond à tout instant au moins aux conditions suivantes :

- 1° la plateforme de réservation autorise uniquement les chauffeurs disposant d'une licence de taxi délivrée par le/la Ministre à offrir sur sa plateforme des services de taxi réservés préalablement ;

2° het reserveringsplatform houdt een digitaal register bij van de vergunninghouders en de voertuigen die verbonden zijn aan het platform, dankzij de gegevens die door de CHIRON-software aan boord van de voertuigen worden verzameld, en deelt die informatie mee aan het Bestuur en aan de Taxicommissie.

§ 4. De Regering kan de erkenning van het reserveringsplatform intrekken of voor een bepaalde periode schorsen in geval van overtreding van de bepalingen van deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan. Ingeval het reserveringsplatform, bij het uitoefenen van zijn activiteiten, een persoon discrimineert op grond van zijn leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, religieuze, levensbeschouwelijke, politieke of vakbondsovertuigingen, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, handicap, een fysieke of genetische kenmerk, geslacht, zwangerschap, bevalling, moederschap, geslachtsverandering, nationaliteit, zogenaamd ras, huidskleur, origine, nationale, etnische of sociale origine, kan de minister de erkenning van het reserveringsplatform intrekken of voor een bepaalde duur schorsen. De Regering kan de procedure voor de intrekking of de schorsing van de erkenning nader bepalen.

HOOFDSTUK 4 Belastingen

Artikel 20

§ 1. De gevallen die hieronder worden toegelicht, geven aanleiding tot de inning van een belasting voor rekening van de kandidaat-vergunninghouder en de vergunninghouder bedoeld in artikel 3, tegen de volgende tarieven :

- 1° inschrijving voor de tests en examens die toegang verlenen tot het beroep van taxichauffeur :
- a) inschrijving voor de selectieproeven : 10 euro ;
 - b) nieuwe inschrijving voor de selectietests in geval van afwezigheid, tenzij een medisch attest wordt ingediend : 20 euro ;
 - c) inschrijving voor cursussen : 20 euro ;
 - d) herinschrijving voor cursussen in geval van afwezigheid, tenzij een medisch attest wordt ingediend : 50 euro ;
 - e) inschrijving voor examens : 10 euro ;
 - f) herinschrijving voor examens in geval van afwezigheid, tenzij een medisch attest wordt ingediend : 25 euro ;
 - g) eerste inschrijving voor de cursussen ecologisch rijden : 10 euro ;

2° la plateforme de réservation tient un registre numérique des trajets parcourus par les titulaires de licence qui sont reliés à la plateforme grâce aux données collectées par le logiciel CHIRON embarqués sur les véhicules et communique ces informations à l'Administration et à la Commission Taxi.

§ 4. Le Gouvernement peut retirer l'agrément de la plateforme de réservation ou la suspendre pour une durée déterminée, en cas d'infraction aux dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution. Au cas où la plateforme de réservation discrimine, dans l'exercice de ses activités, une personne en fonction de son âge, son orientation sexuelle, son état civil, sa naissance, son patrimoine, ses croyances, sa philosophie, ses convictions politiques, ses convictions syndicales, sa langue, son état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique, son sexe, sa grossesse, son accouchement, sa maternité, son changement de sexe, sa nationalité, sa prétendue race, sa couleur de peau, son origine, son origine nationale ou ethnique, ou son origine sociale, le Ministre peut retirer ou suspendre pour une durée déterminée l'agrément de la plateforme de réservation. Le Gouvernement peut préciser la procédure de retrait ou de suspension de l'agrément.

CHAPITRE 4 Taxes

Article 20

§ 1^{er}. Les cas précisés ci-après donnent lieu à la perception d'une taxe à charge du candidat titulaire de licence et du titulaire des licences visées à l'article 3, aux tarifs suivants :

- 1° inscription aux tests et examens ouvrant accès à la profession de chauffeur de taxi :
- a) inscription aux tests de sélection : 10 euros ;
 - b) réinscription aux tests de sélection en cas d'absence, à l'exception de la présentation d'un certificat médical : 20 euros ;
 - c) inscription à des cours : 20 euros ;
 - d) réinscription à des cours en cas d'absence, à l'exception de la présentation d'un certificat médical : 50 euros ;
 - e) inscription à des examens : 10 euros ;
 - f) réinscription à des examens en cas d'absence, à l'exception de la présentation d'un certificat médical : 25 euros ;
 - g) première inscription aux cours de conduite écologique : 10 euros ;

- h) herinschrijving voor de cursussen ecologisch rijden in geval van afwezigheid, tenzij een medisch attest wordt ingediend : 100 euro.
- 2°
- a) afgifte van de vergunning : 15 euro ;
- b) afgifte van een duplicaat van dezelfde vergunning : 30 euro ;
- 3°
- a) afgifte van een uittreksel uit een bestuurlijke beslissing inzake bezoldigd personenvervoer : 5 euro ;
- b) afgifte van een duplicaat van dezelfde beslissing : 20 euro ;
- 4°
- a) afgifte van een identificatieplaatje : 30 euro ;
- b) afgifte van een « R V » plaatje (vervanging) : 30 euro ;
- c) afgifte van een nieuw plaatje wegens vernieling, verlies of diefstal van het eerste plaatje : identificatieplaatje : 100 euro, « R V » identificatieplaatje : 100 euro ;
- 5° afgifte van de brochure met de gewestelijke regelgeving voor taxi's of huurwagens : 0 euro ;
- 6° indiening van een aanvraag tot taxivergunning : 50 euro ;
- 7° indiening van een door de reglementering opgelegde wijziging : 15 euro ;
- 8° afgifte van een duplicaat van de identiteitskaart van de bestuurder : 30 euro ;
- 9° afgifte van een nieuw verklikkerlicht in geval van verlies, diefstal of vernieling : tegen kostprijs ;
- 10° afgifte van routekaarten : tegen kostprijs.

De Regering is gemachtigd om, maximaal om de twee jaar, de bedragen bedoeld in het eerste lid aan te passen aan de evolutie van de kosten van het levensonderhoud.

HOOFDSTUK 5 Inbreuken en straffen

Artikel 21

§ 1. Worden gestraft met acht dagen tot drie maanden opsluiting en met een boete van 26 tot 10.000 euro, of met slechts met één van die straffen, degenen die een taxidienst exploiteren zonder taxivergunning. Dezelfde straffen gelden voor elke persoon die aan een voertuig dat onderworpen

- h) réinscription aux cours de conduite écologique en cas d'absence, à l'exception de la présentation d'un certificat médical : 100 euros.
- 2°
- a) délivrance de la licence : 15 euros ;
- b) délivrance d'un duplicata de la même licence : 30 euros ;
- 3°
- a) délivrance d'un extrait d'une décision administrative en matière de transport rémunéré de personnes : 5 euros ;
- b) délivrance d'un duplicata de la même décision : 20 euros ;
- 4°
- a) délivrance d'une plaquette d'identification : 30 euros ;
- b) délivrance d'une plaquette « R-V » (remplacement) : 30 euros ;
- c) délivrance d'une nouvelle plaquette suite à la destruction, la perte ou le vol de la première plaquette : plaquette d'identification : 100 euros ; plaquette d'identification « R-V » : 100 euros ;
- 5° délivrance de la brochure contenant la réglementation régionale en matière de taxi ou de voiture de location : 0 euro ;
- 6° dépôt d'une demande de licence de taxi : 50 euros ;
- 7° dépôt d'une modification imposée par la réglementation : 15 euros ;
- 8° délivrance d'un duplicata de la carte d'identification du chauffeur : 30 euros ;
- 9° délivrance d'un nouveau répétiteur lumineux en cas de perte, vol ou destruction : à prix coûtant ;
- 10° délivrance des feuilles de route : à prix coûtant.

Le Gouvernement est habilité à adapter à l'évolution des coûts de la vie, au maximum tous les deux ans, les montants visés à l'alinéa 1^{er}.

CHAPITRE 5 Infractions et sanctions

Article 21

§ 1^{er}. Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 euros à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent un service de taxi sans licence de taxi. Est punie des mêmes peines, toute personne qui aura donné les apparences d'un

wordt aan de bepalingen van deze ordonnantie en aan de uitvoeringsbesluiten ervan het uitzicht geeft van een taxi terwijl dat voertuig niet is geregistreerd.

§ 2. Worden gestraft met acht dagen tot twee jaar opsluiting en met een boete van 300.000 euro, de reserveringsplatforms die chauffeurs zonder taxivergunning toestaan om vooraf gereserveerde taxidiensten aan te bieden op hun platform.

§ 3. Worden gestraft met acht dagen tot een jaar opsluiting en met een boete van 26 tot 200.000 euro of slechts met één van die straffen, degenen die een andere overtreding op de arbeidswetgeving begaan.

§ 4. Worden gestraft met acht dagen tot drie jaar opsluiting en met een boete van 26 tot 250 euro, of slechts met één van die straffen, degenen die een andere overtreding op deze ordonnantie, op de in uitvoering ervan genomen besluiten of op de taxivergunningsvoorwaarden begaan. Bovendien kan de rechter beslag leggen op het voertuig of de voertuigen die toebehoren aan de veroordeelde en waarmee de overtreding begaan werd.

§ 5. De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op deze overtredingen van toepassing. Evenwel mag, onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek, de straf, ingeval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling, niet minder zijn dan het dubbel van de wegens dezelfde overtreding vroeger uitgesproken straf.

§ 6. De schadevergoeding toegekend aan de door de overtreding benadeelde persoon is bevoorrecht op het voertuig waarmee de overtreding werd begaan wanneer het eigendom is van de overtreder, de mede-overtreder of de medeplichtige. Dit voorrecht neemt rang onmiddellijk na dat, bepaald bij artikel 20, 5^o, van de wet van 16 december 1851.

§ 7. De politierechtbanken nemen kennis van de overtredingen waarin in dit artikel wordt voorzien.

Artikel 22

§ 1. Administratieve boetes kunnen worden opgelegd door de ambtenaren die daartoe door de Regering worden gemachtigd voor elke overtreding op deze ordonnantie, op de uitvoeringsbesluiten ervan of op elke andere door de Regering beoogde norm. De Regering stelt het bedrag vast van de administratieve boetes bedoeld in het eerste lid. Het bedrag van die boetes is niet hoger dan 1.000 euro en wordt vastgesteld in overeenstemming met de ernst van de begane administratieve overtreding. In geval van herhaling van de inbreuk binnen drie jaar na de vaststelling van de eerste inbreuk, worden de door de Regering vastgestelde administratieve boetes verdubbeld.

taxi à un véhicule soumis aux dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application alors que ce véhicule n'a pas fait l'objet d'un enregistrement.

§ 2. Sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 300.000 euros, les plateformes de réservation qui autorisent des chauffeurs ne disposant pas d'une licence de taxi à offrir sur leur plateforme des services de taxi réservés préalablement.

§ 3. Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 26 euros à 200.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui commettent une autre infraction à la législation en matière de travail.

§ 4. Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 euros à 250 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui commettent une autre infraction à la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions de la licence de taxi. En outre, le juge peut ordonner la confiscation du ou des véhicules appartenant au condamné et à l'aide duquel ou desquels l'infraction aura été commise.

§ 5. Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions. 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.

§ 6. Les dommages-intérêts alloués à la personne préjudiciée par l'infraction sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction quand la propriété en appartient à l'auteur, au coauteur ou au complice de l'infraction. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5^o, de la loi du 16 décembre 1851.

§ 7. Les tribunaux de police connaissent des infractions prévues par le présent article.

Article 22

§ 1^{er}. Des amendes administratives peuvent être infligées par les fonctionnaires délégués à cette fin par le Gouvernement pour toute infraction à la présente ordonnance, à ses arrêtés d'exécution ou à toute autre norme visée par le Gouvernement. Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives visées à l'alinéa 1^{er}. Le montant de ces amendes ne dépasse pas 1.000 euros et est fixé en rapport avec la gravité de l'infraction d'ordre administratif commise. En cas de récidive de l'infraction dans les trois ans qui suivent la constatation de la première infraction, les amendes administratives fixées par le Gouvernement seront doublées.

§ 2. De ambtenaren bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, innen de administratieve boetes onmiddellijk bij de vaststelling van de inbreuk, indien de overtreder dat aanvaardt. Indien de overtreder weigert de administratieve boete onmiddellijk te betalen, geeft de overtreder het bedrag van de in paragraaf 1, eerste lid bedoelde administratieve boete dat de ambtenaar heeft voorgesteld onmiddellijk te betalen, in consignatie. De taxivergunning of de erkenning van het reserveringsplatform worden ingetrokken totdat het in het tweede lid vermelde bedrag in consignatie wordt gegeven.

§ 3. Indien de overtreder heeft geweigerd de administratieve boete onmiddellijk te betalen, stuurt de vaststellende ambtenaar een exemplaar van het proces-verbaal waarin de inbreuk wordt vastgesteld naar de afgevaardigde ambtenaar, en een kopie naar de overtreder. De afgevaardigde ambtenaar legt de administratieve boete op als de Procureur des Konings niet op tijd heeft beslist om de vervolging in te stellen of artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering toe te passen, zoals bepaald in artikel 24, § 2. De beslissing wordt samen met een verzoek tot betaling van de boete aan de overtreder meegedeeld bij een ter post aangetekende brief.

§ 4. Indien de administratieve boete niet in consignatie werd gegeven, wordt die betaald bij het verstrijken van de door de Regering vastgestelde termijn en volgens de door de Regering bepaalde nadere regels. Indien de administratieve boete in consignatie werd gegeven, wordt die vrijgegeven bij betaling van de administratieve boete. Het verschil tussen het geconsigneerde bedrag en de administratieve boete die door de afgevaardigde ambtenaar werd opgelegd, wordt teruggestort. Indien de overtreder verzuimt de boete te betalen, kunnen de minister of de afgevaardigde ambtenaar de taxivergunning of de erkenning van het reserveringsplatform intrekken.

Artikel 23

§ 1. De ambtenaar bedoeld in artikel 22, § 1, deelt de Procureur des Konings elke onmiddellijke inning van een administratieve boete mee, alsook elke consignatie van het bedrag van de administratieve boete, binnen dertig dagen na het opstellen van het proces-verbaal. De Procureur des Konings beschikt over een termijn van orde van zestig dagen om het Bestuur zijn intentie mee te delen om al dan niet vervolgingen in te stellen of artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering toe te passen. De termijn begint te lopen op de derde werkdag na de verzending van de kennisgeving bedoeld in paragraaf 1.

§ 2. Als de Procureur des Konings beslist om vervolgingen in te stellen of artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering toe te passen binnen de voorgeschreven termijnen, vervalt de mogelijkheid om een administratieve boete op te leggen. Indien de Procureur des Konings beslist geen enkele vervolging in te stellen of artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering niet toe te

§ 2. Les fonctionnaires visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, encaissent les amendes administratives immédiatement lors du constat de l'infraction, si le contrevenant l'accepte. Si le contrevenant refuse de payer immédiatement l'amende administrative, le contrevenant donne le montant de l'amende administrative visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, que le fonctionnaire a proposé de payer sur le champ, en consignation. La licence de taxi ou l'agrément de la plateforme de réservation est suspendue jusqu'à ce que le montant mentionné à l'alinéa 2 soit donné en consignation.

§ 3. Si le contrevenant a refusé de payer l'amende administrative sur le champ, le fonctionnaire constatateur transmet au fonctionnaire délégué un exemplaire du procès-verbal dans lequel l'infraction est constatée et une copie au contrevenant. Le fonctionnaire délégué inflige l'amende administrative si le procureur du Roi n'a pas décidé à temps d'engager les poursuites ou d'appliquer l'article 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, tel que prévu à l'article 24, § 2. La décision accompagnée d'une requête de paiement de l'amende est notifiée au contrevenant par courrier recommandé à la poste.

§ 4. Si l'amende administrative n'a pas été donnée en consignation, celle-ci est payée à l'expiration du délai fixé par le Gouvernement et selon les modalités fixées par le Gouvernement. Si le montant de l'amende administrative a été donné en consignation, celui-ci est libéré au paiement de l'amende administrative. La différence entre le montant consigné et l'amende administrative qui a été infligée par le fonctionnaire délégué, est reversée. Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende, le Ministre ou le fonctionnaire délégué peuvent suspendre la licence de taxi ou l'agrément de la plateforme de réservation.

Article 23

§ 1^{er}. Le fonctionnaire visé à l'article 22, § 1^{er}, communique au procureur du Roi toute perception immédiate d'une amende administrative et toute consignation du montant de l'amende administrative dans les trente jours qui suivent la rédaction du procès-verbal. Le procureur du Roi dispose d'un délai d'ordre de soixante jours pour communiquer à l'Administration son intention d'engager ou non des poursuites ou d'appliquer l'article 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle. Le délai prend effet le troisième jour ouvrable qui suit l'envoi de la notification visée au paragraphe 1^{er}.

§ 2. Si le procureur du Roi décide d'engager des poursuites ou d'appliquer l'article 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle dans les délais prescrits, la possibilité d'infliger une amende administrative expire. Si le procureur du Roi décide de n'engager aucune poursuite ou de ne pas appliquer l'article 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, une amende administrative peut

passen, kan een administratieve boete worden opgelegd. Indien de Procureur des Konings zijn beslissing niet meedeelt binnen de opgelegde termijn, vervalt de mogelijkheid om vervolging in te stellen of artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering toe te passen en kan een administratieve boete worden opgelegd.

§ 3. De onmiddellijke inning van de administratieve boete belet de Procureur des Konings echter niet om artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering toe te passen of strafrechtelijke vervolging in te stellen. In geval van toepassing van artikel 216*bis* of 216*ter* van het Wetboek van Strafvordering, wordt het onmiddellijk geïnde bedrag afgehouden van het door het openbaar ministerie bepaald bedrag en wordt het eventueel teveel terugbetaald.

HOOFDSTUK 6 Overgangs-, opheffings- en slotbepalingen

Afdeling 1 – Overgangsbepalingen

Artikel 24

Alle bepalingen van de besluiten ter uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten blijven van toepassing, op voorwaarde dat zij niet strijdig zijn met de bepalingen van deze ordonnantie en zolang zij niet werden opgeheven door de Regering.

Artikel 25

De reserveringsplatforms die, op het moment van de inwerkingtreding van deze ordonnantie, reeds diensten aanbieden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beschikken over een termijn van 6 maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie om de erkenning in de zin van artikel 19 te verkrijgen. Tot op het einde van die termijn, kunnen zij hun activiteit van reserveringsplatform zonder die erkenning uitoefenen.

Afdeling 2 – Opheffingsbepaling

Artikel 26

De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt opgeheven met uitzondering van artikel 43, Afdeling 3 – Slotbepaling

être infligée. Si le procureur du Roi ne communique pas sa décision dans les délais prescrits, la possibilité d'engager des poursuites ou d'appliquer l'article 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle expire et une amende administrative peut être infligée.

§ 3. La perception immédiate de l'amende administrative n'empêche toutefois pas le procureur du Roi d'appliquer les articles 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, ni d'engager des poursuites pénales. En cas d'application des articles 216*bis* ou 216*ter* du Code d'instruction criminelle, le montant perçu immédiatement est récupéré sur le montant fixé par le ministère public et l'éventuel excédent est remboursé.

CHAPITRE 6 Dispositions transitoires, abrogatoires et finales

Section 1^{re} – Dispositions transitoires

Article 24

Toutes les dispositions des arrêtés pris en exécution de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, et de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, restent d'application pour autant qu'elles ne soient pas en contradiction avec les dispositions de la présente ordonnance et tant qu'elles n'auront pas été abrogées par le Gouvernement.

Article 25

Les plateformes de réservation qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, proposent déjà des services dans la Région de Bruxelles-Capitale, disposent d'un délai de 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance pour obtenir l'agrément au sens de l'article 19. Jusqu'au terme de ce délai, elles peuvent exercer leur activité de plateforme de réservation sans cet agrément.

Section 2 – Disposition abrogatoire

Article 26

L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur est abrogée, à l'exception de l'article 43, Section 3 – Disposition finale

Artikel 27

Deze ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Article 27

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

David WEYTSMAN (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
David LEISTERH (F)
Clémentine BARZIN (F)
Vincent DE WOLF (F)
Alexia BERTRAND (F)