



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2021-2022

10 DECEMBER 2021

---

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**

**tot invoeging van een afwijkende  
overgangsregeling in de ordonnantie  
van 27 april 1995 betreffende de  
taxidiensten en diensten voor het verhuuren  
van voertuigen met chauffeur**

---

**AMENDEMENTEN**

---

---

*Zie :*

**Stukken van het Parlement :**

A-472/1 – 2021/2022 : Voorstel van ordonnantie.

A-472/2 – 2021/2022 : Advies van de Raad van State.

A-472/3 – 2021/2022 : Verslag.

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

---

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

10 DÉCEMBRE 2021

---

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**insérant un régime dérogatoire transitoire  
dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative  
aux services de taxis et aux services de  
location de voitures avec chauffeur**

---

**AMENDEMENTS**

---

---

*Voir :*

**Documents du Parlement :**

A-472/1 – 2021/2022 : Proposition d'ordonnance.

A-472/2 – 2021/2022 : Avis du Conseil d'État.

A-472/3 – 2021/2022 : Rapport.

Nr. 1 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*Artikel 2*

**Punt 1° van het ontworpen artikel 34bis als volgt te vervangen:**

« 1° houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 23 november 2021 is afgegeven of in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van zo'n vergunning op basis van een arbeids- of zelfstandige samenwerkingsovereenkomst ».

VERANTWOORDING

Vooreerst moet rekening worden gehouden met de opmerkingen van de Raad van State, die in zijn advies van 8 december 2021 het volgende uitlegt met betrekking tot de door de indieners van het voorstel gekozen datum: « Op zichzelf beschouwd kan uit de datum waarop het Hof van Beroep te Brussel dit arrest heeft gewezen, namelijk 15 januari 2021, echter niet worden afgeleid dat enkel de exploitanten die hun activiteit tot die datum hebben aangevat, moeten worden geacht « hun beroepsactiviteit te hebben aangevat zonder zich noodzakelijkerwijs bewust te zijn van het probleem van de niet-naleving van de bepalingen van de ordonnantie inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur », noch dat degenen die hun beroepsactiviteit na die datum hebben aangevat, in tegenstelling tot eerstgenoemden, niet kunnen worden beschouwd als exploitanten die te goeder trouw zijn. ».

Dienaangaande zij eraan herinnerd dat het Hof van Beroep niettemin heeft geoordeeld dat het twee prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof moest stellen om zich uit te spreken over het grondwettelijke aspect van het verbod voor VVC's om klanten op te halen of om gebruik te maken van smartphones. Indien het Hof uitspraak zou doen over de ongrondwettigheid van deze twee bepalingen, dan zouden de diensten van het platform verder kunnen worden aangeboden aan de inwoners van Brussel. Het is dus raadzaam voorzichtig te zijn met de interpretatie van het arrest van het Hof van Beroep van 15 januari 2021 en de conclusies van het Hof af te wachten. Ten tweede werden de VVC-chauffeurs pas eind maart op de hoogte gebracht van de omzendbrief van Brussel Mobiliteit, zodat de datum van 15 januari 2021 niet betekent dat chauffeurs die later een vergunning aanvroegen te kwader trouw handelen.

N° 1 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 2*

**Remplacer le point 1° de l'article 34bis en projet par ce qui suit :**

« 1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'Administration au plus tard le 23 Novembre 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur ».

JUSTIFICATION

Il convient tout d'abord de respecter les remarques du Conseil d'État qui, dans son avis du 8 décembre 2021, explique, au sujet de la date choisie par les auteurs de la proposition que : « Prise isolément, la date du prononcé de cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, à savoir le 15 janvier 2021, ne permet toutefois pas d'établir que seuls les exploitants qui ont démarré leur activité jusqu'à cette date doivent être considérés comme ayant « démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », ni que ceux ayant démarré leur activité professionnelle après cette date ne peuvent, au contraire des premiers, être considérés comme étant des exploitants de bonne foi. ».

À ce sujet il convient de rappeler que la Cour d'appel a tout de même estimé devoir poser deux questions préjudicielles à la cour constitutionnelle afin de trancher sur l'aspect constitutionnel de l'interdiction pour les LVC de ne pratiquer des maraudes ou d'utiliser un smartphone. Si la Cour statuait sur l'aspect anticonstitutionnel de ces deux dispositions, alors les services de la plateformes pourraient continuer à être offerts aux bruxellois. Il convient donc d'être prudent avec l'interprétation de l'arrêt rendu par la Cour d'appel le 15 janvier 2021 et d'attendre les conclusions de la Cour. Ensuite les chauffeurs LVC n'ont été avertis de la circulaire de Bruxelles Mobilité qu'à la fin mars, la date du 15 janvier 2021 ne correspond donc pas à une date signifiant que les chauffeurs ayant demandé une licence ultérieurement seraient de mauvaise foi.

Gelet op deze twee elementen, de daaruit voortvloeiende discriminerende situatie en de ernstige gevolgen voor vele chauffeurs die reeds hun aanvraag hebben ingediend en/of aanzienlijke investeringen hebben gedaan, wordt hier voorgesteld de voorwaarde te schrappen dat de overgangsordonnantie alleen van toepassing is op de vóór 15 januari 2021 verkregen vergunningen en die datum te vervangen door de door de Raad van State voorgestelde datum, namelijk 23 november 2021, hetgeen een beter te rechtvaardigen oplossing zou zijn vanuit het oogpunt van de eerbiediging van het gelijkheidsbeginsel en het non-discriminatiebeginsel, zoals bevestigd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Au vu de ces deux éléments, de la situation discriminatoire qui en découle et des conséquences sérieuses pour de nombreux chauffeurs qui ont déjà introduit leur demande et/ou ont déjà réalisé des investissements conséquents, il est proposé ici de supprimer la condition stipulant que l'ordonnance transitoire ne s'appliquera qu'aux licences obtenues avant le 15 janvier 2021 et de la remplacer par la date proposée par le Conseil d'État, c'est-à-dire le 23 novembre 2021, qui constituerait une solution plus aisément justifiable en termes de respect du principe d'égalité et de non-discrimination consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution.

Nr. 2 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*Artikel 2*

**In het ontworpen artikel 34bis, punt 2° te schrappen.**

VERANTWOORDING

Voorgesteld wordt de voorwaarde te schrappen dat de bestuurder in hoofdzaak, in het geval van de exploitant-chauffeur, of ten minste twintig uren per week, in het geval van de chauffeur die geen exploitant is, moet werken als chauffeur van het voertuig of van een van de voertuigen die in de in 1° bedoelde vergunning worden genoemd. Deze bepaling veroordeelt namelijk zonder enige reden een deel van de chauffeurs, die overigens te goeder trouw zijn, tot stopzetting van hun activiteit en tot bestaansonzekerheid, terwijl zij zelfstandige of zelfstandige in bijberoep zijn en dit inkomen voor hen vaak levensnoodzakelijk is. De economische crisis en de gezondheids crisis rechtvaardigen ook dat deze chauffeurs hun essentiële taak voor de mobiliteit in Brussel kunnen uitvoeren, met name om het openbaar vervoer te ontlasten. Het lijkt ons niet redelijk om, gelet op het non-discriminatiebeginsel, een dergelijk verschil te maken tussen werknemers. De indieners van de tekst hebben niet kunnen aantonen om hoeveel werknemers het gaat en hoe deze bepaling zal worden gecontroleerd.

N° 2 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 2*

**Supprimer le point 2° de l'article 34bis en projet.**

JUSTIFICATION

Il est ici proposé de supprimer la condition visant à demander au chauffeur de travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1°. Cette disposition condamnait en effet, sans raison, une partie des chauffeurs, d'ailleurs de bonne foi, à l'arrêt de leur activité et à la précarité alors que ceux-ci sont indépendants ou indépendants complémentaires et que ces revenus leurs sont souvent essentiels pour vivre. La crise économique et la crise sanitaire justifient également de laisser ces chauffeur exercer leur mission essentielle pour la mobilité bruxelloise, notamment pour désengorger les transports en commun. Il ne nous semble pas raisonnable, au regard du principe de non-discrimination, d'opérer une telle différence entre des travailleurs. Les auteurs du texte ont été dans l'incapacité de démontrer le nombre de travailleurs impactés ou de quelle manière cette disposition serait contrôlée.

Nr. 3 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*Artikel 2*

**In het ontworpen artikel 34bis, een punt 3° toe te voegen, luidend als volgt:**

*« 3° houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op een verlenging wachten via de procedure vastgesteld in artikel 20 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. ».*

VERANTWOORDING

Hier wordt verduidelijkt dat de voorgestelde overgangsregeling ook van toepassing zal zijn op houders van vergunning die op een verlenging wachten, die op grond van de vorige formulering zouden kunnen worden geacht van de overgangsregeling te zijn uitgesloten.

N° 3 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 2*

**Ajouter un nouveau point 3° à l'article 34bis en projet, rédigé comme suit :**

*« 3° Être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeurs en attente de renouvellement via la procédure fixée à l'article 20 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur. ».*

JUSTIFICATION

Il est précisé ici que le régime transitoire proposé s'appliquera également aux titulaires d'une licence en attente d'un renouvellement, ceux-ci pouvant, en vertu de la formulation précédente, être considéré comme exclu du régime transitoire ce qui serait injuste et inopportun.

David WEYTSMAN (F)