



GEWONE ZITTING 2021-2022

31 MEI 2022

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de taxidiensten

(Doc. A-541/1 – 2021-2022)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de taxidiensten

(Doc. A-60/1 – 2020-2021)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE
betreffende een hervorming van de taxisector

(Doc. A-443/1 – 2020-2021)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**betreffende taxidiensten
en evenementiële
personenvervoerdiensten**

(Doc. A-473/1 – 2021-2022)

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

31 MAI 2022

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

PROJET D'ORDONNANCE

relative aux services de taxis

(Doc. A-541/1 – 2021-2022)

PROPOSITION D'ORDONNANCE

relative aux services de taxis

(Doc. A-60/1 – 2020-2021)

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

(Doc. A-443/1 – 2020-2021)

PROPOSITION D'ORDONNANCE

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

(Doc. A-473/1 – 2021-2022)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot verlening van een dringende compensatie aan de chauffeurs van de VVC-diensten die in moeilijkheden verkeren na de terugtrekking van Uber, totdat in overleg een t taxiplan wordt aangenomen dat elke mogelijkheid van bedrijvigheid voor VVC-platformbedrijven uitsluit

(Doc. A-475/1 – 2021-2022)

VERSLAG*

uitgebracht namens de commissie voor de Binnenlandse Zaken

door de heer jamal IKAZBAN (F)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à accorder en urgence une indemnité aux chauffeurs LVC qui se retrouvent en difficulté suite au retrait d'Uber, jusqu'à l'adoption d'un plan taxi concerté et excluant toute possibilité aux sociétés de plateforme LVC d'exercer

(Doc. A-475/1 – 2021-2022)

RAPPORT*

fait au nom de la commission des Affaires intérieures

par M. Jamal IKAZBAN (F)

(*) Dit verslag bevat de verduidelijkingen die door sommige commissieleden tijdens de plenaire vergadering van 3 juni 2022 werden aangebracht.

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heren Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, mevr. Fadila Laanan, de heren Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, mevr. Dominique Dufourny, de heren Christophe Magdalijns, Francis Dagrin, mevr. Els Rochette, de heer Mathias Vanden Borre, de heer M. Guy Vanhengel.

Plaatsvervanger : Mevr. Leila Agic, Mevr. Delphine Chabbert, de heren Sevket Temiz, David Leisterh, Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Andere leden : Mevr. Alexia Bertrand, Mevr. Bianca Debaets, de heren Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, David Weytsman.

Zie :

Stuk van het Parlement :

- A-541/1 – 2021/2022 : Ontwerp van ordonnantie.
- A-60/1 – 2020/2021 : Voorstel van ordonnantie.
- A-443/1 – 2020/2021 : Voorstel van ordonnantie.
- A-473/1 – 2021/2022 : Voorstel van ordonnantie.
- A-475/1 – 2021/2022 : Voorstel van resolutie.

(*) Ce rapport contient les précisions qui ont été apportées par certains commissaires lors de la séance plénière du 3 juin 2022.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Marc-Jean Ghysels, Jamal Ikazban, Mme Fadila Laanan, MM. Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, Mme Dominique Dufourny, MM. Christophe Magdalijns, Francis Dagrin, Mme Els Rochette, M. Mathias Vanden Borre, M. Guy Vanhengel.

Membre suppléant : Mme Leila Agic, Mme Delphine Chabbert, MM. Sevket Temiz, David Leisterh, Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, Mme Cieltje Van Achter, Mme Carla Dejonghe.

Autres membres : Mme Alexia Bertrand, Mme Bianca Debaets, MM. Youssef Handichi, Arnaud Verstraete, David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

- A-541/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance.
- A-60/1 – 2020/2021 : Proposition d'ordonnance.
- A-443/1 – 2020/2021 : Proposition d'ordonnance.
- A-473/1 – 2021/2022 : Proposition d'ordonnance.
- A-475/1 – 2021/2022 : Proposition de résolution.

Vergadering van dinsdag 17 mei 2022.

I. Uiteenzetting van Minister-President Rudi VERVOORT

Minister-President Rudi Vervoort hield voor de commissieleden de volgende uiteenzetting :

« Het ontwerp van ordonnantie dat ik u vandaag kom voorstellen, bevat nieuwe ambities voor de taxidiensten. De hervorming die we willen doorvoeren, is erop gericht de regelgeving bij te werken en aan te passen aan de uitdagingen van deze tijd. Het is ook de bedoeling om de bestaande spelers de overstap te helpen maken naar een nieuwe stabiele regeling.

Het is algemeen geweten dat de sector complex in elkaar zit, dat er veel stakeholders zijn en dat er vaak tegenstrijdige belangen heersen. De gebruikers eisen terecht een permanent beschikbare en kwalitatief hoogstaande dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs, terwijl de exploitanten met hun beroepsactiviteit uiteraard een minimumrendement moeten zien te behalen. Daarnaast is het van essentieel belang om de goede arbeidsvoorwaarden en een degelijke bezoldiging voor de taxichauffeurs te garanderen.

Bovenop de al ingewikkelde voorgeschiedenis komen nu ook nog de reserveringsbemiddelaars, wier behoeften en belangen niet samenvallen met die van de exploitanten, noch met die van de gebruikers. Dertig jaar geleden, in de jaren « 90, was er nog geen sprake van smartphones of mobiel internet en werkten de enige taxireserveringsdiensten per telefoon.

De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de diensten van bezoldigd personenvervoer was niet afgestemd op de digitale wereld waarin we nu leven.

Door de komst van nieuwe spelers en de veranderde gewoonten van de gebruikers ontstond een nieuwe markt, waarop een « ontwrichtende » ideologie de kop opstak, die méér beloofde te bieden door de regels te omzeilen.

Daarom was het nodig op zoek te gaan naar een goed evenwicht tussen innovatieve dienstverlening, de bescherming van de gebruikers en de bescherming van de werknemers. Daar zijn we met dit ontwerp van ordonnantie in geslaagd. Het speelt in op de vernieuwing door de platformen en het bepaalt een evenwichtig regelgevend kader dat rekening houdt met de nieuwe

Réunion du mardi 17 mai 2022.

I. Exposé du Ministre-Président, Rudi VERVOORT

Le Ministre-Président Rudi Vervoort a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Le projet d'ordonnance que je viens vous présenter aujourd'hui porte une nouvelle ambition pour les services de taxis. Cette réforme entend proposer un cadre réglementaire actualisé et adapté aux enjeux contemporains. Il vise aussi à accompagner la transition des acteurs existants vers un nouveau régime stabilisé.

On le sait, ce secteur est complexe, les acteurs sont nombreux et les positions souvent conflictuelles. Les usagers revendentiquent légitimement de se voir offrir un service disponible en permanence, de qualité et à moindre coût, tandis que les exploitants doivent naturellement pouvoir trouver un minimum de rentabilité à leur activité professionnelle, et il est par ailleurs essentiel de garantir aux chauffeurs de taxi des conditions de travail et une rémunération dignes.

À cette situation historique déjà complexe sont venus se rajouter les intermédiaires de réservation, dont les besoins et intérêts ne se confondent pas avec ceux des exploitants ni avec ceux des usagers. Il y a trente ans, dans les années 90, il n'existait ni smartphones ni internet mobile, et les seuls intermédiaires de réservation de taxis étaient téléphoniques.

L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de transport rémunéré de personnes n'a pas été pensée pour le monde digital dans lequel nous vivons désormais.

L'apparition de nouveaux acteurs et la transformation du mode d'utilisation ont créé un nouveau marché, accompagné parfois d'une idéologie dite « disruptive » qui promettait de meilleurs lendemains pour autant que l'on dépasse purement et simplement le cadre réglementaire.

Il s'agissait dès lors de trouver le bon équilibre entre l'innovation servicielle, la protection des usagers et celles des travailleurs. C'est ce que nous avons fait avec ce projet d'ordonnance : il retient les éléments innovants des plateformes, définit un cadre réglementaire équilibré qui tient compte à la fois des nouvelles pratiques de mobilité sans oublier notre modèle social. Laissez-moi être clair : ce

mobiliteitsgewoonten, maar ook aandacht heeft voor ons sociaal model. Laat mij één ding duidelijk stellen : voor « uberisering » is in Brussel geen plaats !

De problematiek van de taxi's komt in deze commissie regelmatig aan bod. De hervorming van de sector is iets waar al jaren naar wordt uitgekeken. Ze is in het belang van iedereen. Het ontwerp van ordonnantie dat u vandaag wordt voorgelegd, is het resultaat van het grootschalige overleg dat mijn regering heeft gepleegd.

Ik zal u nu uitleggen op welke principes het ontwerp van ordonnantie is gebaseerd. Om te beginnen, zal ik het hebben over de nieuwe indeling en de werking van de sector. Vervolgens ga ik dieper in op de manier waarop we de hervorming, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de sector, in de praktijk zullen brengen.

De eenmaking van de sector en de soorten taxi's

De hervorming steunt op een eenmaking van de diensten, die vandaag zijn onderverdeeld in « taxidiensten » en « diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ». Voortaan is er geen enkele dubbelzinnigheid meer : een taxidienst is om het even welke personenvervoerdienst die wordt uitgevoerd met een door een beroepschauffeur bestuurd motorvoertuig, waarvan het vertrekpunt zich bevindt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en waarvan de bestemming wordt bepaald door de gebruiker. Bovendien moet de prijs die voor een rit wordt betaald, hoger zijn dan de kostprijs ervan.

Deze definitie biedt enerzijds het voordeel dat ze de diensten waartussen de ordonnantie van 1995 nog een onderscheid maakte, voortaan onder één noemer samenbrengt en anderzijds dat ze een duidelijke opsplitsing maakt tussen taxidiensten en carpooling door te bepalen dat de prijs die voor een rit wordt betaald, hoger moet zijn dan de kostprijs ervan.

Een eengemaakte taxisector staat echter niet gelijk aan een eenvormige dienstverlening. De gebruikers hebben namelijk uiteenlopende gewoonten en daar moeten we rekening mee houden. Sommige gebruikers nemen nooit een taxi zonder zich te bedienen van hun smartphone, terwijl anderen geen beroep doen op een applicatie en naar een voorbehouden standplaats gaan om een taxi te nemen.

De « eengemaakte » taxisector is voortaan ingedeeld in drie soorten taxivoertuigen :

1. De « standplaats taxi's ». Dat zijn de taxi's die iedereen vandaag kent. Zij zullen visueel herkenbaar blijven, beschikbaar zijn op voorbehouden standplaatsen op de openbare weg en werken met vaste tarieven, zoals

qu'on appelle parfois « l'ubérisation » ne trouvera pas de place à Bruxelles !

La problématique des taxis est régulièrement abordée au sein de cette commission. La réforme de ce secteur est attendue depuis plusieurs années et est dans l'intérêt de tous. Avec mon Gouvernement nous sommes parvenus, après un large travail de concertation, à ce projet d'ordonnance, qui vous est à présent soumis.

Je vais à présent tenter de vous expliquer les différents principes qui ont dirigé la rédaction de ce projet d'ordonnance. Je vais commencer par la nouvelle organisation du secteur avant d'en décrire le fonctionnement. Je terminerai par la manière dont la réforme sera implémentée en tenant compte des spécificités du secteur.

L'unification du secteur et les catégories de taxis

Le principe central de la réforme est celui de l'unification des services actuellement divisés entre « taxis » et « LVC ». Il n'y a plus d'ambiguïté à présent : est un taxi tout service de transport de personnes effectué au moyen d'un véhicule automoteur conduit par un chauffeur professionnel dont le point de départ se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et dont la destination est fixée par l'usager tandis que le prix payé pour la course est supérieur aux coûts de celle-ci.

Cette définition a le mérite d'une part d'unifier des services qui sont actuellement différenciés dans l'ordonnance de 1995 et d'autre part de scinder le taxi de services de covoiturage, étant donné qu'il est précisé que le prix payé pour la course est supérieur aux coûts de celle-ci.

Cependant, cette unification des catégories ne signifie cependant pas une uniformisation des services de taxis. En effet, les pratiques des usagers sont multiples et doivent être prises en compte. Certains usagers n'ont jamais pris de taxi sans être passé par leur smartphone alors que d'autres ne pratiquent pas ce genre d'applications et prennent un taxi à un emplacement réservé.

Ainsi, au sein du secteur du taxi « uniifié » coexisteront trois catégories de véhicules de taxis :

1. Les « taxis de station ». C'est le taxi que tout le monde connaît aujourd'hui. Il restera visuellement identifiable, sera accessible en voirie dans des emplacements de stationnement réservés et disposera d'une tarification

dat nu al het geval is. Ze mogen gebruik maken van de eigen banen van de MIVB, op de manier waarop dat momenteel geregeld is.

2. De « straattaxi's ». In deze categorie zullen, op verzoek, de voertuigen worden ingedeeld die momenteel met een Brusselse VVC-vergunning worden geëxploiteerd. De visuele identiteitsregels die van toepassing zijn op de standplaats taxi's, gelden niet voor deze voertuigen. Ze moeten op voorhand worden gereserveerd via een erkende reserveringsbemiddelaar. Ze zullen werken met een dynamisch tariefsysteem, waarbij de regering een samengesteld tarief zal bepalen.
3. De « ceremoniële taxi's », die ingezet worden voor ritten tijdens een plechtigheid (bijvoorbeeld de verhuur van voertuigen met chauffeur bij een huwelijk). Deze taxi's moeten op basis van een vooraf opgestelde schriftelijke overeenkomst tegen een reglementair tarief worden gereserveerd voor een op voorhand bepaalde duur van minstens drie uur.

Het principe van de voorafgaande vergunning

Een ander basisprincipe waarop de eenmaking van de sector is gebaseerd, is dat van de voorafgaande vergunning.

Dat houdt in dat niemand zonder voorafgaande toestemming van het Gewest een taxidienst mag exploiteren, als taxichauffeur mag werken of via een reserveringsbemiddelaar diensten mag aanbieden.

We hebben ernaar gestreefd de administratieve rompslomp te verminderen en de procedures te digitaliseren, maar tegelijk houden we vast aan de verplichting voor iedere speler om te beschikken over een specifieke soort vergunning, die Brussel Mobiliteit in de vorm van een administratief document aflevert :

- een bekwaamheidsattest voor de taxichauffeurs ;
- een exploitatievergunning voor de exploitanten ;
- een erkenning voor de reserveringsbemiddelaars.

Op die manier blijft de gewestelijke overheid bevoegd om deze markt met geregelteerde privéspelers, die een aanvulling bieden op het openbaar vervoeraanbod, in goede banen te leiden.

Ik kom zo dadelijk terug op de vergunningen, maar eerst wil ik er nog op wijzen dat er uiteraard niet alleen Brusselse operatoren actief zijn op het Brusselse grondgebied. Dat is een feit dat we bij de hervorming niet konden negeren.

Het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat Vlaamse en Waalse aanbieders van taxidiensten of van diensten voor

fixe comme aujourd’hui. L'utilisation des sites propres STIB lui est ouverte, sur la base des modalités actuelles.

2. Les « taxis de rue ». C'est à cette catégorie qu'appartiendront – s'ils le souhaitent – les véhicules actuellement exploités sous le couvert d'une autorisation de service de LVC bruxellois. Ces véhicules ne sont pas soumis à l'identité visuelle des taxis de station et seront accessibles uniquement sur réservation préalable via un intermédiaire de réservation agréé. La tarification sera dynamique, avec un tarif composé fixé par le Gouvernement.
3. Les « taxis de cérémonie », qui correspond à des courses qui s'inscrivent dans le cadre de cérémonies (une location de voiture avec chauffeur dans le cadre d'un mariage par exemple). Un contrat écrit préalablement sera la base de la réservation de ce service, qui proposera un tarif réglementaire pour une durée prédéterminée de minimum trois heures consécutives.

Le principe d'autorisation préalable

L'unification du secteur est accompagnée d'un autre principe fondamental : le principe d'autorisation préalable.

Selon celui-ci, personne ne peut, sans y avoir été autorisé au préalable par la Région, ni exploiter un service de taxis, ni travailler comme chauffeur de taxi, ni mettre à disposition un service via un intermédiaire de réservation.

Si nous avons voulu alléger la charge administrative et digitaliser les procédures, nous avons maintenu la nécessité pour chaque acteur de disposer d'un type spécifique d'autorisation qui prend la forme d'un document administratif délivré par Bruxelles Mobilité :

- un certificat de capacité pour les chauffeurs de taxi ;
- une autorisation d'exploitation pour les exploitants ;
- un agrément pour les intermédiaires de réservation.

Par ce biais, la Région reste l'autorité encadrant ce marché opéré par des acteurs privés réglementés dont l'activité complète l'offre de transports en commun.

Je reviendrai dans un instant sur ces autorisations, mais je rappelle avant cela que naturellement, il n'y a pas que des opérateurs bruxellois qui travaillent sur le territoire bruxellois. C'est là une évidence que la réforme ne pouvait ignorer.

Le projet d'ordonnance précise que les opérateurs de services de taxis/LVC wallons ou flamands sont autorisés

de verhuur van voertuigen met chauffeur ritten mogen uitvoeren van op het Brusselse grondgebied, mits de volgende drie voorwaarden zijn vervuld :

1. de rit werd gereserveerd ;
2. het voertuig waarmee de rit wordt uitgevoerd, bevindt zich op het ogenblik dat de exploitant ermee instemt de rit uit te voeren, buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
3. het aankomstpunt van de rit bevindt zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het ceremoniële taxivervoer valt niet onder die regel. Omwille van de bijzondere aard van deze taxidiensten en gezien de huidige regelgeving in de andere gewesten hebben we bepaald dat exploitanten uit de andere twee gewesten ritten op het grondgebied van het Brussels Gewest mogen uitvoeren. Daardoor kunnen de Brusselse aanbieders van ceremonieel taxivervoer onder dezelfde voorwaarden werken als hun Vlaamse tegenhangers.

De numerus clausus

Op basis van het systeem van voorafgaande vergunningen behoudt het Gewest dus controle over de kwaliteit van de spelers in de taxisector. Daarnaast is het ook nodig om de hoeveelheid spelers onder controle te houden door een numerus clausus vast te stellen. Dat instrument was al ingevoerd door de ordonnantie van 1995 en is nuttig om een overaanbod van operatoren te vermijden. Dat zou immers leiden tot teveel concurrentie, wat dan weer ten koste gaat van de kwaliteit en de veiligheid van de dienstverlening. Met de numerus clausus kan ook het parkeren langs de weg onder controle gehouden worden en vermijdt men dat een te groot aantal rondrijdende voertuigen een negatieve impact zou hebben qua files. Een andere doelstelling die met deze beperking wordt nagestreefd, houdt verband met de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

De numerus clausus zal gelden voor de standplaats- en straattaxi's. Het ceremonieel taxivervoer valt echter niet onder die beperking, omdat het zich als gespecialiseerde dienst richt tot een nichemarkt.

Het zal mogelijk zijn om de straattaxi's en standplaats-taxi's verder onder te verdelen in allerlei subgroepen, zoals bijvoorbeeld aangepaste taxi's voor personen met beperkte mobiliteit en taxi's zonder verbrandingsmotor.

Dit instrument moet flexibel zijn. Het zal in 2025 een eerste keer en daarna om de twee jaar worden geëvalueerd op basis van een studie naar de sociaaleconomische gevolgen en de mobiliteitseffecten.

à préster une course dont le départ est situé sur le territoire bruxellois pour autant que ces trois conditions cumulatives soient respectées :

1. la course a été réservée ;
2. le véhicule au moyen duquel la course sera prestée se trouve en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque l'exploitant accepte de préster la course ;
3. le point d'arrivée de la course est situé en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Je vous précise par ailleurs que les services de taxis cérémoniels ne sont pas concernés par cette règle. Leur service est si particulier et la réglementation actuelle des autres Régions est faite de telle sorte que nous avons prévu que les exploitants en provenance des deux autres Régions seront autorisés à préster des courses sur le territoire de la Région bruxelloise. Ceci permet aux taxis de cérémonie bruxellois de travailler dans les mêmes conditions que les taxis de cérémonie flamands.

Le numerus clausus

Le principe d'autorisation préalable permet donc à la Région de contrôler la qualité des acteurs du secteur du taxi. Nous avons également besoin d'en contrôler la quantité, c'est-à-dire de fixer un numerus clausus. Cet instrument, déjà prévu par l'ordonnance de 1995, est en effet utile pour éviter une saturation d'opérateurs, créant une concurrence trop forte au détriment de la qualité ou encore de la sécurité du service. Le numérus clausus permet également de contrôler l'ampleur du stationnement en voirie et d'éviter un impact négatif en termes de congestion routière avec un nombre trop important de véhicules en circulation. Les effets sur la qualité de l'air font également partie des objectifs poursuivis par cette limitation.

Le numérus clausus couvrira le nombre de taxis de station et de rue tandis que les taxis de cérémonie ne sont pas concernés par cette limitation, compte tenu de la spécialisation de leur service réservé à un marché de niche.

Au sein des catégories taxis de rue ou taxis de station, il sera permis de prévoir des sous-catégories, on peut penser aux taxis PMR par exemple ou encore à des taxis non thermiques par exemple.

C'est un outil qui doit être souple. Il sera évalué une première fois en 2025 et, ensuite, tous les deux ans par une étude d'impact socioéconomique et de mobilité.

De nieuwe taxisector is dus een eengemaakte sector waarin de toekenning van de vergunningen zal afhangen van de naleving van de eisen die het Gewest stelt. Dat is de basis. Dan ga ik nu dieper in op de doorgevoerde wijzigingen in verband met de vergunningen voor de taxichauffeurs en -exploitanten. Vervolgens zal ik het hebben over de erkenning van de reserveringsbemiddelaars door het Gewest.

Het bekwaamheidsattest voor de chauffeurs

We hebben ernaar gestreefd de administratieve rompslomp te verlichten en tegelijk te zorgen voor een optimale controle van de kandidaat-chauffeurs om de veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening te waarborgen. Voortaan zullen alle chauffeurs van straat-, standplaats- en ceremoniële taxi's dus aan dezelfde eisen onderworpen zijn.

Het bekwaamheidsattest zal voor onbeperkte duur geldig zijn, wat zowel voor de kandidaten als voor Brussel Mobiliteit minder administratieve rompslomp betekent. Deze wijziging doet geen afbreuk aan de veiligheid van de dienstverlening : het bestuur zal de chauffeurs namelijk te allen tijde onaangekondigd kunnen controleren.

Voorts zullen de chauffeurs, in tegenstelling tot vandaag, van dienstcategorie kunnen wisselen en op basis van hun bekwaamheidsattest zowel met een straat-, een standplaats- als een ceremoniële taxi voor een exploitant kunnen rijden.

De vergunning voor de exploitanten van taxi's

We hebben de aard van de vergunningen voor de exploitanten van taxi's ingrijpend gewijzigd. Zoals u weet, is de problematiek van de licenties een heet hangijzer. We konden er niet om heen. De hervorming verduidelijkt de spelregels en legt de basis voor een stabiele toekomst zonder de spelers die al actief zijn te benadelen.

Nieuwe vergunningen zullen voortaan alleen aan natuurlijke personen worden afgeleverd en niet overdraagbaar zijn. Ze zullen zeven jaar geldig blijven, maar ze zijn wel verlengbaar.

Met al deze bepalingen streven we één doel na : een nieuwe dynamiek op gang brengen door de activiteiten in de taxisector tot ontwikkeling te brengen in plaats van vergunningen die kosteloos door het Gewest zijn afgeleverd, te laten doorverkopen. Daarnaast willen we de plaats van de exploitant-chauffeurs, die de overweldigende meerderheid van de huidige exploitanten uitmaken, versterken.

We zijn echter ook niet voorbijgegaan aan de voordelen om een dienst te laten uitbaten door een rechtspersoon in

Jusqu'ici, je vous ai présenté la structure de base du nouveau secteur du taxi : un secteur uni et autorisé moyennant le respect des exigences régionales. Je vais à présent détailler plus avant les modifications que nous avons apportées aux autorisations pour les chauffeurs, les exploitants de taxis, puis je vous expliquerai la nature de l'agrément régional pour les intermédiaires de réservation.

Les certificats de capacité pour les chauffeurs

Notre objectif a été d'alléger la charge administrative tout en assurant le meilleur contrôle des candidats-chauffeurs dans une optique de sécurité et de qualité de service. À présent, ce sont tous les chauffeurs de taxis de station, de rue et de cérémonie qui seront soumis aux mêmes exigences.

Ce certificat de capacité aura une durée illimitée, ce qui allégera la charge administrative tant pour les candidats que pour Bruxelles Mobilité. Cette modification n'abaisse pas notre niveau de sécurité du service : en effet, l'administration pourra procéder à n'importe quel moment à des contrôles surprises auprès des chauffeurs.

Par ailleurs, contrairement à la situation actuelle, les chauffeurs pourront passer d'une catégorie de services à l'autre, et à la fois opérer chez un exploitant en tant que taxi de rue, de station ou de cérémonie sur la base de leur certificat de capacité.

L'autorisation pour les exploitants de taxis

Nous avons modifié fortement la nature des autorisations pour les exploitants de taxis. Comme vous le savez, la problématique des licences est l'un des enjeux fondamentaux de la situation actuelle et on ne pouvait l'éviter. À cet égard, la réforme clarifie les règles du jeu et stabilise l'avenir sans se montrer injuste avec les acteurs historiques.

Le nouveau principe est que les nouvelles autorisations seront désormais délivrées uniquement aux personnes physiques et seront incessibles. Elles auront par ailleurs toutes une durée de sept ans, renouvelable.

Ces dispositions mises ensemble visent un objectif : dynamiser le secteur du taxi via le développement de son activité et non via la revente d'autorisations délivrées gratuitement par la Région ainsi que renforcer la place des exploitants-chauffeurs – qui constituent l'écrasante majorité des exploitants actuels.

Cependant, il ne s'agissait pas non plus de ne pas reconnaître les avantages à exploiter un service via une

plaats van door een natuurlijke persoon. Daarom is in het artikel daarover bepaald dat een taxidienst door een rechts-persoon mag worden uitgebaat, indien de houder van de exploitatievergunning ook de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks beheer, waarbij de medeaansprakelijkheid van de rechtspersoon en de beheerder zich beperkt tot de exploitatievooraarden van de vergunning.

Aan de hand van dat evenwicht is in de hervorming duidelijk bepaald wat de rol en de verantwoordelijkheden van alle betrokkenen zijn, zonder dat dit de economische ontwikkeling van de ondernemingen in de sector in de weg staat.

We wilden ook de voorwaarden voor de toekenning van de vergunningen krachtiger maken. In dat verband is bepaald dat een kandidaat-exploitant om een vergunning te krijgen, moet voldoen aan de voor de uitoefening van de activiteit opgelegde voorwaarden inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit.

Daarenboven wilden we het probleem van de slapende vergunningen aanpakken. Er is bepaald dat de exploitant er zich bij de toekenning van de vergunning toe moet verbinden binnen een termijn van zes maanden te beschikken over het aantal voertuigen dat overeenstemt met het aantal vignetten waarvoor de vergunning werd afgeleverd. Vroeger moest de kandidaat krachtens de ordonnantie van 1995 reeds in het bezit zijn van het voertuig, voordat de vergunning werd uitgereikt. Voortaan is het vanuit een streven naar administratieve vereenvoudiging dus niet meer nodig dat de exploitant al beschikt over een voertuig, voordat hij zijn vergunning krijgt. Vanaf de afgifte van de vergunning heeft hij zes maanden tijd om zijn voertuig te registreren. Anders wordt de vergunning nietig verklaard.

Ook de beschikbaarheid van de dienst voor het publiek zal worden gecontroleerd. Voor elk voertuig moet er in het kalenderjaar één voltijds equivalent ter beschikking staan. Er is voorzien in een uitzondering voor exploitant-chauffeurs die in de hoedanigheid van zelfstandige in bijberoep hun activiteit alleen uitoefenen. Zij moeten zich ertoe verbinden minstens twintig uur per week diensten te verlenen. Een zelfstandige in bijberoep kan evenwel geen andere chauffeurs aanwerven. Anders valt hij onder de basisvooraarden die gelden voor alle exploitanten.

Ik wil ook nog wijzen op een nieuwigheid in verband met de criteria inzake zedelijkheid. We hebben de bepalingen uit de ordonnantie van 1995 over strafrechtelijke veroordelingen, veroordelingen voor valsheid, diefstal en fraude en veroordelingen op het vlak van marktpraktijken en consumentenbescherming behouden en we hebben de lijst verder uitgebreid met veroordelingen voor seksisme, racisme, xenofobie en om het even welke vorm van discriminatie.

personne morale plutôt que physique. Dès lors, cet article indique que l'exploitation des services de taxis peut être effectuée par une personne morale si le titulaire de l'autorisation d'exploiter est aussi l'administrateur en charge de sa gestion journalière, sachant que la coresponsabilité de la personne morale et du gestionnaire est limitée aux conditions d'exploitation de l'autorisation.

Avec cet équilibre, la réforme clarifie les rôles et responsabilités de chacun sans être un frein au développement économique des entreprises du secteur.

Nous avons voulu par ailleurs renforcer les conditions d'octroi des autorisations. Il est en ce sens prévu qu'afin d'obtenir une autorisation, chaque candidat-exploitant doive remplir les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises à l'exercice de leur activité.

Nous avons de plus voulu lutter contre les autorisations dormantes. Il est prévu que lors de l'attribution de l'autorisation, l'exploitant s'engage à disposer d'un nombre de véhicule correspondant au nombre de vignettes contenues dans son autorisation dans un délai de six mois. Auparavant, sur la base de l'ordonnance de 1995, il était nécessaire que le candidat soit déjà en possession du véhicule avant la délivrance de son autorisation. À présent, dans une optique de simplification administrative, l'exploitant ne devra plus disposer d'un véhicule avant de bénéficier de son autorisation. Il devra enregistrer son véhicule dans un délai de six mois à partir de la délivrance de l'autorisation sous peine de voir cette dernière rendue caduque.

La disponibilité du service effectif auprès du public sera également contrôlée. Cela se fera sur la base d'un ETP par véhicule sur une année civile. Une exception a été prévue pour l'exploitant-chauffeur qui exerce seul son activité en qualité d'indépendant complémentaire, qui doit s'engager à prêter un minimum de vingt heures par semaine. À noter que dans le cas où il exerce en tant qu'indépendant complémentaire, il ne peut alors engager d'autres chauffeurs sous peine de rentrer dans les conditions de base valables pour tous les exploitants.

Je tiens également à mettre en évidence une nouveauté sur les critères de moralité. Nous avons maintenu les dispositions de l'ordonnance de 1995, pour tout ce qui est condamnations criminelles, faux, vol et fraude, celles en matière de pratiques du marché et de protection du consommateur, mais nous avons ajouté à la liste les condamnations pour sexism, racisme, xénophobie et toutes formes de discrimination. Il est en effet nécessaire d'intégrer ces

Dat zijn punten waar we in alle bevoegdheden en beleidsdomeinen van het Gewest aandacht voor moeten hebben en dat doen we nu ook voor de taxisector.

Tot slot wil ik er nog op wijzen dat het ontwerp van ordonnantie om voor de hand liggende redenen die verband houden met sociale bescherming, iedere vorm van forfaitaire huur verbiedt om het statuut van de chauffeurs in verhouding tot de exploitanten te versterken. Daarnaast is het verboden om een chauffeur tewerk te stellen die niet beschikt over een bekwaamheidsattest of zonder hem te hebben aangeworven op basis van een arbeidsovereenkomst of een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking. Tot slot moet de exploitant vanzelfsprekend een taxidienst verlenen met een voertuig dat voldoet aan de vereisten van de Brusselse regelgeving.

De reglementering met betrekking tot de reserveringsbemiddelaars

Dan wil ik het vervolgens hebben over de reserveringsplatformen en -centrales. Het is van wezenlijk belang om ze aan een regeling te onderwerpen omwille van hun belangrijke rol in de keten van de dienstverlening en de mogelijke invloed van hun beslissingen in verband met het tarievenbeleid of de uitsluiting van een geografische zone uit hun applicatie, om maar te zwijgen van hun neerwaartse impact op de arbeidsvoorwaarden. De betrachting is dus om innovatie van de dienstverlening te stimuleren, maar tegelijk ontsporingen die we kunnen catalogeren als uberisering, te voorkomen.

Zoals u weet, waren de taxireserveringsdiensten niet opgenomen in de ordonnantie van 1995. We beogen de reserveringsplatformen, telefooncentrales en allerlei applicaties te regelen door een verplichte erkenning voor reserveringsbemiddelaars in te voeren.

Wat verstaan we onder een reserveringsbemiddelaar ? Elke natuurlijke of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het ter beschikking stellen van taxidiensten op de markt, promotie voert voor taxidiensten op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en klanten of gebruikers met elkaar in contact kunnen treden.

We hebben gekozen voor deze vrij ruime definitie om er zeker van te zijn dat zij alle onderdelen van de taxi-activiteit bestrijkt en om te vermijden dat de verplichtingen van de ordonnantie omzeild zouden worden.

Onze hervorming is niet bedoeld om het model van de reserveringsbemiddelaars of de telefooncentrales te verbieden, dat mag duidelijk zijn. Maar het Gewest wil wel ten volle zijn rol spelen als overheid.

aspects dans toutes les compétences et matières régionales et c'est ce que nous faisons pour le secteur des taxis à cette occasion.

Enfin, je précise que le projet d'ordonnance prévoit l'interdiction de tout forfait-location pour des raisons évidentes de protection sociale afin de renforcer le statut du chauffeur vis-à-vis de l'exploitant. D'autre part, il est interdit de faire travailler un chauffeur qui ne disposerait pas d'un certificat de capacité et de l'avoir engagé dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante. Enfin, l'exploitant devra naturellement préster un service de taxi via un véhicule conforme aux exigences de la réglementation bruxelloise.

La réglementation des intermédiaires de réservation

J'en viens à présent aux plateformes et centrales de réservation. Leur encadrement est central au vu de l'importance de certains acteurs dans la chaîne de services, de l'influence que peuvent avoir certaines de leurs décisions en matière de politique tarifaire ou d'exclusion de zone géographique de leur application, sans même parler de l'impact sur les conditions de travail à la baisse. Il s'agit donc de stimuler l'innovation servicielle tout en se prévenant des dérives qu'on appelle communément l'ubérisation.

Vous savez que les services de réservation de taxis n'étaient pas couverts par l'ordonnance de 1995. Notre objectif d'encadrer les plateformes de réservation et centrales téléphoniques et diverses applications se concrétise via un agrément obligatoire à l'exercice de l'activité d'intermédiaire de réservation.

Alors qu'est-ce qu'un intermédiaire de réservation ? C'est toute personne, physique ou morale, qui, de quelque façon que ce soit, intervient contre rémunération dans la mise à disposition sur le marché de services de taxis, assure la promotion des services de taxis sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux clients et usagers d'entrer en contact.

Nous avons voulu cette définition assez large pour nous assurer de couvrir tous les aspects de l'activité de taxi et pour éviter que les obligations de l'ordonnance soient contournées.

Notre réforme ne vise pas à interdire le modèle des intermédiaires de réservation ou des centrales téléphoniques, c'est très clair. Mais la Région entend jouer pleinement son rôle d'autorité publique.

We hebben een kader bepaald dat gebaseerd is op enkele eenvoudige principes :

- Om diensten te mogen aanbieden, zal er net zoals dat voor de chauffeurs en exploitanten het geval is, een vergunning nodig zijn. Een platform mag pas werkzaam zijn in Brussel, nadat het een erkenning als reserveringsbemiddelaar heeft gekregen. Die erkenning is persoonlijk en niet overdraagbaar. Ze kan verkregen worden door een rechtspersoon of door een natuurlijke persoon. En ze kan niet worden verhuurd, onder welke vorm dan ook.
- Het vergunningsprincipe houdt in dat de bemiddelaar zelf enkel mag werken met chauffeurs en exploitanten die toestemming hebben gekregen om diensten in Brussel te verrichten.
- Ook mag de bemiddelaar de chauffeurs of exploitanten niet verplichten tot enigerlei exclusieve aansluiting. Zij behouden steeds de vrijheid omritten te verrichten via meerdere bemiddelaars.
- De tarivering van de ritten aan de gebruiker blijft een beslissing van het Gewest.
- Tot slot is er ook gedacht aan de transparantie. De bemiddelaars moeten het Gewest een reeks gegevens verstrekken over de uitgevoerde ritten.

Voorts gelden er, net zoals voor de exploitanten en chauffeurs, voorwaarden inzake zedelijkheid. Het ontwerp van ordonnantie verwijst in dat verband naar strafrechtelijke veroordelingen, veroordelingen voor valsheid, diefstal en fraude en veroordelingen op het vlak van marktpraktijken en consumentenbescherming. In de ordonnantie worden daar ook veroordelingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens aan toegevoegd.

Er is nog een andere opmerkelijke voorwaarde voor het verkrijgen van een erkenning vastgelegd : de persoon die een erkenning aanvraagt, moet uiterlijk op de dag voordat zijn bemiddelingsdienst voor reserveringen beschikbaar wordt gesteld voor het publiek, een vestigingseenheid in België hebben. Dat moet ervoor zorgen dat we een aanspreekpunt hebben dat in België is gevestigd en niet ergens anders in de wereld.

Naast de volledig private reserveringsbemiddelaars en om de operatoren de mogelijkheid te bieden zich bij een openbare dienstverlener aan te sluiten, zal het Gewest overigens een eigen platform ontwikkelen. Dat platform zal geïntegreerd worden in de toekomstige MaaS-instrumenten van het Gewest (Mobility as a Service).

Met deze bepalingen willen we de activiteit van de reserveringsbemiddelaars dus omkaderen zonder de ontwikkeling van de nieuwe mobiliteitsinstrumenten af te remmen.

Nous avons défini un cadre basé sur quelques principes simples :

- Il faudra être autorisé pour proposer ses services, tout comme c'est exigé pour les chauffeurs ou les exploitants. Pour qu'une plateforme puisse opérer à Bruxelles, il lui faudra obtenir un agrément d'intermédiaire de réservation. Cet agrément est personnel et inaccessible. Il peut être acquis par une personne morale ou physique. Enfin, il ne peut être donné en location, sous quelque forme que ce soit.
- Ce principe d'autorisation implique que cet intermédiaire lui-même ne travaille qu'avec des chauffeurs et exploitants autorisés à préster leurs services à Bruxelles.
- Ensuite, l'intermédiaire ne peut imposer d'une manière ou d'une autre une exclusivité d'affiliation aux chauffeurs ou exploitants, qui garderont toute leur faculté d'aller chercher des courses auprès de plusieurs intermédiaires.
- La tarification des courses à l'usager reste décidée par la Région.
- La transparence enfin. Les intermédiaires devront fournir à la Région une série de données relatives aux courses effectuées.

Par ailleurs, des conditions de moralité sont prévues, comme pour les exploitants ou les chauffeurs. Le projet d'ordonnance intègre les condamnations criminelles, celles pour faux, vol et fraude, et celles en matière de pratiques du marché et de protection du consommateur. De plus, l'ordonnance ajoute à la liste les condamnations relatives au traitement des données à caractère personnel.

Une condition notable à l'obtention de l'agrément est également prévue : la personne qui sollicite l'agrément doit avoir une unité d'établissement en Belgique, au plus tard la veille de la mise à disposition du public de son service d'intermédiation de réservation. Il s'agissait de s'assurer que nous ayons un interlocuteur installé en Belgique et non pas une société basée quelque part dans le monde.

Par ailleurs, parallèlement aux intermédiaires de réservation 100 % privés, et afin de permettre aux opérateurs de s'affilier à une offre de service publique, la Région va développer une plateforme régionale. Cette plateforme sera intégrée dans les futurs outils régionaux dans le cadre du MaaS (Mobility as a service).

Vous le voyez, avec ces dispositions, nous avons voulu encadrer l'activité des intermédiaires de réservation sans être un frein au développement des nouveaux outils de mobilité.

De tarieven

Vervolgens wil ik het hebben over een andere hefboom waarmee het Gewest op de taximarkt kan inspelen om de belangen van alle betrokken partijen met elkaar in evenwicht te brengen, namelijk de tarieven.

Het doel is uiteraard om te komen tot een tarief dat aantrekkelijk is voor de gebruikers en dat rendabel is voor de operatoren en de werknemers.

Op de eerste plaats komt het er uiteraard op aan om de klant correct te informeren over de prijs van een rit. Zo is de reserveringsbemiddelaar verplicht om de klant bij de reservering een schatting van het uiteindelijke bedrag voor de rit te bezorgen. In standplaats taxi's moet het vaste tarievenrooster uitgehangen zijn, zodat de klant daarvan kennis kan nemen zodra hij in het voertuig stapt.

Ten tweede hebben we beslist dat er voor een rit een minimumprijs moet zijn. Daarmee komen we tegemoet aan een vraag van de klanten en willen we ingrijpen tegen de weigering om korte ritten uit te voeren.

Ten derde zullen er voor standplaats taxi's op basis van een rooster bepaalde vaste tarieven gelden, wanneer ze op een voorbehouden standplaats langs de openbare weg worden genomen.

Voor straat taxi's en standplaats taxi's die op voorhand worden gereserveerd, zal een dynamisch tariefsysteem van toepassing zijn, met samengestelde minimum- en maximumtarieven. Ook voor de ceremoniële taxi's tot slot dient te worden gewerkt met een vast tariefsysteem dat aangepast is aan hun dienstcategorie.

Dat zijn de principes in verband met de tarieven die in de ordonnantie zijn vastgelegd. De concrete tarieven, dat wil zeggen de prijsbedragen als dusdanig, zullen na overleg met de stakeholders in een regeringsbesluit worden bepaald. Daarbij zal met de sector ook gesproken worden over de relevantie van een automatische prijsindexering.

De hervorming steunt dus in hoofdzaak op een nieuwe indeling van de eengemaakte diensten en op de invoering van een Brusselse regelgeving die alle facetten van de dienstverlening bestrijkt, gaande van de reservering tot de uitvoering van de rit zelf.

De overgang naar de nieuwe regeling

Ik heb u de hervorming vandaag voorgesteld vanuit een theoretische invalshoek, op basis van de nieuwe reglementaire principes waarop zij steunt.

Les tarifs

Je passe à présent à un autre levier qui permet à la Région d'encadrer le marché des taxis pour équilibrer les intérêts des différents acteurs : les tarifs.

L'objectif évidemment est d'avoir un tarif attractif pour l'usager et rentable pour les opérateurs et travailleurs.

Pour ce faire, un premier principe est de renseigner correctement le client sur le prix d'une course. Ainsi l'intermédiaire de réservation a l'obligation de fournir au client une estimation du montant final de la course lors de la réservation. En ce qui concerne les taxis de station, il faudra afficher la grille tarifaire fixe pour que le client en soit informé en montant dans le véhicule.

Un deuxième principe que nous avons décidé est qu'il y aura un prix minimum pour une course. Par ce biais, nous répondons à une demande de la clientèle et luttons contre le refus des petites courses.

Ensuite, troisième principe, il y aura une tarification fixe, basée sur une grille tarifaire, pour les taxis de station lorsqu'ils sont empruntés à partir d'un emplacement réservé en voirie.

En cas de réservation préalable, une tarification dynamique est prévue pour les taxis de rue et les taxis de station, avec des tarifs composés minimum et maximum. Enfin, les taxis de cérémonie aussi auront une tarification fixe et adaptée à leur catégorie de services.

Voici les principes tarifaires présents dans l'ordonnance. Les tarifs concrets, c'est-à-dire le montant des prix en tant que tels, seront définis par arrêté de Gouvernement après concertation avec les parties prenantes. Dans ce cadre, la pertinence d'une indexation automatique des prix sera discutée avec le secteur.

Voici en quelques mots les principes fondamentaux de cette réforme : une nouvelle organisation des services unifiés et une intégration dans la réglementation bruxelloise de tout le champ d'activité de ce service, de la réservation à la prestation.

La transition vers le nouveau régime

À ce stade, je vous ai présenté la réforme sous l'angle de son modèle théorique, sur la base de ses nouveaux principes réglementaires. Il faut à présent la situer dans le réel bruxellois.

Nu moeten we haar ook nog omzetten in de Brusselse realiteit. Daarom hebben we uitgaande van de huidige situatie van de verschillende spelers meerdere overgangsmaatregelen uitgewerkt om de hervorming vlotter te kunnen implementeren :

- De bestaande taxi's worden standplaats taxi's, zonder dat daarvoor enige formaliteit vervuld moet worden. Ze kunnen hun activiteit gewoon voortzetten. Wel hebben we geanticipeerd op het geval waarin een exploitant zijn activiteit zou willen stopzetten en de sector wil verlaten. Voor die exploitanten, maar dan wel enkel en alleen voor degenen die hun vergunning hebben gekocht na een gunstig advies van de overdrachtscommissie te hebben gekregen, hebben we voorzien in de tijdelijke mogelijkheid om hun vergunning te laten terugkopen. Dat is bijzonder belangrijk voor de exploitanten van taxidiensten die al actief waren. De hervorming moet rechtvaardig zijn. Heel veel zelfstandigen hebben namelijk geïnvesteerd in de aankoop van een vergunning en hebben daarvoor soms zeer aanzienlijke bedragen moeten neertellen. Het komt erop aan de investering van hun leven niet zomaar verloren te laten gaan. De hervorming raakt niet aan de verworvenheden van de exploitanten van taxidiensten die verkregen zijn op basis van de ordonnantie van 1995, waarin enkele strikte bepalingen in verband met de volledige of gedeeltelijke overdraagbaarheid van een vergunning zijn vastgelegd. Die bepalingen blijven in de nieuwe ordonnantie behouden, maar enkel voor de exploitatievergunningen die vóór de inwerkingtreding ervan zijn uitgereikt en voor het aantal voertuigen waarop de vergunning betrekking heeft. Alle nieuwe vergunningen voor standplaats taxi's zullen daarentegen aan een natuurlijke persoon worden uitgereikt en zijn niet langer overdraagbaar.
- Voor de Brusselse verhuurders van voertuigen met chauffeur (VVC) zijn er tijdens de overgangsperiode twee mogelijkheden :
 - Wie straattaxidiensten wenst aan te bieden, meldt zich aan bij Brussel Mobiliteit, dat zorgt voor de inschrijving als straattaxidienst en het aanvraagdossier onderzoekt, controleert of het beantwoordt aan de eisen van de ordonnantie en van de uitvoeringsbesluiten en vervolgens een nieuwe vergunning uitreikt ;
 - Voor wie verder wil als VVC-exploitant onder de huidige voorwaarden, verloopt de overgang automatisch en moeten er geen verdere formaliteiten worden vervuld. Brussel Mobiliteit zal de huidige VVC-exploitanten die zich binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van de ordonnantie niet aanmelden als exploitant van straattaxi's, gewoon beschouwen als VVC-exploitanten op basis van de ordonnantie van 1995.
- Binnen de nieuwe categorie van het ceremoniële taxivervoer tot slot krijgen de operatoren die vandaag al in dit vak actief zijn, vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie zes maanden tijd om een exploitatievergunning aan te vragen.

Pour ce faire, nous avons défini différentes mesures transitoires en fonction des situations existantes des différents acteurs afin de faciliter l'implémentation de la réforme :

- Les taxis actuels deviendront des taxis de station sans aucune formalité à effectuer. Il s'agit pour eux simplement de continuer leur activité. En revanche nous avons prévu le cas de figure où un exploitant souhaiterait mettre fin à ses activités et sortir du secteur. Pour cette catégorie d'exploitants, et si et seulement si leur licence avait été achetée et avait fait l'objet d'un avis favorable de la commission de cession, nous avons créé une possibilité temporaire de rachat de leurs autorisations. Cet aspect est particulièrement important pour les exploitants de taxis historiques, la réforme se doit d'être juste. En effet, de nombreux indépendants ont investi dans l'achat de licences avec parfois des prix très conséquents et il ne s'agissait pas de mettre tout simplement fin à l'investissement de toute une vie. La réforme ne remet pas en cause les acquis par les exploitants de taxis dans le cadre de l'ordonnance de 1995, qui a prévu certaines dispositions strictes dans lesquelles l'autorisation est, totalement ou partiellement, cessible. Ces dispositions sont maintenues dans la nouvelle ordonnance, mais exclusivement pour les autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de celle-ci, et en proportion du nombre de véhicules couverts par l'autorisation. Par contre, je le rappelle, toutes les nouvelles autorisations de taxis de station seront délivrées à une personne physique et ne seront plus cessibles.

- En ce qui concerne les LVC bruxellois, il existe deux possibilités durant la période transitoire :
 - S'il souhaite devenir un taxi de rue, il se déclare alors auprès de Bruxelles Mobilité qui va dès lors l'inscrire comme taxi de rue avant de vérifier son dossier de candidature, sa conformité avec les exigences de l'ordonnance et avec les arrêtés d'exécution, et de délivrer une nouvelle autorisation ;
 - S'il souhaite rester un LVC dans ses conditions actuelles, la transition est également automatique, il ne doit remplir aucune démarche administrative. Bruxelles Mobilité va simplement considérer les exploitants LVC actuels qui ne se déclarent pas comme taxis de rue dans les trois mois après l'entrée en vigueur de l'ordonnance comme des LVC sur la base de l'ordonnance de 1995.
- Enfin, pour la nouvelle catégorie des taxis de cérémonie, les opérateurs qui pratiquent déjà ce métier auront un délai de six mois à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance pour demander une autorisation d'exploiter.

Hierbij rond ik mijn voorstelling van het ontwerp van ordonnantie af.

Ik kijk ernaar uit om er met u in deze commissie van gedachten over te wisselen. Ik weet hoezeer ook u vragende partij bent om zo snel mogelijk en in elk geval vóór het verstrijken van de tijdelijke « noodordonnantie » een billijke en toekomstgerichte hervorming voor de chauffeurs en exploitanten door te voeren.

Het ontwerp dat ik voorleg, biedt het juiste evenwicht – daar ben ik van overtuigd. Het is het resultaat van een overlegmethode van lange adem en die heeft vruchten afgeworpen. Het werk is nog niet gedaan. Er komen nog uitvoeringsbesluiten en er zal met de sector nog overleg worden gepleegd over de concrete uitvoering van die besluiten. Maar nu geef ik het woord aan u voor een vragenronde. Ik ben zo vrij om hier nota van te nemen om deze volgende week in detail te komen beantwoorden. ».

II. Samengevoegde algemene bespreking

De heer David Weytsman merkt vooreerst op dat hij dit ontwerp van ordonnantie vrijdag heeft ontvangen en het tijdens het weekend en maandag heeft onderzocht.

Hij deelt derhalve mee dat hij op de uiteenzetting zal reageren door de minister-president een reeks vragen te stellen en dat hij, afhankelijk van de antwoorden, in de loop van de volgende week amendementen zal indienen.

Het is een goede zaak dat deze hervorming eindelijk kan worden besproken, maar de vertraging is niet zonder gevolgen voor de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten. Deze hervorming houdt wel enige vooruitgang in, met name op het stuk van de beginselen en de erkenning van de rol van de platformen in het betaalde personenvervoer, alsmede de handhaving van een soort VVC of straattaxi, terwijl verscheidene linkse partijen, het moet gezegd, deze activiteiten zonder meer wilden verbieden. Wij zijn dus nog ver verwijderd van de retoriek van sommigen die dit particuliere platform willen verbieden, ook al bieden zij een kwaliteitsdienst, zoals blijkt uit de tevredenheidsonderzoeken. De druk van alle kanten is nuttig geweest en hij zegt dat hij verheugd is. Dit staat ook ver af van de extreem-linkse toespraken waarin wordt gepleit voor de oprichting van één gewestelijk openbaar platform in Brussel. De MR is niet in de meerderheid, maar zelfs van de oppositie kunnen we bepaalde gevechten van ideeën en principes winnen. Dit ontwerp van ordonnantie garandeert echter geen nieuwe vooruitgang voor de klanten, en dat is het belangrijkste, en voor de mobiliteit, integendeel. Het verschil in behandeling tussen de actoren is duidelijk discriminerend en leidt tot

J'en ai terminé avec ma présentation de ce projet d'ordonnance.

Laissez-moi conclure en vous disant que je me réjouis de l'échange que nous allons avoir au sein de cette commission. Je sais combien vous êtes également demandeurs d'une réforme équitable et porteuse d'avenir pour les chauffeurs et exploitants dans les plus brefs délais et en tout cas avant que l'ordonnance temporaire dite « sparadrap » n'arrive à échéance.

Le projet que je porte contient – j'en suis convaincu – le bon équilibre. Il est issu d'un travail de longue haleine de concertation qui porte finalement ses fruits. Ce travail n'est pas fini, il continuera avec les arrêtés d'exécution et la concertation qui sera menée avec le secteur pour la mise en œuvre de ces arrêtés. Mais je vous cède à présent la parole pour une session de questions. Je me permettrai d'en prendre note pour revenir répondre la semaine prochaine avec précision. ».

II. Discussion générale conjointe

M. David Weytsman remarque tout d'abord avoir reçu le projet d'ordonnance ce vendredi et l'avoir donc examiné ce week-end et lundi.

Il indique donc qu'il répondra à l'exposé général en posant au Ministre-Président une série de questions, et qu'en fonction des réponses qui y seront apportées, il déposera des amendements dans le courant de la semaine prochaine.

Cette réforme a le mérite de pouvoir enfin être discutée, mais le retard n'est pas sans conséquence sur la qualité du service aux clients. Cette réforme présente certes des avancées, notamment sur le plan des principes et sur la reconnaissance du rôle des plateformes dans le transport rémunéré de personnes ainsi, évidemment, que sur le maintien d'une activité de type LVC ou taxi de rue, alors que plusieurs partis de gauche, il faut bien le dire, voulaient purement et simplement leur interdire de travailler. On est donc bien loin du discours de certains, qui souhaitaient interdire à cette plateforme privée d'opérer alors qu'ils offrent un service de qualité, comme le rappellent d'ailleurs les études de satisfaction. La pression des uns et des autres a donc été utile et il dit s'en réjouir. On est d'ailleurs aussi bien loin des discours d'extrême gauche appelant d'ailleurs à la création d'une unique plateforme publique régionale bruxelloise. Le MR n'est pas dans la majorité mais même depuis l'opposition, on peut gagner certains combats d'idées et de principes. Mais ce projet d'ordonnance ne garantit aucune nouvelle avancée pour les clients, et c'est ça le principal, ni pour la mobilité, au contraire. La différence de traitement entre les acteurs est clairement

herhaalde aanvallen op de vrijheid van ondernemerschap en de status van zelfstandigen. Er is namelijk voorzien in een verbod op het hebben van een eigen professionele klantenkring en een verbod om als zelfstandige aanvullend in de sector te werken. Dit alles, alsmede de eerste elementen in de memorie van toelichting betreffende de numerus clausus, kondigen volgens hem een kwaliteitsvermindering voor de klanten aan, die vandaag reeds kan worden afgemeten aan de onvervulde herstelordonnantie, en morgen misschien nog meer aan een toename van de wachttijden, een tekort aan historische VVC-chauffeurs, uitgeput door de voortdurende pesterijen van bepaalde politieke autoriteiten. Het zijn echter ook hun diensten die door de klanten zo hoog worden gewaardeerd.

Wat de mobiliteit betreft, wordt in het ontwerp te weinig gezegd over de verwachte modernisering, die de vraag naar taxi's en VVC-diensten in ieders belang zou doen toenemen en deze tot een pijler van de mobiliteit op verzoek zou maken, als aanvulling op het openbaar vervoer. Evenmin loopt dit ontwerp vooruit op een komende revolutie, die voor sommigen opwindend en voor anderen verontrustend is, namelijk de aangekondigde automatisering van bepaalde voertuigen. Ten slotte bevat dit ontwerp van ordonnantie geen maatregelen om de overgang van taxi's en VVC's naar duurzamere voertuigen aan te moedigen. De sector loopt nu al ver achter op deze transitie.

Met betrekking tot het verschil in behandeling tussen de actoren stelt hij dat dit oneerlijk is. Volgens de Raad van State is het verschil in behandeling tussen actoren met een vergunning voor taxi's en VVC's discriminerend en soms zelfs tergend. Volgens de Raad van State zal dit verschil in behandeling waarschijnlijk tot talrijke beroepszaken leiden. Het is echter stabiliteit die de hele sector nodig heeft. Het zou verstandiger zijn geweest het algemeen belang na te streven door het beginsel toe te passen, dat hij nu al twee jaar herhaalt, van dezelfde rechten, dezelfde verantwoordelijkheden en dezelfde verplichtingen voor iedereen, in het belang van de klant en de mobiliteit.

Hij wijst erop dat dit plan veel te laat komt en dat dit lange uitstel de minister-president er niet toe heeft aangezet naar de hele sector te luisteren. In de memorie van toelichting wordt dit uitstel gerechtvaardigd door de tijd die nodig is om het hervormingsproject uit te voeren dat het in 1995 ingestelde kader moet vervangen. Ook werd verklaard dat, gezien de uitdagingen die moeten worden aangegaan en de voorgeschiedenis van eerdere hervormingen, redelijkerwijs kon worden geconcludeerd dat het ontwerp op het juiste moment komt. De spreker vindt deze conclusie bijzonder stoutmoedig na tientallen demonstraties waarbij duizenden beroeps mensen en klanten betrokken waren, nadat meer dan drieduizend gezinnen van chauffeurs van taxi's en van VVC de laatste jaren in juridische, politieke, sociale en economische onzekerheid hadden geleefd, na verschillende soms tegenstrijdige vonnissen, na de goedkeuring met spoed van een zogenaamde herstelordonnantie om eenvoudigweg

discriminatoire et il en découle des atteintes répétées à la liberté d'entreprendre et au statut d'indépendant. En effet, il est prévu une interdiction d'avoir une clientèle professionnelle propre, une interdiction de travailler dans le secteur en tant qu'indépendant complémentaire. Tout cela, ainsi que les premiers éléments qui se trouvent dans l'exposé des motifs concernant le numerus clausus, annonce selon lui une baisse de la qualité pour les clients qui se mesure déjà aujourd'hui suite à l'ordonnance réparatrice non respectée, et demain peut-être encore davantage par une hausse du temps d'attente, une pénurie des chauffeurs historiques LVC épuisés par un harcèlement continu de certaines autorités politiques. Ce sont pourtant bien aussi leurs prestations qui sont tellement appréciées des clients.

Pour la mobilité, le projet ne dit que trop peu d'une modernisation pourtant attendue, laquelle permettrait de booster la demande de services de taxi et LVC dans l'intérêt de tous, pour en faire un pilier de la mobilité à la demande en complément aux transports en commun. Ce projet n'anticipe pas non plus une prochaine révolution, enthousiasmante pour certains et préoccupante pour d'autres, qu'est l'automatisation annoncée de certains véhicules. Enfin, ce projet d'ordonnance ne prévoit aucune mesure visant à encourager la transition des taxis et LVC vers des véhicules plus durables. Or, le secteur est déjà très en retard dans cette transition.

Concernant la différence de traitement entre les acteurs, il indique que celle-ci est injuste. Selon le Conseil d'État, la différence de traitement entre les acteurs titulaires d'autorisations de taxis et LVC est discriminatoire, voire parfois même vexatoire. Selon lui, cette différence de traitement risque d'être à l'origine de nombreux recours. C'est pourtant de stabilité que l'ensemble du secteur a besoin. Il eût été plus judicieux de tendre vers l'intérêt général en appliquant le principe, qu'il répète depuis deux ans, des mêmes droits, mêmes devoirs et mêmes obligations pour tous dans l'intérêt supérieur du client et de la mobilité.

Il se permet de rappeler que ce plan est bien trop tardif et que ce temps long n'a, en outre, pas encouragé le Ministre-Président à écouter l'ensemble du secteur. L'exposé des motifs justifie cette lenteur par le temps nécessaire pour faire mûrir le projet de réforme destiné à remplacer le cadre fixé en 1995. Il y est en plus indiqué qu'au vu, d'une part, des défis à relever et, d'autre part, de l'historique des précédentes réformes, on peut raisonnablement conclure que le projet arrive à son heure. L'orateur estime cette conclusion quand même particulièrement culottée après des dizaines de manifestations regroupant des milliers de professionnels et de clients, après que plus de trois mille familles de chauffeurs de taxi comme de LVC ont vécu dans l'incertitude juridique, politique, sociale et économique ces dernières années, après plusieurs jugements parfois contradictoires, d'ailleurs, après l'adoption en urgence d'une ordonnance

de vrijheid van werk te garanderen voor alle chauffeurs die op het grondgebied actief zijn, een ordonnantie die bovendien door de minister-president en sommige acolieten van de meerderheid zodanig werd geherinterpretéerd om sommige chauffeurs van VVC uit de sector te weren.

Hij herinnert eraan dat de indiening van liberale voorstellen in 2016, 2018 en 2021 juist bedoeld was om tegemoet te komen aan de behoeften van de sector, zowel op sociaal gebied als op het gebied van mobiliteit. Zij hebben ook deelgenomen aan de werkzaamheden en amendementen ingediend op de zogenaamde herstelordonnantie. Een daarvan betrof de bepaling betreffende de datum van 15 januari in deze herstelordonnantie. Dit amendement werd verworpen, maar intussen heeft het Grondwettelijk Hof de chauffeurs van VVC's in het gelijk gesteld.

Wat betreft de elementen die hij beschouwt als vorderingen of overwinningen van beginselen of ideeën, geeft hij aan dat deze niet bij voorbaat gewonnen waren. Zijn fractie stond enkele jaren geleden zelfs met de ene of de andere partij in de meerderheid helemaal alleen, toen zij de ordonnantie van 1995 als totaal verouderd bestempelde. Ze was verouderd door de opkomst van nieuwe technologieën. Vandaag wordt deze realiteit eindelijk erkend en opgenomen in de memorie van toelichting. Er wordt immers gesteld dat er in 1995 nog geen smartphones of mobiel internet waren en dat taxireserveringsplatforms alleen telefonisch beschikbaar waren. De toen aangenomen wetgeving was niet berekend op de digitale wereld waarin wij nu leven en dit is de voornaamste reden waarom een nieuwe ordonnantie nodig is. Ook wordt gesteld dat de mogelijkheid om onmiddellijk en op afstand een elektronisch contract te sluiten, het vereiste van een voorafgaande schriftelijke overeenkomst, dat vroeger een VVC-dienst onderscheidde van een taxidienst, overbodig heeft gemaakt. Dezelfde achterhaaldheid geldt voor het verbod om VVC-voertuigen uit te rusten met een tweerichtingsradio, ook al heeft iedereen nu smartphones en mobiel internet. Dit is van principieel belang omdat dit nog steeds de lijn is die zijn fractie heeft verdedigd. Degene die gelooft in de deugden van een gezonde en waardescheppende concurrentie, degene die altijd respect heeft gehad voor de platforms en hun bestuurders die, omdat zij creatief moesten zijn in een oligopolistische en verstarde sector, ten onrechte zijn behandeld als dieven en schurken, terwijl zij bovenal de voorlopers zijn die er in tien jaar voor een groot deel toe hebben bijgedragen dat de kwaliteit omhoog is gegaan en de prijzen zijn gedaald. Dit is te danken aan de concurrentie van Uber en zijn chauffeurs, maar ook aan de intelligentie en het opportunisme van de andere VVC's en taxi's die hen hebben gevolgd, geïmiteerd, gekopieerd en zelfs verbeterd.

Hij merkt op dat het ontwerp van ordonnantie nu een kader biedt voor de activiteit van platforms, iets waarop hij ook had gehoopt. Voorts is voor alle vergunningen om een taxidienst te exploiteren dezelfde maximale geldigheidsduur

dite réparatrice pour garantir tout simplement la liberté de travail à l'ensemble des chauffeurs actifs sur le territoire, ordonnance d'ailleurs réinterprétée par le Ministre-Président et quelques acolytes de la majorité pour exclure certains chauffeurs LVC du secteur.

Il rappelle que le dépôt, pendant toutes ces années, de propositions libérales en 2016, en 2018 et en 2021 avait précisément pour but de répondre aux besoins du secteur, tant sociaux qu'en termes de mobilité. Ils ont en outre participé aux travaux et déposé des amendements dans le cadre de l'ordonnance dite réparatrice. L'un d'entre eux concernait d'ailleurs la disposition relative à la date du 15 janvier dans cette ordonnance réparatrice. Cet amendement avait été rejeté, mais entre-temps la Cour constitutionnelle a tranché et a évidemment donné raison aux chauffeurs LVC.

Concernant les éléments qu'il qualifie d'avancées ou de victoires de principe ou d'idées, il indique que celles-ci n'étaient pas gagnées d'avance. En effet, son groupe était bien seul il y a quelques années, avec quand même l'un ou l'autre parti de la majorité, lorsqu'ils qualifiaient de totalement obsolète l'ordonnance de 1995. Elle est obsolète en raison de l'émergence de nouvelles technologies. Or, aujourd'hui, cette réalité est enfin reconnue et reprise dans l'exposé des motifs. Il y est en effet spécifié qu'en 1995, il n'existait pas encore de smartphone ou d'internet mobile et les plateformes de réservation taxis étaient téléphoniques. La législation adoptée à l'époque n'a donc pas pu être pensée pour le monde numérique dans lequel nous vivons désormais, et c'est la principale raison pour laquelle l'adoption d'une nouvelle ordonnance s'impose. En outre, il y est indiqué que la possibilité de conclure instantanément et à distance un contrat électronique a rendu obsolète l'exigence de conclusion d'un contrat écrit préalable qui permettait jusqu'alors de distinguer un service LVC d'un service de taxi. Le même constat d'obsolescence frappe l'interdiction d'équiper les véhicules LVC d'un appareil émetteur-récepteur de radiocommunication, alors que chacun dispose aujourd'hui de smartphones et d'internet mobile. C'est important sur le plan des principes parce que c'est toujours la ligne que son groupe a défendue. Celle qui croit dans les vertus de la concurrence saine et créatrice de valeur, celle qui a toujours respecté les plateformes et ses chauffeurs qui, parce qu'ils ont dû être créatifs dans un secteur oligopolistique et sclérosé, ont été injustement traités de voleurs et de voyous alors qu'ils sont surtout des précurseurs qui, en dix ans, ont largement contribué à tirer la qualité vers le haut et les prix vers le bas. Cela grâce à la concurrence d'Uber et de ses chauffeurs, mais aussi grâce à l'intelligence et à l'opportunisme des autres acteurs LVC et taxis qui les ont suivis, imités, copiés, voire améliorés.

Il remarque que le projet d'ordonnance encadre désormais l'activité des plateformes, chose qu'il souhaitait également. D'autre part, il y a la fixation de la même durée de validité maximum pour toutes les autorisations d'exploiter un

vastgesteld, namelijk 7 jaar, die kan worden verlengd, wat een goede zaak is om slapende vergunningen tegen te gaan. Het is ook een goede zaak dat de platforms worden erkend als een essentieel element voor de ontwikkeling van en het toezicht op de sector. Verrassend genoeg gaat het ontwerp hem op dit punt zelfs een beetje te ver, aangezien het gebruik van dit soort platformen verplicht wordt gesteld om in de toekomst privé-klanten te hebben.

Hij wijst erop dat er volgens hem niettemin een aantal problemen zijn. Uit een analyse van de artikelen blijkt dat de ordonnantie, onder het mom van de eenmaking van de taxisector, erop neerkomt dat aan sommigen alle rechten worden verleend en dat tegen anderen echte discriminierende maatregelen worden ingevoerd. Zo noteert hij niet minder dan vijftien discriminierende maatregelen tussen de historische chauffeurs van VVC's en van taxi's. Dit zijn evenveel amendementen die zullen worden ingediend en evenveel beroepsgronden die het risico inhouden van verdere juridische instabiliteit, slecht voor het bedrijfsleven, slecht voor de klanten en slecht voor de mobiliteit. Daarom richt hij zich rechtstreeks tot zijn collega's van Groen, Open Vld en DéFI en zegt hij te hopen dat hij het eens zou kunnen worden over bepaalde wijzigingen. Hij voegde eraan toe dat de MR een loyale partner zou zijn als sommige van hen amendementen zouden indienen.

Hij vraagt om welke objectieve redenen alle historische taxi's meteen, zonder iets te doen, standplaattaxi's worden, terwijl chauffeurs van VVC's pas na de stemming over de tekst een reeks onzekere administratieve stappen zullen kunnen zetten, zonder enige zekerheid dat zij in deze sector zullen kunnen blijven werken. Dit is een reëel verschil in behandeling in de overgangsperiode en moet worden rechtgezet. Hij stelt voor dat alle huidige spelers straat- en standplaattaxi's worden. Chauffeurs met een Brusselse VVC-licentie moeten zo snel mogelijk een Brusselse taxi-licentie krijgen. Chauffeurs met een Waalse of Vlaamse vergunning voor VVC's hebben ook het recht hun diensten in Brussel aan te bieden. Zij moeten dus ook een Brusselse taxivergunning kunnen krijgen.

Tevens herinnert hij eraan dat de Nederlandstalige rechbank van eerste aanleg te Brussel op 29 april jongstleden heeft bevestigd dat chauffeurs met een Waalse of Vlaamse vergunning wel degelijk onder de herstellordonnantie vallen en in Brussel mogen werken. Met al deze factoren moet dus rekening worden gehouden. Om eenieder in staat te stellen deze beslissing te begrijpen, wijst hij op bepaalde elementen van deze beslissing die de restrictieve interpretatie van de minister-president als onjuist kwalificeren. Zo wordt gesteld dat de Brusselse regelgever weliswaar alleen bevoegd is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar dat dit de erkenning van door andere Gewesten afgegeven vergunningen niet in de weg staat. Voorts wordt gesteld dat de bedoeling van de wetgever bij de invoering

service de taxi, 7 ans renouvelables, c'est une bonne chose pour lutter contre les autorisations dormantes. La reconnaissance des plateformes comme élément indispensable pour développer et encadrer le secteur est également une bonne chose. Étonnamment, sur ce point le projet va même un peu trop loin pour lui, puisque finalement il conditionne à l'obligation de passer par ce type de plateforme pour disposer demain d'une clientèle privée.

Il mentionne qu'il y a néanmoins, pour lui, une série de problèmes. En examinant les articles, sous couvert d'unifier le secteur des taxis, l'ordonnance consiste à donner tous les droits à certains et à introduire de vraies mesures discriminatoires vis-à-vis des autres. Ainsi, il a relevé pas moins de quinze mesures discriminatoires entre les chauffeurs historiques LVC et taxis. Ce sont autant d'amendements qui seront déposés et autant de raisons de recours qui risqueront d'engendrer à nouveau de l'instabilité juridique, mauvaise pour les affaires, mauvaise pour les clients et mauvaise pour la mobilité. Alors, il s'adresse directement à ses collègues de Groen, de l'Open Vld et de DéFI, et dit espérer pouvoir se retrouver autour de certains amendements. Il y ajoute que le MR sera un partenaire fidèle si certains d'entre eux devaient déposer des amendements.

Il demande pour quelles raisons objectives l'ensemble des taxis historiques deviennent directement, sans rien faire, des taxis de station, alors que les chauffeurs LVC ne pourront, au moment où le texte sera voté, que commencer à faire une série de démarches administratives incertaines, sans aucune certitude de pouvoir continuer à travailler dans ce secteur. Il y a là une vraie différence de traitement dans la période de transition et elle devra être corrigée. Il propose que l'ensemble des acteurs actuels deviennent des taxis de rue et de station. Les chauffeurs disposant d'une licence LVC bruxelloise doivent pouvoir disposer, dans les plus brefs délais, d'une licence de taxi bruxelloise. Les chauffeurs disposant d'une licence LVC wallonne ou flamande ont, eux aussi, bien le droit de pouvoir proposer leurs services à Bruxelles. Ils doivent donc également pouvoir bénéficier d'une licence de taxi bruxelloise.

Il rappelle en outre que le 29 avril dernier, le tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles a confirmé que les chauffeurs détenteurs de licences wallonnes ou flamandes sont bien couverts par l'ordonnance réparatrice et peuvent travailler à Bruxelles. C'est donc bien de l'ensemble de ces chauffeurs qu'il faut tenir compte. Afin que tout le monde comprenne bien cette décision, il indique certains éléments de cette décision qui qualifie l'interprétation restrictive du Ministre-Président d'erronée. Ainsi, il y est indiqué que si le régulateur bruxellois n'est compétent que pour la Région de Bruxelles-Capitale, cela n'empêche pas la reconnaissance des autorisations délivrées par les autres Régions. En outre il y est indiqué que l'intention du législateur, lors de l'introduction de l'ordonnance

van de herstelordonnantie duidelijk blijkt uit de parlementaire voorbereiding. Het Hof preciseert voorts dat uit de wil van de wetgever blijkt dat houders van een door het Waalse of het Vlaamse Gewest op basis van wederzijdse erkenning afgegeven vergunning voor de verhuur van een voertuig met chauffeur, eveneens in aanmerking moeten kunnen komen voor deze afwijkende of tijdelijke regeling. Bijgevolg is niet bewezen dat de verdachten de hoofdstraf hebben overtreden, zoals deze moet worden begrepen na de inwerkingtreding van de noodordonnantie. Vastgesteld kan alleen worden dat de vervoerders ten tijde van de vaststellingen beschikten over een geldige vergunning voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Hij dringt hierop aan omdat op zijn minst alle chauffeurs van VVC's die met Brusselse, Waalse en Vlaamse vergunningen in de sector actief waren, opnieuw in dienst moeten worden genomen. Hij zal een amendement in die zin indienen.

In het algemeen vraagt hij zich af waarom de standplaats taxi's, dat wil zeggen de historische taxi's, alle rechten hebben, aangezien zij het monopolie op parkeren hebben, zij het recht hebben de busbanen te gebruiken, zij het recht hebben klanten op te pikken en voor de platformen te werken. De anderen, de voormalige VVC's, hebben deze rechten niet, onder het voorwendsel dat zij niet visueel identificeerbaar zijn. Toch zijn de nummerplaten van chauffeurs van VVC's herkenbaar. In ieder geval erkennen de controleurs van de agglomeratie ze. Hij zal ook een amendement indienen om straattaxi's te erkennen als taxi's in de zin van het verkeersreglement.

Voorts voert de ontwerp van ordonnantie discriminatie in ten aanzien van de overdraagbaarheid van vergunningen. Het waarborgt de overdraagbaarheid van vergunningen voor standplaats taxi's, maar verbiedt vergunningen voor straattaxi's. Een dergelijke maatregel is discriminerend en betekent dat bestaande taxi's hun vergunningen kunnen blijven inwisselen, met alle perverse gevolgen, waarover in deze commissie reeds lang is gediscussieerd. Toch is het duidelijk dat iedereen dezelfde rechten moet krijgen.

Een andere discriminatie en een groot gevaar voor de sector is dat de historische VVC's, die reeds onder druk staan, niet langer in staat zullen zijn een privécliënteel te ontwikkelen. Dit is absoluut ongelooflijk, want in feite is dat waardoor ze echt zelfstandig zijn geworden.

Bovendien, waarom zouden zij meer dan 20 uur per week moeten werken ? Het zou in ieder geval interessant zijn om met de minister-president daarover van gedachten te wisselen. Een dergelijke verplichting houdt in dat de mogelijkheid om als zelfstandige in het bezoldigd personenvervoer werkzaam te zijn, verboden is. Hij vraagt of er veel sectoren zijn waar de mogelijkheid om als zelfstandige te werken verboden is.

réparatrice, ressort clairement des préparatifs parlementaires. Le tribunal continue en déclarant que cela montre l'intention du législateur que les titulaires d'un permis pour la location d'un véhicule avec chauffeur délivré par la Région wallonne ou flamande, sur la base de la reconnaissance mutuelle, puissent également bénéficier de ce régime dérogatoire ou temporaire. Par conséquent, il n'a pas été prouvé que les accusés aient violé la condamnation principale telle qu'elle doit être comprise après l'entrée en vigueur de l'ordonnance « sparadrap ». Il peut seulement être établi que les transporteurs avaient un permis valide pour la location de véhicules avec chauffeur au moment des déterminations. Il indique insister sur ce point parce qu'il faut au minimum réintégrer l'ensemble des chauffeurs LVC qui étaient actifs dans le secteur avec des licences bruxelloises, wallonnes et flamandes. Il présentera un amendement en ce sens.

De façon générale il demande pour quelles raisons objectives les taxis de station, à savoir les taxis historiques, ont l'ensemble des droits, puisqu'ils ont le monopole du stationnement, ils ont le droit d'emprunter les bandes bus, ils ont le droit de marauder comme celui de travailler pour les plateformes. Les autres, les anciens LVC, sous prétexte qu'on ne pourrait pas les identifier visuellement, n'ont pas ces droits. Pourtant les plaques des chauffeurs LVC sont reconnaissables. En tout cas, les contrôleurs de l'agglomération les reconnaissent. Il déposera aussi un amendement afin de reconnaître les taxis de rue comme des taxis au sens du Code de la route.

Le projet d'ordonnance introduit également une discrimination concernant la cessibilité des licences. Il garantit la cessibilité des licences de taxi de station mais interdit celle des licences de taxi de rue. Une telle mesure est discriminatoire et signifie que les taxis actuels pourraient continuer à s'échanger leurs licences, avec des effets pervers dont on a longtemps discuté dans cette commission. Il est pourtant évident qu'il faut garantir les mêmes droits à chacun.

Autres discrimination et danger profonds pour le secteur, les LVC historiques déjà malmenés ne pourront plus développer une clientèle privée. C'est vraiment absolument incroyable parce qu'en fait, c'est ce qui faisait d'eux de vrais indépendants.

En outre, pourquoi imposer de travailler plus de 20 heures par semaine ? Il serait, en tout cas, intéressant d'avoir un échange avec le Ministre-Président sur le sujet. Une telle obligation revient à interdire dans ce secteur du transport rémunéré de personnes le fait de pouvoir être indépendant complémentaire. Il demande s'il y a beaucoup de secteurs où on interdit le fait de pouvoir être indépendant complémentaire.

Hij zegt dat hij deze agressiviteit van sommigen, met name Ecolo en PS, tegen werk, zelfstandigen en zelfstandigen in bijberoep niet begrijpt.

Voorts vraagt hij waarom er geen vertegenwoordigers van de historische VVC's in de overdrachtscommissie zouden zitten.

Hij sluit af met te zeggen dat hij van mening is dat het ontwerp van ordonnantie geen garanties biedt voor de modernisering van de sector. De regering wenst de hand te houden aan verschillende verwachte en belangrijke maatregelen en daarom vraagt hij terecht om een uiteenzetting van de ambities van de regering, want afhankelijk van de besluiten kan de aard van de te bespreken tekst volledig veranderen.

De elementen waarover hij opheldering wenst, zijn de fameuze numerus clausus, het maximum aantal voertuigen, de subcategorieën van taxidiensten, de voorwaarden inzake beroepsqualificaties waaraan chauffeurs moeten voldoen om een vergunning te krijgen, de eisen die aan de voertuigen worden gesteld, met name op het gebied van duurzaamheid en kwaliteit voor de klant, de bedragen van de administratieve boetes, de procedures voor de indiening en behandeling van aanvragen voor een vergunning, een verlenging, een attest, de procedures voor de inschrijving van taxivoertuigen en reservevoertuigen, de procedures voor de indiening en behandeling van aanvragen voor de erkenning als tussenpersoon, de reserveringsprocedures en uiteraard het prijsbeleid, in het bijzonder de opgelegde minimumtarieven.

Wat de prijzen betreft zijn er vandaag dus al minimumprijzen van 8 euro die door de platforms worden gegarandeerd, zo lijkt het. Maar 8 euro is nu al te duur voor veel Brusselaars, vooral voor jongeren die in afgelegen buurten zonder openbaar vervoer wonen, vooral 's avonds. Het is belangrijk en sociaal om een minimumprijs te hebben die ervoor zorgt dat deze dienst geen luxeproduct wordt, zoals vroeger het geval was. De minimumprijs moet zeker de rentabiliteit van de sector garanderen, maar moet uiteraard ook de groei bevorderen en vooral inspelen op de behoeften van de jongste en meest kwetsbare bevolkingsgroepen, die vaak in buurten wonen die het minst goed door het openbaar vervoer worden bediend.

Wat de numerus clausus betreft, is de commentaar bij artikel 48 vrij transparant in die zin dat daarin staat dat de regering het aantal identificatievignetten voor straattaxi's zal vaststellen op een lager niveau dan het aantal voertuigen dat momenteel met een VVC-vergunning rijdt. Dit is duidelijk discriminerend en onaanvaardbaar. Hij verklaart ervoor te zullen pleiten dat ten minste alle huidige spelers met een Brusselse, Waalse of Vlaamse vergunning in de numerus

Il indique ne pas comprendre cette agressivité dans le chef de certains, Ecolo et PS en particulier, contre le travail, contre les indépendants et contre les indépendants complémentaires.

Il demande encore pourquoi il n'y aura pas de représentants des LVC historiques au sein de la Commission de cession.

Il conclut en indiquant qu'il estime que le projet d'ordonnance n'offre pas de garanties d'une modernisation du secteur. Le gouvernement souhaite garder la main sur plusieurs mesures attendues et importantes, et donc il demande légitimement d'avoir quand même une présentation des ambitions du gouvernement, parce qu'en fonction des arrêtés, la nature du texte en discussion peut changer totalement.

Les éléments sur lesquels il souhaiterait avoir des précisions sont le fameux numerus clausus, le nombre maximum de véhicules, les sous-catégories de services de taxis, les conditions de qualification professionnelle que les chauffeurs exploitants doivent remplir pour obtenir une licence, les exigences imposées aux véhicules, notamment en termes de durabilité et de qualité pour le client, les montants des amendes administratives, les procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation, des demandes de renouvellement, des demandes de certificat, les procédures d'enregistrement des véhicules de taxi ainsi que des véhicules de réserve, les procédures d'introduction et d'instruction des demandes d'agrément d'intermédiaire, de réservation et, évidemment, la politique tarifaire, en particulier les prix minimums imposés.

Alors, concernant les prix, aujourd'hui il y a déjà des prix minimums garantis par les plateformes, qui sont de 8 euros, semble-t-il. Mais ce montant de 8 euros est déjà trop cher pour de nombreux bruxellois, en particulier pour les jeunes qui habitent dans les quartiers enclavés sans transports en commun, en particulier le soir. Avoir un prix minimum qui permette à ce service de ne pas redevenir, comme c'était le cas avant, un produit de luxe, c'est important et c'est social. Il faut certes que le prix minimum garantis une rentabilité dans le secteur, mais aussi qu'il soit évidemment porteur de croissance et, surtout, qu'il réponde aux besoins, en particulier des plus jeunes et des plus vulnérables qui, souvent, habitent dans les quartiers les moins bien desservis en transports en commun.

En ce qui concerne le numerus clausus, le commentaire de l'article 48 est assez transparent puisqu'il indique que le gouvernement fixera le nombre de vignettes d'identification destinées aux taxis de rue à un niveau inférieur au nombre de véhicules actuellement exploités sous le couvert d'une autorisation de LVC. C'est évidemment discriminatoire et inacceptable. Il indique plaider pour qu'a minima tous les acteurs actuels qui travaillent avec une licence bruxelloise,

clausus worden opgenomen en dat, zoals in zijn voorstel staat, de vaststelling van de numerus clausus wordt toevertrouwd aan een comité van onafhankelijke deskundigen dat in staat is op basis van objectieve economische studies een numerus clausus voor te stellen.

De minister-president, gesteund door de PS en Ecolo, heeft 1.000 chauffeurs uitgesloten van de herstelordonnantie en met deze beslissing aangetoond dat een aantal van 2.000 chauffeurs die actief zijn in de sector gewoonweg niet volstaat om te voldoen aan de vraag, die ook nog eens toeneemt. In de platformsector moet je in 2019 gemiddeld 4 tot 5 minuten wachten om een ritje te krijgen, vandaag in 2022 is het niet ongewoon om tussen 15 en 20 minuten te moeten wachten. Er is een tekort aan chauffeurs en toch willen we allemaal dat de vraag toeneemt, zodat de gedeelde mobiliteitsdiensten jaar na jaar aan kwaliteit kunnen blijven winnen. Ter vergelijking : Dublin heeft 9.000 chauffeurs, Amsterdam meer dan 7.000 en in de onafhankelijke studie die in opdracht van de minister-president en de Brusselse Regering is uitgevoerd door de alom bekritiseerde firma Delloite, wordt gesproken over een behoeftte van 5.953 chauffeurs. Wat zijn de ambities van de regering ?

Tot slot herinnert hij eraan dat de sector een pijler van de mobiliteit moet worden, als aanvulling op het openbaar vervoer en als aanvulling op de personenauto, van betaalbare kwaliteit voor iedereen. Deze kwestie is van belang voor de verkeersveiligheid, vooral voor jongeren. Het is ook een mobiliteitsoplossing voor mensen met beperkte mobiliteit. Naast een liberaal ontwerpplan voor taxi's heeft zijn fractie volgens hem ook verschillende voorstellen ingediend voor promotiecampagnes voor het gebruik van taxi's om de vraag te stimuleren, de aanleg van nieuwe stations en nieuwe locaties op de meest overbelaste lijnen van het openbaar vervoer, respect voor taxiplaatsen die te vaak worden gekraakt, meer promotie voor initiatieven die ouderen en PBM in staat stellen onafhankelijker te zijn, uitbreiding van gemeentelijke en gewestelijke taxivouchers tot alle Brusselaars, toestemming voor alle VVC om alle voor bussen voorbehouden busbanen te gebruiken, enzovoort. Maar er is op dit gebied weinig gedaan. Hij heeft ook herhaaldelijk in de commissie gepleit voor een verhoging van het aantal vergunningen voor elektrische taxi's en de aanleg van oplaadpunten op voorbehouden plaatsen, en voor de invoering van een aankooppremie voor elektrische voertuigen op basis van het inkomen van de aanvragers. Ten slotte pleit hij ervoor dat het regelgevingskader wordt hervormd om taxi's toe te staan die carpooling organiseren. Ook zou moeten worden onderzocht of openbaar vervoer en taxi's elkaar kunnen aanvullen. Deze voorstellen, die noch tegen de Brusselaars, noch tegen de chauffeurs gericht zijn, moeten het mogelijk maken het beste uit elk van beide te halen en van het betaald personenvervoer een echte pijler van de mobiliteit in Brussel te maken.

wallonne ou flamande se retrouvent à l'intérieur du numerus clausus et, comme repris dans sa proposition, pour que la fixation du numerus clausus soit confiée à un comité d'experts indépendants capables de proposer un nombre sur la base d'études économiques objectives.

Le Ministre-Président, soutenu par le PS et Ecolo, a exclu 1.000 chauffeurs de l'ordonnance réparatrice et, avec cette décision, il a eu la démonstration qu'un nombre de 2.000 chauffeurs actifs dans le secteur n'est tout simplement pas suffisant pour répondre à la demande qui, en plus, est en pleine augmentation. Dans le secteur des plateformes, il fallait attendre 4 à 5 minutes en moyenne en 2019 pour avoir une course ; aujourd'hui, en 2022, il n'est pas rare de devoir attendre entre 15 et 20 minutes. Il manque des chauffeurs et pourtant nous souhaitons tous et toutes que la demande augmente et que les services de mobilité partagée puissent continuer à gagner en qualité année après année. À titre de comparaison, Dublin compte 9.000 chauffeurs, Amsterdam plus de 7.000 chauffeurs, et l'étude indépendante commandée par le Ministre-Président et le Gouvernement bruxellois, réalisée par le cabinet Deloitte, largement décrié, évoque un chiffre de 5.953 chauffeurs nécessaires. Quelles sont les ambitions du gouvernement ?

Il termine en rappelant que le secteur doit devenir un pilier de la mobilité, en complément aux transports en commun et en complément à la voiture individuelle, de qualité abordable pour tous. C'est un enjeu de sécurité routière, en particulier pour les jeunes. C'est aussi une solution de mobilité pour les personnes à mobilité réduite. Outre un projet libéral de plan taxi, il indique que son groupe a aussi déposé plusieurs propositions de campagnes de promotion pour l'utilisation des taxis, pour booster la demande, pour la création de nouvelles stations et de nouveaux emplacements sur les lignes de transport public les plus congestionnées, pour le respect des emplacements taxi trop souvent squattés, la promotion renforcée des initiatives permettant aux personnes âgées et PMR d'être plus autonomes, d'extension des chèques taxi communaux et régionaux à tous les Bruxellois, l'autorisation à tous les LVC d'utiliser toutes les bandes bus réservé aux bus... Mais peu de choses ont été faites en la matière. Il a également plaidé à de nombreuses reprises en commission en faveur de l'augmentation du nombre de licences pour des taxis électriques ainsi que pour la création de bornes de recharge sur les emplacements réservés et pour la mise en place d'une prime à l'achat d'un véhicule électrique calquée sur le revenu des demandeurs. Enfin, il plaide pour que le cadre réglementaire soit réformé afin de permettre aux taxis d'organiser du covoiturage. Il demande également d'étudier les complémentarités qui peuvent exister entre les transports en commun et les taxis. Ces propositions, qui n'opposent pas les Bruxellois ou les chauffeurs, doivent permettre de tirer le meilleur de chacun et faire véritablement du transport rémunéré de personnes un pilier de la mobilité à Bruxelles.

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft aan dat voor een dossier dat al zó lang aansleept en waarin de minister-president zó lang alles heeft gedaan om toch maar niets te doen, had ze nooit gedacht een opmerking te moeten maken over hoe het plots te snel gaat.

Nadat er 4 jaar over werd gedaan om met een alternatief voor het Taxiplan van minister Smet te komen, krijgt het Parlement 2 werkdagen de tijd om zich over het ontwerp te buigen.

De voorbije maanden alleen al probeerde de minister-president de hervorming van de energiemarkt en de Brusselse pandemiewet op een gelijkaardige wijze door het Parlement te jagen. Hij maakt de parlementaire controle onmogelijk.

Ook vanuit de sector zelf zegt ze gelijkaardige geluiden te horen. Terwijl hij treuzelt, eist hij wel dat de sector springt en op zéér korte tijd input geeft. Voor een regering die er prat op gaat een nieuwe vorm van politiek na te streven, is dat bijzonder hypocriet.

Als er zo lang over moet worden gedaan om binnen de regering tot een akkoord te komen, dan verwacht ze wel dat er knopen zouden zijn doorgehakt. Ze hoort dat de collega van de MR tevreden is dat de platformen werden opgenomen in de ordonnantie. Maar zij feliciteert de minister-president hiervoor niet. Dit is immers het minimum minimorum dat hij moest doen. Verder blijft hij enorm behoudsgezind en heeft hij geen moeilijke knopen ontward. Bovendien schuift hij alles door naar de regering die in de toekomst dan maar via besluiten moet optreden. Zo wordt er in het ontwerp van ordonnantie dat bestaat uit 54 artikels niet minder dan 92 keer verwezen naar de regering : de regering bepaalt de numerus clausus, de regering bepaalt het minimumtarief, de regering bepaalt het vaste tarief, de regering bepaalt de eisen voor de voertuigen, enz.

Ze geeft aan de uitvoeringsbesluiten te hebben opgevraagd bij de commissievoorzitter, in de hoop dat deze al beschikbaar zouden zijn en het debat ook daarover ten gronde gevoerd zou kunnen worden. Maar blijkbaar zijn die uitvoeringsbesluiten er nog niet. Mochten die er intussen wel zijn, dan vraagt ze dat deze al meteen zouden worden toegelicht. Maar ze geeft aan ervan uit te gaan dat de knopen er gewoon nog steeds liggen.

Dat is frustrerend. Niet alleen voor de parlementsleden, maar vooral voor de betrokkenen. De chauffeurs willen nu vooral weten of ze morgen nog een job zullen hebben. Maar die zekerheid gunt de minister-president hen niet. Of toch de VVC-chauffeurs niet. Want de taxi-lobby krijgt wél alle zekerheden in de wereld.

Mme Cieltje Van Achter indique que pour un dossier qui traîne depuis si longtemps et dans lequel, pendant si longtemps, le Ministre-Président a tout fait pour ne rien faire, elle n'aurait jamais pensé devoir dire que les choses vont tout à coup trop vite.

Après avoir mis quatre ans pour trouver une solution de rechange au plan taxi du ministre Smet, on accorde à présent deux jours ouvrables au Parlement pour examiner le projet.

Rien que ces derniers mois, le Ministre-Président a tenté d'expédier de la même façon la réforme du marché de l'énergie et la loi « Pandémie » bruxelloise au Parlement. Il neutralise le contrôle parlementaire.

Des bruits similaires lui reviennent également du secteur lui-même. Alors qu'il traîne, il exige au contraire du secteur qu'il réagisse et donne son avis au quart de tour. Pour un gouvernement qui se targue de faire de la politique autrement, c'est particulièrement hypocrite.

S'il faut autant de temps pour dégager un accord au sein du gouvernement, elle s'attend à ce que les nœuds aient été tranchés. Elle entend que le collègue MR est satisfait que les plateformes aient été incluses dans l'ordonnance. Mais elle ne félicite pas le Ministre-Président pour cela : c'était bien le moins qu'il puisse faire. Au demeurant, il reste extrêmement conservateur et n'a pas tranché de nœuds difficiles. En outre, il se défausse pour tout sur le gouvernement, qui devra donc agir par voie d'arrêtés à l'avenir. Ainsi, le projet d'ordonnance, qui comprend 54 articles, renvoie pas moins de 92 fois au gouvernement : le gouvernement fixe le numerus clausus, le gouvernement détermine le tarif minimum, le gouvernement détermine le tarif fixe, le gouvernement détermine les exigences pour les véhicules, etc.

Elle indique avoir demandé les arrêtés d'exécution au président de la commission, dans l'espoir qu'ils seraient déjà disponibles et qu'un débat sur le fond puisse également être mené à leur sujet. Mais apparemment, les arrêtés d'exécution ne sont pas encore prêts. S'ils sont disponibles entre-temps, elle demande qu'on les explique immédiatement. Mais elle dit supposer que les nœuds sont toujours là.

C'est frustrant, non seulement pour les députés mais surtout pour les personnes concernées. Les chauffeurs veulent surtout savoir s'ils auront encore un emploi demain. Mais le Ministre-Président ne leur accorde pas cette assurance. Du moins pas aux chauffeurs LVC. Car le lobby des taxis se voit quant à lui offrir toutes les certitudes du monde.

Ze geeft verder aan dat wanneer men aan de Brusselaars vraagt wat zij willen zij vragen naar veilige en betaalbare taxi's. Maar ook de Brusselaars gunt de minister-president met deze ordonnantie niets. In de plaats van de archaïsche en overbeschermd taxi sector grondig te hervormen, houdt hij vast aan vaste tarieven en een numerus clausus die het aantal taxi's kunstmatig laag houdt. Hij weigert om de markt te laten spelen. En de Brusselaars zullen daarvoor betalen.

De bottomline van het verhaal is dat een ordonnantie werd geschreven voor de taxisector, maar dat de Brusselaar werd vergeten.

Nog nooit werd een memorie van toelichting zó misbruikt om de eigen onkunde goed te praten.

Nadat het Taxiplan van minister Smet in 2018 door de minister-president naar de prullenbak werd verwezen, heeft deze laatste vier jaar lang stil gezeten en heeft hij het voorbije jaar 2.000 chauffeurs gepest tot op het punt dat hij hen hun inkomen ontnam. Na al die tijd en al die gebeurtenissen schrijft hij in de memorie van toelichting dat het allemaal wel meevalt en dat hij het qua timing eigenlijk best goed gedaan heeft. Dat is de schaamte voorbij.

Hoewel de ordonnantie de meeste beslissingen doorsluist naar de regering, is er voor de aandachtige lezer toch één ding duidelijk, namelijk dat één groep mensen wordt gefavoriseerd en de andere groep het leven zuur wordt gemaakt.

De taxilobby heeft duidelijk haar slag binnengehaald. Wie vandaag een taxivergunning heeft, krijgt morgen automatisch een nieuwe vergunning. En wie dat om de één of andere reden niet wilt en in het verleden een taxivergunning gekocht heeft, die kan bij de belastingbetalen terecht voor een vergoeding van 35.000 euro. Ze vraagt waar dit bedrag vandaan komt en hoeveel mensen hier aanspraak op kunnen maken.

Ze herinnert eraan dat toen ze Deloitte vroeg naar de zwarte markt van vergunningen, daar niet op geantwoord kon worden. De minister-president kent deze zwarte markt blijkbaar wel goed. Ze had hierover dan ook graag een woordje uitleg gekregen.

Ze merkt teven op dat het merkwaardig is dat de standplaats taxi's hun vergunningen kunnen overdragen, maar dat dat niet het geval is voor de anderen. Waarom dit verschil in behandeling? Hoe motiveert de minister-president dit?

De VVC-chauffeurs krijgen geen nieuwe vergunning en moeten met elkaar concurreren voor een beperkt aantal plaatsen. Nadat de minister de VVC-chauffeurs jarenlang

Elle dit ensuite que les Bruxellois, interrogés sur ce qu'ils veulent, demandent des taxis sûrs et abordables. Mais avec cette ordonnance, le Ministre-Président n'accorde rien non plus aux Bruxellois. Au lieu de réformer en profondeur le secteur archaïque et surprotégé des taxis, il s'accroche à des tarifs fixes et à un numerus clausus qui maintient le nombre de taxis artificiellement bas. Il refuse de laisser jouer le marché. Et ce sont les Bruxellois qui en payeront le prix.

Au final, on a rédigé une ordonnance pour le secteur des taxis, mais on a oublié le Bruxellois.

Jamais on n'a autant abusé d'un exposé des motifs pour justifier sa propre incomptence.

Après avoir classé verticalement le plan taxi du ministre Smet en 2018, le Ministre-Président est resté les bras croisés pendant quatre ans, et l'an dernier, il a harcelé 2.000 chauffeurs au point de les priver de leurs revenus. Après tout ce temps et tous ces événements, il écrit dans l'exposé des motifs que les choses ne vont pas si mal et qu'il s'en est plutôt bien sorti au niveau du timing. Il a vraiment toute honte bue.

Bien que l'ordonnance confie la plupart des décisions au gouvernement, une chose est quand même claire pour le lecteur attentif : on favorise un groupe de personnes et on mène la vie dure à l'autre groupe.

Le lobby des taxis a clairement remporté sa bataille. Toute personne détenant aujourd'hui une autorisation d'exploiter obtiendra automatiquement une nouvelle autorisation demain. Et celui qui, pour une raison ou une autre, ne le souhaite pas et a acheté dans le passé une autorisation d'exploiter, peut se tourner vers le contribuable pour obtenir un dédommagement de 35.000 euros. Elle demande d'où vient ce montant et combien de personnes peuvent en bénéficier.

Elle se souvient que lorsqu'elle a interrogé Deloitte sur le marché noir des autorisations, aucune réponse n'a pu lui être donnée. Le Ministre-Président connaît apparemment bien ce marché noir. Elle aurait donc aimé avoir un mot d'explication.

Elle fait également remarquer qu'il est curieux que les taxis de station puissent céder leurs autorisations, mais pas les autres. Pourquoi cette différence de traitement ? Comment le Ministre-Président la justifie-t-il ?

Les chauffeurs LVC ne reçoivent pas de nouvelle autorisation et ils sont en concurrence pour un nombre limité de places. Après avoir harcelé les chauffeurs LVC

heeft gepest, gaat hij hier vandaag gewoon mee door. Dat is schandalig. Dit zijn geen misdadigers, noch profiteurs, maar mensen die gewoon hun job willen doen. En in plaats van het voor hen op te nemen, duwt de minister-president hen richting de werkloosheid en creëert hij een sociaal bloedbad.

Overigens, ook de Raad van State vindt dat. De Raad van State stelde uitdrukkelijk dat de wijze waarop met de VVC-chauffeurs wordt omgegaan in strijd is met de vrijheid van ondernemen.

Eind vorig jaar negeerde de meerderheid de Raad van State al eens toen die de noodordonnantie discriminatoir en in strijd met de Grondwet noemde.

Ze geeft alvast aan zich geen illusies te maken. Het advies van de Raad van State zal ook vandaag worden genegeerd. Maar ze durft wel te voorspellen dat binnen een half jaar het Grondwettelijk Hof de meerderheid ook over deze ordonnantie zal terugfluiten.

In andere steden wordt het onderscheid tussen standplaats taxi's en straat taxi's opgeheven omdat die opdeling wordt beschouwd als zijnde achterhaald. Ze vraagt of die optie ook werd onderzocht. Dezelfde eisen worden opgelegd voor beide soorten taxi's, maar ze bekomen niet dezelfde rechten. Hoe wordt dit gemotiveerd ?

In vele steden wordt de numerus clausus overigens opgeheven, terwijl er hier werd gekozen om die te behouden. Ze vraagt hoe de minister-president die numerus clausus wil invullen. De concurrentie leidt niet automatisch tot slechtere kwaliteit, wel integendeel, en er werden toch proeven ingevoerd om over de kwaliteit van de dienstverlening te bewaken.

Ook de tarieven worden in vele steden losgelaten. Hier wil men juist heel ver gaan in het dirigisme. Waarom kan men de markt niet laten spelen ? Werd die mogelijkheid onderzocht ? In Vlaanderen wil men net de markt meer laten spelen, om te komen tot een groter taxiaanbod en lagere prijzen.

Ze geeft nog aan dat er grote problemen zijn met het behalen van de proeven door een te beperkt aanbod aan lessen en de hele korte periode waarbinnen de chauffeurs die proeven dienen af te leggen.

Ze vraagt ook of een straat taxi of standplaats taxi zijn eigen reserveringsbemiddelaar kan zijn ?

Tot slot geeft zij aan dat zij dit ontwerp van ordonnantie niet zal steunen. De minister-president voert al jaren een pestbeleid dat werkwillige mensen in de armoede duwt.

pendant des années, le ministre continue tout simplement de le faire aujourd'hui. C'est scandaleux. Ce ne sont ni des criminels ni des profiteurs, mais des personnes qui veulent simplement faire leur travail. Et au lieu de les défendre, le Ministre-Président les pousse au chômage et provoque un bain de sang social.

C'est d'ailleurs aussi l'avis du Conseil d'État, qui a explicitement déclaré que la manière dont les chauffeurs LVC sont traités porte atteinte à la liberté d'entreprendre.

À la fin de l'année dernière, la majorité avait déjà ignoré le Conseil d'État lorsqu'il avait qualifié de discriminatoire et inconstitutionnelle l'ordonnance « sparadrap ».

Elle dit ne pas se faire d'illusions. L'avis du Conseil d'État sera également ignoré aujourd'hui. Mais elle ose prédire que dans les six mois, la Cour constitutionnelle recalera également la majorité sur cette ordonnance.

Dans d'autres villes, la distinction entre taxis de station et taxis de rue a été abrogée au motif qu'elle est jugée obsolète. Elle demande si cette option a également été envisagée. On impose les mêmes exigences aux deux types de taxis, qui ne bénéficient par contre pas des mêmes droits. Comment justifie-t-on cela ?

De nombreuses villes abrogent en outre le numerus clausus, tandis qu'ici, on choisit de le conserver. Elle demande comment le Ministre-Président entend mettre en œuvre le numerus clausus. La concurrence n'entraîne pas automatiquement une baisse de la qualité, au contraire, et des tests ont été mis en place pour contrôler la qualité des services.

De nombreuses villes renoncent également aux tarifs, alors qu'ici on pousse très loin le dirigisme. Pourquoi ne pas laisser jouer le marché ? A-t-on envisagé cette possibilité ? En Flandre, on compte justement laisser jouer davantage le marché, afin d'augmenter l'offre de taxis et de réduire les prix.

Elle indique encore qu'il est très difficile de réussir les épreuves en raison de l'offre trop limitée de cours et du délai très court dont bénéficient les chauffeurs pour passer ces épreuves.

Elle demande également si un taxi de rue ou un taxi de station peut être son propre intermédiaire de réservation.

Enfin, elle indique qu'elle ne soutiendra pas ce projet d'ordonnance. Depuis des années, le Ministre-Président mène une politique de harcèlement qui pousse des

Deze ordonnantie is daarvan voor hem zonder twijfel de kers op de taart. Daar wenst zij niet aan mee te doen.

De heer Jamal Ikazban zegt dat de eerste sprekers de tekst van het ontwerp van ordonnantie helemaal niet op dezelfde manier interpreteren.

Hij herinnert eraan dat de gewestelijke bevoegdheden beperkt zijn tot de regulering van de Brusselse taxisector en niet tot die van de twee andere gewesten.

Hij zegt ook dat hij heeft gehoord dat VVC-chauffeurs slecht zijn behandeld, maar dat het de taxi's zijn die in het verleden slecht zijn behandeld en die jarenlang het slachtoffer zijn geweest van oneerlijke en illegale concurrentie. De rechtbanken hebben duidelijk vastgesteld dat Uber een illegale onderneming heeft opgericht, de wet heeft omzeild en de VVC-chauffeurs heeft doen geloven dat zij taxidiensten konden aanbieden zonder aan de regels te moeten voldoen.

De taxisector bestaat uit een groot aantal werknemers in loondienst met een arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd, maar vooral uit een meerderheid van kleine zelfstandigen. Het is dus duidelijk dat zijn fractie zeker niet tegen de kleine zelfstandigen is, zoals sommigen beweren.

Met dit nieuw ontwerp van ordonnantie, zal iedereen nu verplicht zijn de wet na te leven. In dit verband benadrukt hij nogmaals dat zelfs wanneer een wet verouderd is, zij toch moet worden nageleefd.

Hij merkt op dat in de toespraken van de vertegenwoordigers van de oppositiepartijen een totaal gebrek aan precisie in de cijfers is te bespeuren. Soms wordt er gesproken over 1.000 chauffeurs, soms over 2.000 en vandaag zelfs over 3.000. Er wordt zelfs gesproken van een sociaal bloedbad, terwijl zelfs Deloitte had aangegeven dat de meerderheid van de chauffeurs die voor Uber werken, dit doet in bijberoep.

Na een lange periode van werk, raadplegingen, analyses, zoeken naar evenwicht en jaren van vaagheid, chaos zelfs, en slordigheid, de komst van illegale en oneerlijke concurrentie, de angst van een hele sector, rechterlijke uitspraken, de komst van ongebreideld platformkapitalisme, maar vooral, na jaren van desinteresse voor de sector van het bezoldigd personenvervoer is er eindelijk een voorstel tot wijziging van de ordonnantie die deze sector organiseert, stuurt en beschermt, en die de sector moet helpen tot bloei te komen in termen van rentabiliteit, arbeidsvoorwaarden voor de werknemers en klantenservice.

Hij wil dan ook hulde brengen aan dit belangrijke werk. Nooit eerder werd zoveel gesproken over taxi's en

personnes qui souhaitent travailler dans la pauvreté. Cette ordonnance est sans doute la cerise sur son gâteau. Elle ne souhaite pas participer à cela.

M. Jamal Ikazban indique qu'à entendre les premiers intervenants, ils n'ont pas du tout la même lecture et la même interprétation du texte du projet d'ordonnance.

Il rappelle que les compétences régionales se limitent à régler le secteur du taxi bruxellois et non celui des deux autres Régions.

Il indique encore avoir entendu que les chauffeurs LVC auraient été maltraités, mais ce sont les taxis qui sont historiquement maltraités et qui doivent, depuis des années, subir une concurrence déloyale et illégale. La justice a clairement établis qu'Uber avait mis en place un montage illégal, avait contourné les lois et avait fait croire à des chauffeurs LVC qu'ils pourraient offrir des services de taxis sans avoir à respecter les règles en vigueur.

Le secteur du taxi, c'est un grand nombre de travailleurs salariés avec des contrats à durée indéterminée, mais c'est surtout une majorité de petits indépendants. Il est dès lors clair que son groupe n'est certainement pas contre les petits indépendants comme certains le prétendent.

Avec ce nouveau projet d'ordonnance chacun sera désormais obligé de respecter la loi. À ce titre, il souligne encore une fois que même si une loi est obsolète, il faut continuer à la respecter.

Il constate que dans les interventions des représentants des partis d'opposition, il y a une imprécision totale des chiffres. Tantôt il est question de 1.000 chauffeurs, tantôt de 2.000 et aujourd'hui même de 3.000. Il est même fait mention d'un bain de sang social, alors que même Deloitte avait indiqué que la majorité des chauffeurs travaillant pour Uber le font à titre complémentaire.

Après un long travail, des consultations, des analyses, des recherches d'équilibre et des années de flou, de chaos même, et de laisser-aller, l'avènement d'une concurrence illégale et déloyale, les angoisses de tout un secteur, des décisions de justice, l'arrivée d'un capitalisme sauvage des plateformes, mais surtout après des années de désintérêt vis-à-vis du secteur du transport rémunéré de personnes, il y a enfin une proposition de modification de l'ordonnance qui l'organise, le balise, le protège, et qui doit l'aider à s'épanouir tant au niveau de sa rentabilité, des conditions de travail de ses travailleurs que du service à la clientèle

Il tient donc à saluer ce travail conséquent. Jamais il n'a autant été question du taxi et de cette matière qui

dit onderwerp, dat een zeker begrip en een serieuze en empathische benadering vereist van deze belangrijke sector voor het imago van Brussel, maar ook voor de Brusselaars die zich moeten verplaatsen, werknemers, bejaarden, mensen van buiten, PBM, enz. Het is waarschijnlijk een van de actoren van de toekomst voor Brussel, het eerste gedeelde voertuig, een ideale aanvulling tussen het openbaar vervoer en het gebruik van de personenwagen. Hij dankt de minister-president dan ook voor het feit dat hij ermee heeft ingestemd deze opdracht op zich te nemen en dat hij er, ondanks de moeilijkheden, geduldig in is geslaagd deze langverwachte tekst vlot te doen landen. Hij dankt ook zijn kabinet en benadrukt het belang van de administratie, die gisteren, vandaag en vooral morgen steun nodig zal hebben om haar taken uit te voeren en deze ordonnantie ten uitvoer te leggen.

Deze langverwachte tekst was nodig na de recente ontwikkelingen, maar met een duidelijk kader en een herinnering aan de regels. Zij komt tegemoet aan vele eisen van de taxisector, die al jaren te kampen heeft met een verschrikkelijke oneerlijke concurrentie.

In de eerste plaats was het van essentieel belang een numerus clausus te handhaven dat zowel een taxidienst van hoge kwaliteit als de rentabiliteit van de Brusselse sector zou garanderen. Hij zegt hierover verheugd te zijn, ook al gaat het om een belangrijke stap die moet worden geobjectiveerd met een echte onafhankelijke sociaaleconomische analyse. We mogen ook niet vergeten hoezeer de covid-crisis de sector en zijn rentabiliteit sterk heeft beïnvloed. Hij pleit ook voor een serieuze en onafhankelijke evaluatie van de numerus clausus om de congestie op de wegen en de gevolgen van deze sector voor het parkeren beter te kunnen bestrijden.

En tenslotte, als de numerus clausus al bestaat voor standplaattaxi's, moet de numerus clausus voor straattaxi's worden vastgesteld. In dit verband lijkt het hem dat straat-taxivergunningen bij voorrang moeten worden verleend aan chauffeurs die deze activiteit als hoofdactiviteit hebben.

De eenmaking van alle taxidiensten wordt gewaarborgd door de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van vergunningen en van de basisprocedures voor de exploitatie van taxidiensten. Dezelfde voorwaarden voor toegang en uitoefening gelden ook voor chauffeurs. Achter de oneerlijke concurrentie die werkelijk in Brussel is binnengedrongen, gaat immers deze ontstellende situatie schuil waarin sommigen zich aan regels moesten houden, zoals het behalen van een bekwaamheidsattest, en anderen niet. Dat is nu voorbij.

Het verschil tussen straattaxi's en standplaattaxi's heeft betrekking op de wijze waarop hun diensten worden geëxploiteerd, met specifieke voorwaarden inzake beschikbaarheid voor het publiek en tarieven, waardoor zowel

nécessite une certaine compréhension et une approche avec sérieux et empathie vis-à-vis de ce secteur important pour l'image de Bruxelles mais également pour les Bruxelloises et les Bruxellois qui doivent se déplacer, les travailleurs, les personnes âgées, les sorteurs, les PMR, etc. Il s'agit probablement d'un des acteurs d'avenir pour Bruxelles, c'est le premier véhicule partagé, complément idéal entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture personnelle. Il remercie donc le Ministre-Président d'avoir accepté d'assumer cette mission et d'avoir patiemment, malgré les difficultés, réussi à atterrir en douceur avec ce texte tant attendu. Il remercie également son cabinet et souligne l'importance de l'administration qui hier, aujourd'hui et surtout demain, aura besoin de soutien pour assurer ses missions et la mise en œuvre de cette ordonnance.

Ce texte très attendu était nécessaire après les évolutions récentes, mais avec un cadre clair et un rappel des règles. Un texte qui répond à de nombreuses demandes du secteur des taxis, qui subit injustement depuis des années une terrible concurrence déloyale.

Tout d'abord, il était essentiel de maintenir un numerus clausus permettant à la fois d'assurer un service taxi de qualité ainsi que des conditions de rentabilité du secteur bruxellois. Il dit s'en réjouir, même s'il s'agira d'une étape importante qu'il faudra objectiver avec une vraie analyse socioéconomique indépendante. Il ne faut pas non plus oublier combien la crise du covid a fortement impacté le secteur et sa rentabilité. Il plaide également pour qu'une évaluation sérieuse et indépendante du numerus clausus soit effectuée afin de mieux lutter contre la congestion routière et l'impact de ce secteur sur le stationnement.

Enfin, si le numerus clausus existe déjà pour le taxi de station, il faudra fixer celui du taxi de rue. À ce sujet, il lui semble que les licences de taxi de rue doivent être octroyées prioritairement à des chauffeurs dont c'est l'activité principale.

L'unification de tous les services de taxis est assurée via une harmonisation des conditions de délivrance des autorisations et des modalités d'exploitation de base des services de taxis. Les mêmes conditions d'accès et d'exercice sont étendues aux chauffeurs. En effet, derrière la concurrence déloyale qui a véritablement envahi Bruxelles, il y a cette situation épouvantable où certains devaient respecter des règles, comme l'obtention du certificat de capacité, et d'autres pas. C'est dorénavant terminé.

La différence entre taxis de rue et de station concerne les modalités d'exploitation de leurs services, avec des mises à la disposition du public et des conditions tarifaires spécifiques, permettant tant aux intermédiaires de

erkende reserveringsbemiddelaars in Brussel voor straat-taxi's kunnen werken als een optimale toegankelijkheid voor standplaats-taxi's.

Ook op dit gebied wordt komaf gemaakt met de vaagheid waardoor sommige piraat-taxi's konden werken met een VVC-vergunning.

Hoewel het systeem door de rechtbanken als frauduleus is bestempeld, moet de wil om de buiten de wet staande multinationals los te koppelen van de chauffeurs, die voor het grootste deel het slachtoffer zijn van dit systeem en zijn beloften, worden toegejuicht.

Om een herhaling van de huidige situatie te voorkomen en een gezonde concurrentiepositie te waarborgen, lijkt het hem van belang - en studies zullen dit zeker bevestigen - dat het aantal straat-taxi's altijd lager moet zijn dan het aantal standplaats-taxi's.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet in dezelfde exploitatie- en prijsvoorwaarden voor straat- en standplaats-taxi's wanneer vooraf wordt gereserveerd via een erkend platform. Het is belangrijk waakzaam te zijn met betrekking tot de prijsstelling in termen van controle en om te voorkomen dat de platforms prijzen opleggen en dat er oneerlijke concurrentie ontstaat.

Om ieder misverstand of onwettig handelen te voorkomen, zal het belangrijk zijn te bepalen wat een reservatie is.

Om de door de regering nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken, komt de eenmaking van het statuut van de chauffeurs tot uiting in een harmonisatie van de regels betreffende de toegang tot het beroep, met inbegrip van de opleiding en de voorwaarden voor de exploitatie van de dienst. Hij dringt aan op het punt van de opleiding, omdat deze van groot belang is voor de veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers.

Dit is een element dat van fundamenteel belang zal zijn bij de tenuitvoerlegging van deze ordonnantie, aangezien het de VVC-chauffeurs in staat moet stellen hun activiteit voort te zetten en tegelijk legaal te blijven, maar ook de bezettingsgraad van de taxivoertuigen moet kunnen verhogen. Daarom moet het aantal beschikbare plaatsen voor het examen voor taxichauffeur worden verhoogd. In dit verband herinnert hij eraan dat hij herhaaldelijk heeft gewezen op de mogelijkheid om Brussel Mobiliteit in dit «aanwervingsaspect» te versterken, bijvoorbeeld met Actiris en Bruxelles Formation. Ter herinnering, in Vlaanderen worden taxichauffeurs opgeleid door de taxibedrijven.

réservation agréés d'opérer sur le territoire bruxellois pour les taxis de rue, que d'assurer une accessibilité optimale des taxis de station.

Là aussi il est mis fin à un flou qui a permis à certains taxis pirates d'exercer sous couvert de licence LVC.

Si le système a été jugé frauduleux par la justice, il faut saluer la volonté de dissocier les multinationales hors-la-loi des chauffeurs qui sont pour la plupart eux des victimes de ce système et de ses promesses.

À ce sujet, pour éviter que la situation actuelle ne se reproduise et pour garantir une saine compétitivité, il lui semble important, et les études le confirmeront certainement, de se rendre compte que le nombre de taxis de rue doit toujours être inférieur au nombre de taxis de station.

Le projet d'ordonnance prévoit les mêmes conditions d'exploitation et de tarification pour les taxis de rue et de station lors d'une réservation préalable via une plateforme agréée. Il faut être vigilant sur la tarification en matière de contrôle et ne pas se voir imposer des prix par les plateformes et éviter la concurrence déloyale.

Pour éviter toute confusion et pratique illégale, il sera important de bien déterminer ce qu'est une réservation.

Afin de répondre aux objectifs poursuivis par le Gouvernement, l'unification du statut des chauffeurs se traduit par une harmonisation des règles relatives à l'accès à la profession, comprenant la formation et les conditions pour l'exploitation du service. Il insiste sur le point de la formation parce qu'il est très important en termes de sécurité et qualité du service rendu aux citoyens.

Il s'agit ici d'un élément qui sera fondamental dans la mise en œuvre de cette ordonnance, puisque celui-ci doit permettre à des chauffeurs LVC de poursuivre une activité en rentrant dans la légalité, mais également permettre l'augmentation du taux d'occupation des véhicules taxi. Il est donc nécessaire d'augmenter le nombre de places disponibles pour l'examen de chauffeur de taxi. À ce sujet, il rappelle avoir évoqué à maintes reprises la possibilité de renforcer Bruxelles Mobilité dans ce volet «recrutement», avec Actiris et Bruxelles Formation par exemple. Pour rappel, en Flandre, les chauffeurs de taxi sont formés par des entreprises de taxis.

Een belangrijke nieuwigheid is dat exploitanten van reserveringsplatforms, net als exploitanten van taxi's, een jaarlijks te betalen vergoeding moeten betalen. Dit houdt in dat alle via een voorafgaande reservering gemaakte ritten worden georganiseerd via een erkende reserveringsbemiddelaar en dat aldus oneerlijke en illegale praktijken worden vermeden. Het is absoluut noodzakelijk dat deze marktdeelnemers onder toezicht staan en geregeuleerd worden en dat zij waakzaam blijven ten aanzien van specialisten in het omzeilen van regels en wetten. De boodschap moet duidelijk zijn : er is in Brussel alleen plaats voor wie legaal wil werken, de regels respecteert en zijn chauffeurs waardige arbeidsvoorwaarden biedt.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet in een vast tarief voor standplaats-taxis bij ritten zonder voorafgaande reservering. Dynamische prijsstelling is voorzien voor standplaats-taxis en straat-taxis met voorafgaande reservering door het vaststellen van een minimum- en een maximumtarief. Voorts voorziet het ontwerp in de mogelijkheid om een minimumtarief per rit in te stellen om ervoor te zorgen dat « kleine ritten » worden gedekt. Het is echt belangrijk ervoor te zorgen dat dynamische prijsstelling niet leidt tot bepaalde perverse effecten, zoals chauffeurs die er de voorkeur aan geven zeer aantrekkelijke gebieden te bedienen in plaats van minder winstgevende ritten uit te voeren, wat leidt tot tariefmanipulatie. Er moet worden gestreefd naar een zo klein mogelijke marge voor prijsschommelingen. Ten slotte moet worden gezorgd voor samenhang tussen vaste en dynamische prijzen om oneerlijke concurrentie tussen subcategorieën van taxidiensten te voorkomen.

De ordonnantie voorziet in het niet financieel straffen van exploitanten die hun activiteiten wegens de hervorming wensen stop te zetten en die hun vergunning van een andere exploitant hadden gekocht na een gunstig advies van de Overdrachtcommissie te hebben verkregen. De nieuwe ordonnantie voorziet in een tijdelijke mogelijkheid voor de regering om deze vergunningen terug te kopen. Hij maakt van de gelegenheid gebruik om nogmaals te benadrukken dat het probleem van de tekorten moet worden opgelost, en dat het belangrijk is dat degenen die dat willen, zich beroepsmatig heroriënteren. Naar het voorbeeld van de CDD-plaatsen die in de traditionele taxisector beschikbaar zijn, is het terugkopen van een vergunning een mogelijkheid die voor veel voormalige VVC's een oplossing kan bieden.

Hij wenst tevens het belang van de energietransitie te benadrukken en erop te wijzen dat taxi-exploitanten reeds zwaar hebben geïnvesteerd in vloten van elektrische voertuigen zonder echte overheidssteun, en dat het zaak is hen verder aan te moedigen. Ze moeten geholpen worden, niet in de steek gelaten. Hoewel hij elektrische voertuigen

Une nouveauté importante consiste dans le fait que, comme les exploitants de services de taxis, les gestionnaires de plateforme de réservation seront soumis au paiement d'une taxe payable annuellement. Ceci implique que toutes les courses effectuées via une réservation préalable sont organisées via un intermédiaire de réservation agréé et évite de ce fait des pratiques déloyales et illégales. Il est impératif d'encadrer et de réguler ces opérateurs et de rester vigilant vis-à-vis des spécialistes du contournement des règles et des lois. Le message doit être limpide, il y a de la place à Bruxelles uniquement pour celles et ceux qui veulent travailler dans la légalité, en respectant les règles et en offrant aux chauffeurs des conditions dignes et respectueuses du droit du travail.

Le projet d'ordonnance prévoit une tarification fixe pour les taxis de station dans le cadre des courses hors réservation préalable. Une tarification dynamique est prévue pour les services de taxi de station et de rue avec réservation préalable en définissant un tarif minimum et un tarif maximum. Par ailleurs, le projet inclut la possibilité de créer un tarif minimum par course, afin d'assurer la prise en charge des « petites courses ». Il faut vraiment veiller à ce que la tarification dynamique ne crée pas certains effets pervers, comme le fait que les chauffeurs préféreraient desservir des zones à forte attractivité plutôt que d'assurer des courses moins rentables, entraînant une manipulation des tarifs. Il faut essayer de fixer la fourchette la plus étroite possible pour la fluctuation des prix. Enfin, la cohérence entre la tarification fixe et dynamique doit être assurée afin d'éviter une concurrence déloyale entre les sous-catégories de service de taxis.

L'ordonnance prévoit de ne pas pénaliser financièrement les exploitants qui souhaitent cesser leur activité en raison de la réforme et qui avaient acheté leur autorisation à un autre exploitant après avoir obtenu l'avis favorable de la Commission de cession. La nouvelle ordonnance met en place une possibilité temporaire de rachat de ces autorisations par le Gouvernement. Il en profite pour encore une fois insister sur la nécessité de résoudre le problème de pénurie, et sur l'importance de réorienter professionnellement les personnes qui le souhaitent. À l'instar des places CDD disponibles dans le taxi traditionnel, le rachat d'une licence est une piste qui pourrait apporter une solution à pas mal d'ex-LVC.

Il souhaite encore souligner l'importance de la transition énergétique et rappeler que des exploitants taxi ont déjà investi énormément dans des flottes de véhicules électriques sans véritable aide publique, et il s'agit de les encourager davantage. Il faut les aider et non les abandonner. S'il évoque l'électrique, il veut également

vermeldt, wil hij de mensen ook herinneren aan de mogelijkheden van waterstofvoertuigen, zoals in Parijs waar honderden taxi's al op waterstof rijden.

Voor taxi's en VVC's zullen de relevante begeleidende maatregelen om het wagenpark koolstofvrij te maken, met name op basis van de kosten-batenstudie, van belang zijn.

Net als de heer Hicham Talhi verklaart hij zich bewust te zijn van het belang van de vervrouwelijking van de sector. Er zijn nu al enkele vrouwelijke chauffeurs, maar er moet nog van alles worden gedaan om dit beroep toegankelijker te maken en te promoten. Het is elders mogelijk, dus waarom hier niet ? Hij is ook ingenomen met de studie over mogelijke oplossingen om belemmeringen voor de toegang van vrouwen tot de sector van het bezoldigd personenvervoer weg te nemen, die gezamenlijk door equal.brussels en BrusselA Mobiliteit zal worden uitgevoerd.

Tot slot wilde de spreker het aspect van de controle aan de orde stellen, dat van doorslaggevend belang zal zijn voor de doeltreffende toepassing van de te stemmen tekst. De regering moet in staat zijn de nieuwe ordonnantie te handhaven, anders zal er chaos ontstaan. De teams moeten dus worden versterkt, opgeleid en alle politiezones moeten meer betrokken worden.

De hervorming voorziet uitdrukkelijk in strafrechtelijke sancties tegen exploitanten die een vergunning hebben die in een ander Gewest is afgegeven en die hun diensten in Brussel aanbieden zonder te voldoen aan de verplichtingen die door de wetgeving van dat andere Gewest worden opgelegd. Nogmaals, er moet worden voorzien in het nodige personeel voor de uitvoering van deze controles op permanente basis.

Daarbij kunnen we niet voorbijgaan aan de verachteijke aanslag op een controleur van Brussel Mobiliteit in het Zuidstation, tijdens de uitoefening van zijn functie. Hij werd aangevallen omdat hij een bekeuring had uitgeschreven aan een bestuurder wiens voertuig in overtreding was omdat het op Brussels grondgebied reed met een rijbewijs dat in een ander Gewest was afgegeven.

Deze onaanvaardbare aanslag, die niet de eerste is, bewijst het nut van het bekwaamheidsattest. Het beroep van chauffeur mag niet toegankelijk zijn voor piraat-taxichauffeurs die voortdurend betrokken zijn bij geweld en intimidatie. Hij zegt dat zijn gedachten uitgaan naar de controleur en al zijn collega's, die een sleutelrol te vervullen hebben bij het tot rust brengen van de sector betaald personenvervoer.

In 2018 had hij een voorstel van resolutie verdedigd met het oog op de oprichting van een stewarddienst ter

rappeler les possibilités qu'offrent les véhicules hydrogène comme à Paris où des centaines de taxis le sont déjà.

En ce qui concerne les taxis et LVC, les mesures d'accompagnement pertinentes à la décarbonation de la flotte, notamment sur la base de l'étude de la rentabilité, seront importantes.

Il indique, à l'instar de M. Hicham Talhi, être conscient de l'importance de la féminisation du secteur. S'il y a déjà quelques femmes chauffeurs actuellement, tout reste à faire en matière d'accessibilité et de promotion de ce métier. C'est possible ailleurs, donc pourquoi pas ici. Il salue encore l'étude consacrée aux pistes de solution favorisant la levée des barrières à l'entrée des femmes dans le secteur du transport rémunéré de personnes qui sera menée conjointement par equal.brussels et Bruxelles Mobilité.

Pour conclure, l'orateur veut aborder le volet contrôle, qui sera déterminant pour l'application effective du texte qui sera voté. Le Gouvernement doit être en capacité de faire appliquer la nouvelle ordonnance, sinon c'est reparti pour le chaos, il faut donc renforcer les équipes, les former, et impliquer davantage toutes les zones de police.

La réforme prévoit explicitement de sanctionner pénalement le fait, pour un exploitant disposant d'une autorisation délivrée dans une autre Région, de prêter ses services sur le territoire bruxellois sans respecter les obligations que lui impose la législation de cette autre Région. Encore une fois, il faut prévoir le personnel nécessaire pour mettre en place ces contrôles en permanence.

Dans ce cadre, on ne peut pas passer sous silence l'agression ignoble dont a été victime un contrôleur de Bruxelles Mobilité à la gare du Midi, dans l'exercice de ses fonctions. Il a été agressé pour avoir dressé un PV à un chauffeur dont le véhicule était en infraction puisqu'il roulait sur le territoire bruxellois avec une licence délivrée dans une autre Région.

Cette agression inadmissible, qui n'est pas la première, démontre toute l'utilité du certificat de capacité. Le métier de chauffeur ne peut pas être accessible aux chauffeurs de taxis pirates qui sont en permanence dans la violence et l'intimidation. Il indique que ses pensées vont donc à ce contrôleur et à l'ensemble de ses collègues, qui ont une mission de premier plan dans la volonté de ramener de la sérénité dans le secteur du transport rémunéré de personnes.

En 2018, il avait défendu une proposition de résolution visant à mettre en place un service de stewards en support

ondersteuning van de Brusselse taxi sector, die zwaar te lijden heeft onder de oneerlijke en anarchistische concurrentie van platformen zoals Uber en anderen. Hij acht het absoluut noodzakelijk dat deze stewards opnieuw worden aangesteld, met name rond stations en toeristische plaatsen, om ervoor te zorgen dat geen enkele chauffeur zich boven de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldende wetten en voorschriften verheven waant.

De controleurs zijn zeer nuttig om de verschillende taxibranches op hun werkterreinen weer een zeker kader te geven, teneinde de arbeidsomstandigheden van de Brusselse taxichauffeurs te verbeteren en te voorkomen dat ze sneller in de problemen komen.

Hij dankt minister-president Rudi Vervoort nogmaals voor zijn werk, want de hier voorgestelde tekst is veel beter geformuleerd en preciezer dan de teksten die in het verleden werden opgesteld. Het is echter juist wanneer een zekere mate van vaagheid wordt gelaten, dat de multinationals binnenvormen. Hij dankt hem voor zijn werk, zijn doorzettingsvermogen, zijn onverstoornbaarheid en zijn moed om deze uitdaging, die niet vanzelfsprekend was, aan te gaan.

Hij wil ook hulde brengen aan de taxi sector, die als eerste te lijden had en waarschuwen voor het gevaar van de uberisering van de samenleving. Het is ook dankzij hen dat we andere chauffeurs uit de klauwen van deze uberisering, van dit platformkapitalisme dat erin geslaagd is onze wetten te omzeilen door werknemers tegen elkaar op te zetten, terwijl de vijand in dit economische model zit dat werknemers geen bescherming biedt !

Hij richt een laatste boodschap tot de werknemers van de sector, die hij in de loop van de laatste jaren heeft leren kennen, door uren, avonden, nachten en jaren te discussiëren en ideeën uit te wisselen. In deze sector zijn er fantastische persoonlijkheden, ongelooflijke intelligentie, moedige werkers, ondernemers die vanuit niets zijn begonnen, kleine zelfstandigen die hun hele leven, hun tijd, hun economie, en vele gezinnen hebben ingezet, die lijden, een gevoel van onrechtvaardigheid en minachting hebben. Zij moeten weten dat hij achter hen staat, dat hij op hen rekent, dat zij belangrijk zijn, dat zij ambassadeurs zijn voor de verbetering van het imago van Brussel, voor de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de Brusselaars, aan de mensen die veilig naar huis of buiten moeten, voor de verplaatsing van bejaarden, hulpbehoevenden, PBM, personen met een handicap, voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het Gewest om de wegen te ontlasten en de vervuiling te verminderen, en ten slotte voor de aanvulling/uitbreiding van het openbaar vervoer.

au secteur des taxis bruxellois malmené par la concurrence déloyale et anarchique de la part des plateformes telles qu'Uber et consorts. Il indique penser qu'il est impératif de remettre en place ces stewards, notamment aux abords des gares et des lieux touristiques afin de garantir qu'aucun chauffeur ne se croie au-dessus des lois et des réglementations en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale.

Les contrôleurs ont toute leur utilité pour redonner un certain cadre aux différents métiers de taxi dans leurs périmètres d'activité. Pour améliorer les conditions de travail des chauffeurs de taxi bruxellois et empêcher une accélération de leur précarisation.

Il remercie encore une fois le Ministre-Président Rudi Vervoort pour son travail, car le texte proposé ici est bien mieux rédigé et plus précis que les textes qui avaient été rédigés par le passé. Or, c'est justement quand on laisse une part de flou que les multinationales s'engouffrent. Il le remercie pour son travail, sa persévérance, son côté imperturbable, son courage d'avoir relevé ce défi qui n'était pas gagné d'avance.

Il veut également saluer le secteur des taxis qui aura été le premier à subir et à alerter contre le danger de l'ubérisation de la société. C'est aussi grâce à eux que nous sortirons les autres chauffeurs des griffes de cette ubérisation, de ce capitalisme des plateformes qui a réussi à contourner nos lois en opposant des travailleurs entre eux alors que l'ennemi se trouve dans ce modèle économique qui n'offre aucune protection aux travailleurs !

Il adresse un dernier message aux travailleurs du secteur, qu'il a appris à connaître ces dernières années, en passant des heures, des soirées, des nuits, des années à discuter et à échanger. Il y a dans ce secteur des personnalités formidables, des intelligences incroyables, des travailleurs courageux, des entrepreneurs partis de rien, des petits indépendants qui ont investi toute leur vie, leur temps, leur économie, des milliers de familles, des souffrances, un sentiment d'injustice et de mépris. Ils doivent savoir qu'il est avec eux, qu'il compte sur eux, qu'ils sont importants, qu'ils sont des ambassadeurs pour améliorer l'image de Bruxelles, pour renforcer la qualité du service offert aux Bruxelloises et aux Bruxellois, aux personnes qui doivent rentrer chez elles ou sortir en toute sécurité, pour déplacer les âgés, les personnes fragiles, les PMR, les personnes en situation de handicap, pour aider la Région dans ses objectifs de décongestion routière et de diminution de la pollution et, enfin, pour être le complément/prolongement des transports publics

Brussel is mooi en aantrekkelijk, en Brussel mag trots zijn op zijn taxi's die, tijdens de covid-crisis en tijdens de aanslagen, spontaan iedereen gratis naar huis brachten.

Hij besluit met te zeggen dat de taxisector een partner is, die als zodanig moet worden gebruikt, gerespecteerd en ondersteund.

De heer Arnaud Verstraete geeft aan dat zijn partij staat voor een stad met een efficiëntere mobiliteit, dat vlotter, minder vervuilend en verkeersveiliger is. Autobezit is niet nodig en er kan flexibel gekozen worden voor de verschillende vormen van vervoer in functie van de behoeften van het moment. In het geheel van het aanbod, zijn taxiritten een belangrijke aanvulling.

Het is van groot belang voor Groen dat er nu een rechtvaardige hervorming komt, die een gezond evenwicht vindt tussen economische, sociale en ecologische aspecten zoals vlotte mobiliteit, goede werkgelegenheid met correcte voorwaarden voor alle betrokkenen en een uitstekende dienstverlening.

De afgelopen tijd werd de traditionele taxi-sector doorheen geschud door komst van Uber. Toen werd die actor voluit omarmd door vorige regering. De minister die toenmalig bevoegd was stuurde immers het signaal uit dat de mogelijk was een dergelijk aanbod te doen op basis van de ordonnantie van 1995. Hierdoor hebben meer dan duizend Brusselaars zich gelanceerd in een riskante onderneming. Het gaat om mensen met een kwetsbaar sociaal en economisch profiel, ook al werken die voor een multinational. Die mensen die ter goeder trouw waren kunnen nu niet zomaar aan hun lot worden overgelaten.

Een ander element is dat, met de komst van Uber, een verandering is gekomen op vlak van de dienstverlening, met een makkelijke applicatie, heldere communicatie, sterke klantvriendelijkheid, en een beoordeling van de chauffeurs. Door een gerechtelijke uitspraak in 2021 dreigde plots een einde te komen aan die activiteiten, met als dieptepunt in december, de noodordonnantie « sparadrap » die moest vermijden dat plots meer dan duizend mensen op straat zouden staan.

De vraag is nu of men met deze nieuwe ordonnantie zicht krijgt op een oplossing en pacificatie. De hervorming moet alleszins ook zorgen voor krachtige mobiliteitsoplossingen, uitstekende dienstverlening, aan correcte voorwaarden... Op het eerste zicht is het ontwerp alleszins conform het regeerakkoord en gaat het in de richting van een harmonisering die een aantal belangrijke uitdagingen aanpakt. Hij geeft aan potentieel te zien in de tekst, maar hij heeft ook nog wel behoorlijk wat vragen te hebben bij de tekst.

Bruxelles est belle et attractive, Bruxelles peut être fier de ses taxis qui, pendant la crise du covid et lors des attentats, ont spontanément ramené tout le monde à la maison gratuitement.

Il conclut en disant que le secteur du taxi est un partenaire, qu'il faut l'utiliser, le respecter et le soutenir en tant que tel.

M. Arnaud Verstraete indique que son parti souhaite une ville où la mobilité est plus efficace, plus fluide, moins polluante et plus sûre. Il n'est pas nécessaire de posséder une voiture, et les différents modes de transport peuvent être choisis en toute flexibilité, selon les besoins du moment. Les courses de taxis font partie intégrante de l'offre globale.

Il est très important pour Groen d'opérer à présent une réforme équitable qui établisse un équilibre sain entre les aspects économiques, sociaux et écologiques tels que la mobilité fluide, un emploi de qualité à des conditions correctes pour toutes les personnes concernées et un excellent service.

Récemment, le secteur des taxis traditionnel a été secoué par l'arrivée d'Uber. À l'époque, le gouvernement précédent avait accueilli cet acteur à bras ouverts. En effet, le ministre compétent à l'époque avait fait valoir qu'une telle offre était possible sur la base de l'ordonnance de 1995. Plus de mille Bruxellois se sont dès lors lancés dans une entreprise risquée. Ces personnes présentent un profil social et économique vulnérable, même si elles travaillent pour une multinationale. On ne peut tout simplement pas, à présent, abandonner ces personnes de bonne foi à leur sort.

Avec l'arrivée d'Uber, le service a également changé, avec une application facile, une communication claire, une grande facilité d'utilisation pour le client et une évaluation des chauffeurs. Une décision de justice de 2021 a soudainement menacé de mettre fin à ces activités. Le fond a d'ailleurs été touché en décembre avec l'ordonnance « sparadrap », qui devait éviter à plus de mille personnes de se retrouver tout à coup sans travail.

La question est maintenant de savoir si cette nouvelle ordonnance offre une perspective de solution et de pacification. En tout cas, la réforme doit également assurer de solides solutions de mobilité, un excellent service, à des conditions correctes... À première vue, le projet est conforme en tous points à l'accord de gouvernement et va dans le sens d'une harmonisation qui relève un certain nombre de défis importants. Il discerne un certain potentiel dans le texte, sur lequel il se pose toutefois aussi un certain nombre de questions.

Het ontwerp voorziet dat er drie soorten taxis zullen worden erkend. Hij vraagt in welke mate het mogelijk zal zijn van de ene soort naar een andere soort over te schakelen. Zeker gelet op het feit dat er toch een zelfde basis aan vereiste vaardigheden gehanteerd worden.

De uitwerking van een numerus clausus, de tariefzetting, de overdraagbaarheid van vergunningen, de vergroening van het wagenpark, zijn alvast bijzondere uitdagingen.

Wat de numerus clausus betreft, zegt hij dat het goed en belangrijk is om die vast te leggen. En dit alleen al omwille van het verleden van de taxisector, maar ook omdat het een instrument is om marktwerking te omkaderen. Het laat toe om een gezonde, concurrentiële markt te creëren, zonder dat er uitwassen zijn, waarbij een overaanbod zou leiden tot ongewenste effecten zoals te hoge investeringen in wagens gepaard met te lage tarieven. Een quotum is dus goed en het lijkt gezond dat dit via besluiten zou gaan, omdat zo bijsturingen kunnen gedaan worden in functie van evoluties op het terrein. Wel is het belangrijk dat er heldere criteria zullen worden gehanteerd om die numerus clausus te bepalen. Hij vraagt dus welke criteria gehanteerd zullen worden. Er moet alvast een voldoende aanbod voor de Brusselaars zijn, zodat de taxisector effectief voor mobiliteitsoplossingen kan zorgen. Anderzijds mag het aanbod ok weer niet te groot zijn, omdat dan het risico zou bestaan dat de taxisector onvoldoende inkomsten zou genereren om elkeen een waardig inkomen te waarborgen.

Met betrekking tot de prijs vraagt hij hoe die zich zullen verhouden met de huidige prijzen. Op welke manier zal een garantie worden ingebouwd dat het gebruik van taxi's toegankelijk en betaalbaar zou zijn. Welke criteria zullen gehanteerd worden om de tarieven te bepalen.

Voorts geeft hij aan dat er een einde zou komen aan de ongezonse situatie die historisch gegroeid was met betrekking tot de kostprijs van de vergunningen. Het is een publiek geheim dat er een onverkwikkelijke handel ontstaan is in vergunningen, waar mensen die willen werken zich gedwongen zagen om leningen aan te gaan om monstrueuze bedragen te betalen, in het zwart. Dat zorgde voor een negatieve spiraal waarbij wie te veel had betaald hun vergunning later verkochten voor een nog hoger bedrag. Hoe zal dit eindelijk stoppen ? Er wordt nu bepaald dat de nieuwe vergunningen niet langer zullen kunnen worden overgedragen. Wel is er uitzondering voorzien voor oudere vergunningen, die wel nog zullen kunnen worden overgedragen binnen de familie tot 2^e graad, bij overlijden of rij-onbekwaamheid. Hij vraagt waarom het nodig was een dergelijke uitzondering te voorzien. Hij vraagt tevens of de overnemer van die vergunning die op zijn of haar beurt weer zal kunnen overdragen.

Hij merkt nog op dat de Regering, op basis van artikel 29, § 1, vereisten kan vastleggen met betrekking tot

Le projet prévoit la reconnaissance de trois types de taxis. L'orateur demande dans quelle mesure il sera possible de passer d'un type à l'autre, surtout eu égard au fait que les mêmes compétences de base sont requises.

Le calcul d'un numerus clausus, la détermination des tarifs, la cessibilité des autorisations et le verdissement de la flotte, sont d'ores et déjà des défis particuliers.

En ce qui concerne le numerus clausus, il dit qu'il est bon et important de le fixer, ne fût-ce qu'au vu de l'histoire du secteur des taxis, mais aussi parce que c'est un instrument qui permet d'encadrer les forces du marché. Il permet de créer un marché concurrentiel sain, sans excès, sans surcroît susceptible d'entraîner des effets indésirables tels que des investissements trop élevés dans des voitures, combinés à des tarifs trop bas. Il est donc bon d'avoir un quota, et il semble judicieux de le fixer par voie d'arrêté, car cela permet d'ajuster en fonction des évolutions sur le terrain. Par contre, il est important de fixer le numerus clausus sur la base de critères clairs. Il demande donc quels critères seront utilisés. L'offre doit être suffisante pour les Bruxellois, afin que le secteur des taxis puisse effectivement assurer des solutions de mobilité. D'un autre côté, l'offre ne doit pas être trop importante, sinon le secteur des taxis risque de ne pas générer de recettes suffisantes pour garantir à chacun un revenu décent.

En ce qui concerne le prix, il demande s'il sera comparable aux prix actuels. Comment veillera-t-on à garantir que le recours aux taxis soit accessible et abordable ? Quels critères utilisera-t-on pour déterminer les tarifs ?

Il indique ensuite qu'on mettrait fin à l'évolution historique malsaine qu'a connue le coût des autorisations. C'est un secret de polichinelle qu'un marché douteux s'est développé dans le domaine des autorisations : les personnes désireuses de travailler étaient obligées d'emprunter pour payer des montants monstrueux, et ce au noir. Il en a découlé un cercle vicieux, celui qui avait payé trop cher son autorisation la revendant ensuite encore plus cher. Comment cela va-t-il enfin s'arrêter ? On dispose à présent que les nouvelles autorisations ne pourront plus être cédées. On prévoit toutefois une exception pour les autorisations plus anciennes, qui pourront encore être cédées au sein de la famille jusqu'au deuxième degré, en cas de décès ou d'incapacité de conduire. Il demande pourquoi il a été nécessaire de prévoir une telle exception. Il demande également si le racheteur de l'autorisation pourra la céder à son tour.

Il fait encore remarquer que, sur la base de l'article 29, § 1^{er}, le gouvernement peut fixer des exigences en matière

milieuviriendelijkheid. Hij vraagt welke ambitie hierachter schuil gaat. Het regeerakkoord voorziet een traject voor alle wagens om uitstoot te verminderen, met de LEZ en fiscale hervormingen. Het lijkt alvast aangewezen om sneller te gaan voor de wagens die behoren tot de taxi-sector, aangezien die *de facto* aanzienlijk vaker dan andere wagens rondrijden in Brussel.

Met betrekking tot de vignet vraagt hij of het klopt dat die van toepassing is op een wagen, terwijl de vergunning betrekking heeft op een persoon of een bedrijf.

Er wordt tevens voorzien dat een minimum aan dienstverlening wordt opgelegd. In sommige gevallen is dat een voltijdse dienstverlening en in andere gevallen is dat 20 uur per week. Hij vraag deze verplichting te verduidelen. Klopt het bijvoorbeeld dat één persoon met één vergunning en één auto, 20 uur zal moeten presteren en dat in alle andere gevallen, de voltijdse beschikbaarheid van de auto's wordt vereist ? Hij vraagt hoe dat gecontroleerd zal worden ? Via de applicatie ? En wat verstaat men concreet onder de beschikbaarheid van de wagen ?

Tevens voorziet het ontwerp in voorwaarden die geïntroduceerd worden voor de chauffeurs, voor de vergunninghouders en voor de vignetten. Sommige van die nieuwe voorwaarden zijn vanzelfsprekend, bijvoorbeeld wanneer die betrekking hebben op de naleving van de wegcode en de verkeersveiligheid. Hij zegt wel te willen weten wat er zal gebeuren als dit gestemd wordt door het Parlement. Hoeveel chauffeurs of ondernemingen zouden dan onmiddellijk moeten stoppen met werken ? Geen, enkelen of honderden ? Is er een helder zicht op aantal overtredingen door taxichauffeurs ? Een bepaling verwijst naar eventuele veroordelingen in buitenland. Wat wordt hiermee beoogd ? Klopt het dat die bepaling vooral betrekking heeft op de multinationals die in tientallen landen opereren. Sommigen onder hen zouden dan alvast vandaag al uitgesloten moeten worden indien dit toegepast zou worden ?

Met betrekking tot de overgang van de huidige naar een nieuwe situatie heeft de Raad van State zich al kritisch uitgelaten over de manier waarop dit wordt aangepakt. Hij vraagt dan ook wat de stand van zaken is van het verloop van de infosessies en de vormingen ? Hoeveel van die sessies zijn er al afgerond, hoeveel mensen staan op wachtlijst ? Wat is het slaagpercentage ? Zit men in deze op schema of zal men nog bijkomende maatregelen moeten nemen om iedereen een eerlijke kans te bieden om die overgang te kunnen maken ?

Hij vraagt nog of het klopt het dat het traject dat Regering voor ogen houdt voor chauffeurs met Vlaamse en Waalse licenties er een is waar zij alleen kunnen blijven werken als zij een Brusselse onderneming creëren, met een vergunning, waarbij dan een voltijds aanbod gecreëerd kan worden ? Klopt het ook dat er controles

de respect de l'environnement. Il demande quelle ambition se cache là-dedrière. Avec la LEZ et les réformes fiscales, l'accord de gouvernement prévoit une réduction progressive des émissions de toutes les voitures. Il semble en tout état de cause indiqué d'aller plus vite pour la flotte du secteur des taxis, puisque ces voitures circulent *de facto* beaucoup plus souvent que les autres à Bruxelles.

En ce qui concerne la vignette, il demande s'il est vrai qu'elle s'applique à une voiture, alors que l'autorisation concerne une personne ou une entreprise.

Il est également prévu d'imposer un service minimum : un service à temps plein dans certains cas, et 20 heures par semaine dans d'autres cas. Il demande de clarifier cette obligation. Est-il vrai, par exemple, qu'une personne disposant d'une autorisation et d'une voiture devra prêter 20 heures et que, dans tous les autres cas, les voitures doivent être disponibles à plein temps ? Il demande comment on contrôlera cela. Par le biais de l'application ? Et qu'est-ce que concrètement par la disponibilité de la voiture ?

Le projet prévoit également la mise en place de conditions pour les chauffeurs, pour les titulaires d'une autorisation et pour les vignettes. Certaines de ces nouvelles conditions vont de soi, par exemple lorsqu'elles concernent le respect du Code de la route et la sécurité routière. L'orateur dit toutefois qu'il souhaite savoir ce qui se passera si le Parlement vote cette mesure. Combien de chauffeurs ou d'entreprises devraient-ils alors cesser immédiatement de travailler ? Aucun, quelques-uns ou des centaines ? A-t-on une vue claire du nombre d'infractions commises par les chauffeurs de taxi ? Une disposition fait référence à d'éventuelles condamnations à l'étranger. Que vise-t-on par là ? Est-il vrai que cette disposition concerne principalement les multinationales actives dans des dizaines de pays ? Certaines devraient-elles être exclues dès aujourd'hui si on appliquait cela ?

En ce qui concerne le passage de la situation actuelle à une nouvelle situation, le Conseil d'État s'est déjà montré critique au sujet de la manière de gérer cette transition. L'orateur demande donc ce qu'il en est des séances d'information et de formation. Combien de ces séances ont-elles déjà été finalisées, combien de personnes sont sur liste d'attente ? Quel est le taux de réussite ? Est-on dans les temps ou faudra-t-il encore prendre des mesures supplémentaires pour offrir à chacun une véritable chance de pouvoir faire cette transition ?

Il demande également s'il est vrai que, dans la voie envisagée par le gouvernement pour les chauffeurs titulaires d'une licence wallonne ou flamande, ces derniers ne peuvent continuer à travailler que s'ils créent une entreprise à Bruxelles, avec une autorisation, qui permet de créer une offre à temps plein ? Est-il également vrai

zijn voorzien voor de houders van Vlaamse en Waalse vergunningen op de naleving van de regels waaraan zij onderhevig zijn ? De Raad van State zegt hierover nochtans explicet dat dit het onderwerp moet uitmaken van een samenwerkingsakkoord.

Tenslotte geeft hij aan dat het uitstekend is dat er een evaluatie wordt voorzien. Helaas behoort het tot de slechte gewoonten om voorziene evaluaties nooit te maken, vaak door een gebrek aan middelen en planning. Hij roept de Regering dan ook op om die evaluatie reeds van bij het begin te plannen. Ook hier vraagt hij wel dat explicet zou worden gemaakt hoe die evaluatie zal gebeuren. Groen is in elk geval voorstander om daarbij uit te gaan van de mobiliteit, de verkeersveiligheid, de uitstoot, de kwaliteit van de werkomstandigheden, de economische gezondheid van de sector, de good governance en, natuurlijk, de kwaliteit van dienstverlening. Logischerwijs moeten ook alle stakeholders en experts worden betrokken bij de voorbereiding van de evaluatie zodat zij hun advies zouden kunnen inbrengen in het proces. Hij vraagt dat bevestigd zou worden dat dit de bedoeling is van de Regering.

Hij zegt nog te hopen dat met de inbreng van de parlementaire activiteiten gekomen zal worden tot een coherent geheel dat zal zorgen voor een oplossing van de problemen, voor een eerlijk speelveld, voor goede jobs voor mensen met een kwetsbaar profiel en voor een uitstekende flexibele mobiliteitsoplossing voor de Brusselaars.

De heer Youssef Handichi zegt dat deze hervorming van de taxisector veel tijd heeft gevergd. Het heeft niet minder dan 7 jaar geduurd om van deze tekst te bevallen.

Nochtans vereisten de digitale en technologische evolutie en de komst van Uber snelle en doortastende beslissingen om te voorkomen dat dergelijke platforms het grondgebied van het Brussels Gewest zouden binnendringen. Maar al die jaren van passiviteit hebben de situatie verergerd. Op geen enkel moment heeft de minister-president zich ingezet om de chauffeurs te verenigen in het verzet tegen Uber. Er werd zelfs voor gekozen om de chauffeurs te verdelen.

Uber heeft zich volop in Brussel kunnen vestigen en daar illegaal kunnen werken. De arbeidsomstandigheden van alle Brusselse chauffeurs, zowel voormalige VVC-chauffeurs als taxichauffeurs, zijn naar beneden gehaald.

Toch moet worden vastgesteld dat de minister-president helemaal niet anti-Uber is. Met dit taxiplan kan Uber zijn activiteiten voortzetten. Nog beter dan voorheen, want hun werking zal nu gelegaliseerd worden.

Het was nochtans het moment om multinationals als Uber en Heetch, die geen scrupules hebben ten aanzien van de chauffeurs die zij uitbuiten, noch ten aanzien van

que des contrôles sont prévus pour les titulaires d'autorisations wallonnes et flamandes, quant au respect des règles auxquelles ils sont soumis ? À cet égard, le Conseil d'État dit pourtant explicitement que cela doit faire l'objet d'un accord de coopération.

Enfin, il se félicite qu'on prévoie une évaluation. Souvent, malheureusement, faute de moyens et de planification, on a la mauvaise habitude de ne jamais effectuer les évaluations prévues. Il demande donc au gouvernement de planifier cette évaluation d'emblée. Là aussi, il demande toutefois de définir explicitement les modalités de l'évaluation. En tout état de cause, Groen est favorable à ce qu'elle soit basée sur la mobilité, la sécurité routière, les émissions, la qualité des conditions de travail, la santé économique du secteur, la bonne gouvernance et, bien sûr, la qualité du service. Logiquement, toutes les parties prenantes et tous les experts doivent également être associés à la préparation de l'évaluation afin de pouvoir contribuer au processus par leur avis. Il demande la confirmation que telle est bien l'intention du gouvernement.

Il dit également espérer qu'avec la contribution des travaux parlementaires, on obtiendra un ensemble cohérent qui permettra de régler les problèmes, d'assurer des conditions de concurrence équitables, de bons emplois pour les personnes au profil vulnérable et une solution de mobilité flexible et de grande qualité pour les Bruxellois.

M. Youssef Handichi indique que cette réforme du secteur du taxi a pris un temps dingue. Il a fallu pas moins de 7 ans pour accoucher de ce texte.

Pourtant, l'évolution numérique et technologique, et l'arrivée d'Uber imposaient de prendre des décisions rapides et fermes pour empêcher de telles plateformes de s'attaquer au territoire de la Région bruxelloise. Mais toutes ces années d'inaction ont fait pourrir la situation. À aucun moment le Ministre-Président n'a travaillé à l'unité des chauffeurs pour s'opposer à Uber. Il a même été fait le choix de diviser les chauffeurs.

Uber a largement pu s'installer sur le territoire bruxellois et y travailler en toute illégalité. Les conditions de travail de tous les chauffeurs bruxellois, tant des anciens chauffeurs LVC que des chauffeurs taxis, ont été tirées vers le bas.

Toutefois, il faut constater que le Ministre-Président n'est pas du tout anti-Uber. Avec ce plan taxi, Uber peut continuer ses activités. Même mieux qu'avant, puisque leur fonctionnement sera dorénavant légalisé.

C'était pourtant le moment de mettre dehors les multinationales telles qu'Uber et Heetch, qui n'ont aucun scrupule, ni à l'égard des chauffeurs qui en dépendent et

de landen waarin zij opereren terwijl zij alle belastingen ontduiken, buiten te zetten. Uber verdient immers niet minder dan 2,5 miljoen euro per maand in Brussel, terwijl het in een belastingparadijs is gevestigd. Het zijn echter de VVC-chauffeurs die deze rijkdom genereren, waarvoor de reserveringsplatforms elkaar bestrijden.

Deze elektronische reserveringsplatforms, zoals Uber, Heetch, Void, Taxis Verts, Taxis Bleus enz. kunnen nu legaal blijven werken.

Deze platforms zullen alleen een erkenning moeten krijgen, onder de volgende voorwaarden : een vestigingseenheid in België hebben en de administratie toegang geven tot bepaalde gegevens. In de praktijk zijn deze voorwaarden niet meer dan formaliteiten.

Met deze vestigingseenheid kan Uber al zijn winst naar belastingparadijzen blijven sluizen. Het gaat er zelfs niet om een maatschappelijke zetel te hebben, maar slechts een eenvoudige tussenpersoon die in België is aangegeven, een middel dat het reeds in Vlaanderen heeft. In tegenstelling tot wat de PS-verkozenen beweren, zal Uber niet meer belastingen betalen dan voorheen, zal het niet meer socialezekerheidsbijdragen moeten betalen dan voorheen en zal het geen ontslagvergoeding moeten garanderen.

De PS en Ecolo hebben uitgebreid in de pers verklaard dat zij anti-Uber zijn. Maar dit is niet anti-Uber zijn. Ze laten hen zich rustig installeren en hun activiteiten voortzetten. Nog comfortabeler dan voorheen, want nu zullen ze het volstrekt legaal doen.

Door dit te doen, weet u dat Uber nog meer zal kunnen groeien. Er is een duidelijke wet van het kapitalisme, de groten eten de kleinen. Uber, de grote, maakt het zich gemakkelijk en kan misschien zelfs door de standplaatssector razen.

In deze context werd Taxis Verts reeds overgenomen door D'Ieteren, het vierde grootste fortuin van België. Uber is nog groter. Het lijdt dan ook geen twijfel dat Uber, gezien zijn gewicht, uiteindelijk de strijd van de platforms zal winnen en zijn voorwaarden aan de hele sector zal opleggen. Het feit dat het ontwerp van ordonnantie het aan de regering overlaat om veel punten bij besluit te regelen, zal er ongetwijfeld toe leiden dat de minister-president onder grote druk komt te staan van Uber.

Hij zegt dat een taxichauffeur hem onlangs vertelde dat hij altijd op de PS had gestemd, afgaand op de belofte van de minister-president om de verschrikkelijke concurrentie van Uber een halt toe te roepen. Nu heeft hij begrepen dat dat niet het geval zal zijn.

qu'elles exploitent, ni à l'égard des pays dans lesquels elles s'implantent tout en éludant tout paiement d'impôt. En effet, Uber gagne, sur le territoire bruxellois, pas moins de 2,5 millions d'euros par mois, tout en étant installé dans un paradis fiscal. Or, ce sont les chauffeurs LVC qui génèrent cette richesse, qui est telle que les plateformes de réservation se bataillent entre elles.

Ces plateformes de réservation électroniques telles que les applications Uber, Heetch, Void, Taxis Verts, Taxis Bleus, etc. peuvent maintenant continuer à opérer en toute légalité.

Il suffira juste à ces plateformes d'obtenir un agrément, aux conditions suivantes : avoir une unité d'établissement en Belgique et donner accès à l'administration à certaines données. Concrètement, ces conditions sont de simples formalités.

Avec cette unité d'établissement, Uber peut continuer à transférer tous ses bénéfices dans des paradis fiscaux. Il ne s'agit pour eux même pas de disposer d'un siège social, mais juste d'un simple intermédiaire déclaré en Belgique, un dispositif qu'il possède déjà en Flandre. Contrairement aux déclarations des élus PS, Uber ne paiera pas plus d'impôts qu'avant, n'aura pas à payer plus de cotisations sociales qu'avant et ne devra pas non plus garantir des indemnités de licenciement.

Le PS et Ecolo ont largement dit dans la presse être anti-Uber. Mais ce n'est pas ça, être anti-Uber. Ils les laissent tranquillement s'installer et continuer leurs activités. Même plus confortablement qu'avant, puisque maintenant ils le feront en toute légalité.

En faisant ça, vous savez qu'Uber pourra grossir encore plus. Il y a une loi claire du capitalisme, le gros mange le petit. Uber, le gros, s'installe confortablement et peut même sévir dans le secteur du taxi de station.

Dans ce contexte Taxis Verts a déjà été racheté par D'Ieteren, 4^e plus grosse fortune de Belgique. Uber est encore plus gros. Il ne fait donc pas de doute qu'Uber, vu son poids, finira par gagner la bataille des plateformes et imposera ses conditions à tout le secteur. Le fait que le projet d'ordonnance laisse le soin au Gouvernement de régler de nombreux points par arrêté aura pour conséquence que le Ministre-Président subira sans aucun doute de très fortes pressions de la part d'Uber.

Il indique qu'un taximan lui expliquait récemment avoir toujours voté PS en se fiant aux déclarations du Ministre-Président, qui promettait de mettre fin à la concurrence terrible d'Uber. Maintenant il a compris que ce ne sera pas le cas.

Zelfs de weinige vorderingen die in deze tekst zijn opgenomen, zijn niet echt vorderingen. Het nieuwe taxiplan voorziet eindelijk in een minimumtarief voor de ritten. De chauffeurs wachten hier al lang op. De ordonnantie biedt echter geen enkele garantie voor het minimumbedrag van dit tarief. De regering zal dit minimumtarief en de verhoging ervan bij besluit vaststellen.

Terwijl de regering tot nu toe haar beleid bij besluit kon toepassen, zal zij, nu Uber zich comfortabel kan vestigen, met de multinational moeten afrekenen. We hebben echter al gezien dat wanneer de situatie hem niet bevalt, Uber niet aarzelt om gewoon de stekker eruit te trekken, waardoor alle chauffeurs zonder inkomen komen te zitten en de druk op de regering enorm toeneemt. En een minimumtarief voor de ritten garandeert nog steeds geen correct miniminkomen. Hij vraagt zich af hoe het anders kon toen hij een collega van de MR hoorde zeggen dat 8 euro nog te hoog zou zijn voor een ritprijs.

Hetzelfde geldt voor de numerus clausus. We kunnen nu al voorspellen dat Uber uiteindelijk zal beslissen over de numerus clausus die hem uitkomt. Hij herinnert zich dat tijdens de vorige zittingsperiode een vertegenwoordiger van Uber Belgium die in het Parlement was uitgenodigd, had aangegeven dat hij 6.000 chauffeurs in Brussel wilde hebben. Ergens geeft de minister-president Uber alle macht over een sector die zeker nieuw leven ingeblazen moet worden, maar niet om nog meer onderworpen te worden aan een gewetenloze multinational.

Om Uber het hoofd te bieden, hebben de taxibedrijven verschillende applicaties gelanceerd, de MIVB heeft expertise in de « MaaS »-applicatie. Hij vraagt waarom het Gewest nog steeds geen goedkeuring heeft gevraagd voor zijn eigen applicatie, terwijl het eerste ontwerp-taxiplan van de heer Pascal Smet daar zeven jaar geleden al in voorzag. Toch was dit een concrete oplossing om de particuliere bemiddelaars uit te schakelen. Hij benadrukt dat de regering volgens de PTB onmiddellijk deze openbare applicatie moet invoeren.

Hij zegt ook dat de PTB zal blijven strijden voor een reguleren van de taxisector die het model van multinationals zoals Uber, Heetch en consorten uitsluit, en voor een einde aan de sociale dumping in de hele sector. Het is noodzakelijk om Uber en zijn model uit te schakelen, zoals in Barcelona mogelijk is gebleken dankzij de uitvoering van een gezamenlijk taxiplan dat de hele taxisector moderniseert en nieuw leven inblaast met hetzelfde statuut en dezelfde regels, zonder oneerlijke concurrentie, een neutrale applicatie die door de overheidssector wordt beheerd en echt efficiënt is.

Tot slot herinnert hij eraan dat de betrokkenen reeds lang om één enkel statuut voor de chauffeurs vragen.

Même les quelques avancées inscrites dans ce texte n'en sont pas vraiment. Le nouveau plan taxi prévoit enfin un tarif minimum pour la course. C'était attendu depuis longtemps par les chauffeurs. Mais l'ordonnance ne prévoit aucune garantie sur le montant minimal de ce tarif. C'est le Gouvernement qui déterminera par voie d'arrêté ce tarif minimum de la course ainsi que la majoration.

Si le Gouvernement pouvait jusqu'à présent encore appliquer sa politique par voie d'arrêté, maintenant qu'Uber peut s'installer confortablement, il faudra composer avec la multinationale. Or, on a déjà pu constater que lorsque la situation ne lui convenait pas, Uber n'hésite pas à tout simplement débrancher la prise, laissant tous les chauffeurs sans revenu, et mettant une pression énorme sur le Gouvernement. Et puis, un tarif minimum de la course n'assure toujours pas un revenu minimum correct garanti. Il se demande comment il pourrait en être autrement lorsqu'il entend un collègue du MR indiquer qu'un montant de 8 euros serait encore trop élevé pour une course.

Même chose pour le numerus clausus. On peut déjà prédire qu'Uber décidera finalement du numerus clausus qui lui convient. Il se souvient que lors de la précédente législature, un représentant d'Uber Belgium invité au Parlement avait indiqué vouloir disposer de 6.000 chauffeurs à Bruxelles. Quelque part, le Ministre-Président offre à Uber tout pouvoir sur un secteur qui avait certes besoin d'être dynamisé, mais pas d'être soumis encore plus à une multinationale sans scrupule.

Afin de s'opposer à Uber, des sociétés de taxi ont lancé diverses applications, la STIB a une expertise d'application « MaaS ». Il demande pourquoi la Région n'a, elle, toujours pas demandé d'agrément pour sa propre application alors que celle-ci était même déjà prévue dans le premier projet de plan taxi de M. Pascal Smet il y a 7 ans. Or si l'il s'agissait là pourtant d'une solution concrète pour couper court aux intermédiaires privés. Il souligne que pour le PTB, le Gouvernement doit mettre en place immédiatement cette application publique.

Il indique encore que le PTB continuera à se battre pour une réglementation du secteur taxi qui exclue le modèle des multinationales telles Uber, Heetch et consorts, et pour que cesse le dumping social sur tout le secteur. Il est nécessaire de mettre dehors Uber et son modèle, comme cela a été possible à Barcelone grâce à la mise en place d'un plan taxi, concerté, qui modernise et redynamise tout le secteur taxi avec un même statut et les mêmes règles, sans concurrence déloyale, une application neutre gérée par le public et vraiment efficace.

Enfin, il rappelle qu'un statut unique pour les chauffeurs est demandé de longue date par les personnes concernées.

Wat de opleiding betreft, zegt hij dat het goed is dat alle chauffeurs dezelfde opleiding krijgen. Dit is ook het geval voor het bekwaamheidsattest, hoewel het betrekenswaardig is dat de ervaring van VVC-chauffeurs, die soms al jaren in dienst zijn, in het geheel niet in aanmerking wordt genomen. Temeer daar de chauffeurs klagen dat er niet genoeg plaats is voor de opleidingen en dat chauffeurs die elke dag proberen zich in te schrijven, hier niet in slagen.

Het feit dat standplaats taxi's hun vergunningen kunnen blijven overdragen, maar dat straat taxi's dat niet meer kunnen, is een probleem. Sommigen zullen dus hun handelsonderneming kunnen opwaarderen, anderen niet. Waarom dit verschil?

Tot slot zegt hij aan de minister-president dat er nog tijd is om een openbare applicatie te ontwikkelen, de deur echt te sluiten voor Uber en te stoppen met de liberalisering van de sector.

De heer Hicham Talhi merkt op dat zijn partij al veelvuldig is geciteerd voordat hij het woord heeft genomen en maakt dus van de gelegenheid gebruik om het werk van de oppositiepartijen te onderstrepen, met name de MR en de N-VA, die amendementen zullen indienen en die echt parlementair werk verrichten, ook al hebben zij verschillende visies op het dossier. Hij zegt ook te hebben gehoord dat de PTB ook amendementen zal indienen. Hij kijkt ernaar uit om over deze amendementen te kunnen debatteren.

Ter inleiding wil hij ook zeggen dat de Ecolo-fractie verheugt is over de uitvoering van een punt van het meerderheidsakkoord met het taxiplan. Dat komt eindelijk in het Parlement na 8 jaar anarchie en juridische guerrilla ten nadele van de chauffeurs, en met name die van de traditionele taxi's. Hij hoopt dat dit plan voor de nodige rust in de sector zal zorgen.

In zijn tussenkomst zal hij eerst de belangrijke elementen van de ordonnantie belichten en vervolgens kleine verzoeken om verduidelijking doen.

Alvorens op de artikelen in te gaan, wenst hij terug te komen op het besluit van 16 juli 2021, waarin het statuut van de chauffeurs eindelijk wordt geharmoniseerd, met name wat het bekwaamheidsattest betreft. Er is echter een vrij groot probleem met het maken van afspraken en een verzadiging, zowel voor de VVC's als voor de traditionele taxi's, dus er zal moeten worden nagedacht over een verlenging van de termijnen.

Artikel 4 van het ontwerp creëert de nieuwe taxicategorieën ter verduidelijking en vereenvoudiging. Er wordt een einde gemaakt aan de verwarring die er heerste. Er zullen

Pour ce qui est de la formation, il indique qu'il est bon de prévoir une même formation pour tous les chauffeurs. C'est également le cas pour le certificat de capacité, même si on peut regretter que l'expérience des chauffeurs LVC, qui travaillent parfois depuis des années, ne soit absolument pas prise en compte. D'autant que les chauffeurs se plaignent qu'il n'y a pas assez de place pour les formations et que des chauffeurs qui essaient tous les jours de s'inscrire n'y arrivent pas.

Quant au fait que les taxis de station pourront continuer à céder leurs licences, mais que ce ne sera plus le cas pour les taxis de rue, cela pose problème. Certains pourront donc valoriser leur fonds de commerce alors que d'autres pas. Pourquoi cette différence ?

Il finit par dire au Ministre-Président qu'il est toujours temps de développer une application publique, de vraiment fermer la porte à Uber et d'arrêter de libéraliser le secteur.

M. Hicham Talhi remarque que son parti a été beaucoup cité avant d'avoir pris la parole, alors il en profite pour souligner le travail des partis de l'opposition, notamment le MR et la N-VA, qui déposeront des amendements et qui font du vrai travail parlementaire même s'il a des visions différentes sur le dossier. Il dit également entendre que le PTB déposera lui aussi des amendements. Il indique avoir hâte de pouvoir débattre de ces amendements.

Il veut également dire, en préambule, que le groupe Ecolo se réjouit de la mise en œuvre d'un point de l'accord de majorité avec ce plan taxi. Celui-ci arrive enfin au Parlement après 8 années d'anarchie et de guérilla juridique au détriment des chauffeurs, et spécifiquement ceux des taxis traditionnels. Il espère que ce plan va apporter de la sérénité à ce secteur qui en avait bien besoin.

Son intervention va d'abord souligner les éléments importants de l'ordonnance et, ensuite, il fera de petites demandes de clarification.

Avant d'aborder les articles, il veut revenir à l'arrêté du 16 juillet 2021, qui harmonise enfin les statuts des chauffeurs, notamment avec le certificat de capacité. Il y a néanmoins un problème assez important pour la prise de rendez-vous et un engorgement, tant du côté de la LVC que des taxis traditionnels, et il va dès lors falloir réfléchir à une prolongation des délais.

L'article 4 du projet crée les nouvelles catégories de taxi pour plus de clarté ainsi qu'une simplification. Il est mis fin à la confusion qui régnait. Il y aura désormais des

nu standplaats taxi's, straattaxi's en ceremoniële taxi's zijn. Hij benadrukt dat ervoor moet worden gezorgd dat die laatste niet de poort naar toekomstig misbruik vormen.

Vervolgens wordt in ditzelfde artikel een belangrijk onderwerp van deze hervorming genoemd, namelijk het maximumaantal vignetten dat kan worden afgegeven, de numerus clausus. Hij zegt dat zijn partij ervoor pleit het huidige aantal VVC's in Brussel niet te overschrijden, aangezien de prioriteit voor alles moet liggen bij de economische levensvatbaarheid van de sector, met de klantentevredenheid op de tweede plaats. Het doel moet zijn over voldoende voertuigen te beschikken om aan het aanbod te kunnen voldoen, maar in geen geval om binnen 30 seconden over een voertuig te kunnen beschikken, zoals de grote exploitanten willen, want dat gaat ten koste van de chauffeurs, die ontelbare uren zouden moeten werken om te kunnen overleven.

Hij wijst erop dat Uber na 13 jaar nog steeds niet winstgevend is in meer dan 1.000 steden wereldwijd. Uber streeft naar een monopoliesituatie om vervolgens winstgevend te worden. Hij zegt dat dit niet het model is dat hij voor Brussel wil.

Artikel 5 bepaalt dat de vergunningen voortaan aan een natuurlijke persoon worden verleend. Dit is een goede zaak en zal een betere controle van en toezicht op de vergunningen mogelijk maken.

In artikel 9 worden de voorwaarden vastgesteld voor weigering van verlenging van de exploitatievergunning. Hij herinnert eraan dat, wil deze toekomstige ordonnantie ten volle effect sorteren, een administratie op haar taak berekend moet zijn, en dat is thans duidelijk niet het geval. De agglomeratie moet grondig worden hervormd met voldoende middelen om al haar taken te kunnen vervullen, met name de controletaak. Maar zij moet ook toegankelijk zijn voor alle chauffeurs, wat vandaag duidelijk niet het geval is.

Artikel 10 heeft betrekking op een tweede fundamentele punt van deze hervorming, namelijk de niet-overdraagbaarheid van de vergunningen. Dit is een sterk statement, waar hij zegt volledig achter te staan. De taxidienst is een gedelegeerde openbare dienst en het was dan ook abnormaal dat door speculatie op de prijs van de nummerplaten, die oorspronkelijk gratis werden verstrekt, een groot aantal gemotiveerde chauffeurs de mogelijkheid werd ontnomen er een te verkrijgen. Hij wil de bezorgde chauffeurs echter geruststellen dat zij zich niet langer zorgen hoeven te maken over de waarde van hun vergunning, maar dat zij economisch levensvatbaar zullen worden door hun kernactiviteit, het vervoeren van klanten, uit te oefenen.

Artikel 21 regelt het vergunningsmechanisme. Dit systeem zal de regulering van de tussenpersonen mogelijk

taxis de station, des taxis de rue et des taxis de cérémonie. Il souligne qu'il faudra veiller à ce que ces derniers ne soient pas la porte d'entrée pour de futurs abus.

Ensuite ce même article évoque un sujet majeur de cette réforme, à savoir le nombre maximum de vignettes qui pourra être délivré, le numerus clausus. Il indique que son parti plaide pour ne pas dépasser le nombre actuel de LVC bruxellois, dans la mesure où la priorité doit être la viabilité économique du secteur avant toute autre considération, la satisfaction des clients venant juste ensuite. L'objectif doit être d'avoir suffisamment de véhicules pour répondre à l'offre, mais en aucun cas de pouvoir avoir un véhicule dans les 30 secondes comme le souhaitent les grands opérateurs, car c'est au détriment des chauffeurs, qui devraient préster des heures incalculables pour pouvoir survivre.

Il souligne qu'Uber n'est toujours pas rentable après 13 ans de présence dans plus de 1.000 villes dans le monde. Uber vise une situation de monopole pour pouvoir ensuite devenir rentable. Il indique que ce n'est pas le modèle qu'il souhaite pour Bruxelles.

L'article 5 dispose que les licences seront désormais octroyées à une personne physique. C'est une bonne chose et cela permettra un meilleur contrôle et suivi des licences.

L'article 9 fixe les conditions de refus de renouvellement de l'autorisation d'exploiter. Il rappelle que pour que cette future ordonnance puisse être pleinement effective, il faut une administration à la hauteur, et ce n'est clairement pas le cas aujourd'hui. Il faut que l'agglomération soit reformée en profondeur avec des moyens suffisants pour remplir toutes ses missions et notamment celle des contrôles. Mais elle doit aussi être accessible à tous les chauffeurs, ce qui n'est manifestement pas le cas aujourd'hui.

L'article 10 touche à un second point fondamental de cette réforme, notamment l'inaccessibilité des licences. C'est un parti pris fort, qu'il indique soutenir totalement. Le service de taxi est une mission de service public déléguée et il était, dès lors, anormal que la spéculation sur le prix des plaques, qui étaient à l'origine octroyées à titre gratuit, prive un grand nombre de chauffeurs motivés de la possibilité d'en acquérir une. Il veut néanmoins rassurer les chauffeurs inquiets en leur indiquant qu'ils ne devront plus se soucier de la valorisation de leur licence, mais ils deviendront viables économiquement en faisant leur core business, déposer des clients.

L'article 21 règle le mécanisme d'agrément. Ce système va permettre la régulation des intermédiaires et

maken en dat is van essentieel belang. Dit vergunningsmechanisme zal een einde maken aan de misbruiken van een machtspositie, zoals het verbieden aan hun traditionele taxichauffeurs om het tarief 2 te gebruiken voor ritten buiten Brussel of het opleggen van forfaitaire tarieven. Bovendien verbiedt artikel 30 de bemiddelaars uitdrukkelijk om een chauffeur te verbieden voor meerdere platforms te rijden. Dit is noodzakelijk om de concurrentie in het voordeel van de chauffeurs te laten werken. Hij herinnert eraan dat in het verleden sommige chauffeurs alleen al om deze eenvoudige reden waren uitgesloten.

Artikel 29 betreft de vereisten voor de voertuigen, die zullen worden geregeld bij een regeringsbesluit dat de ambitie zal bepalen. Hij wil er echter wel op wijzen dat er proactief moet worden gewerkt aan de installatie van elektrische laadpalen op taxistandplaatsen, maar ook op andere plaatsen, zodat de chauffeurs van standplaats- en straattaxi's hun voertuigen kunnen opladen. Met betrekking tot eventuele steun, via premies, om van voertuig te veranderen, deelt hij mee dat hij op de hoogte is van de financiële situatie van het Gewest. Daarom stelt hij voor dat Brussel Mobiliteit de chauffeurs op gezette tijden een groepsaankoop van voertuigen aanbiedt en zo de aankoopprijs van de voertuigen verlaagt. Dat is een andere oplossing om tot hetzelfde resultaat te komen. Vervolgens zullen we waakzaam moeten zijn en als de markt zo krap blijft, zal een overgangsperiode nodig zijn. Maar op termijn zal de hele sector uitstootvrij moeten zijn.

Volgens artikel 31 zullen de tarieven worden vastgesteld bij besluit van de regering. Het minimumtarief is zeer goed nieuws en zal exclusief commissie moeten worden vastgesteld. Het bedrag moet immers overeenstemmen met wat de chauffeur netto zal ontvangen. Dit zal de bemiddelaars ertoe aanzetten weinig of geen commissie te nemen op kleine ritten. Er is een mechanisme nodig dat rekening houdt met veranderingen in de brandstofprijzen, maar ook in de energieprijzen, bijvoorbeeld als opladen morgen veel duurder wordt.

Artikel 32 betreft de reclame op de voertuigen. Maar hij zegt dat hij wil dat het ethisch handvest wordt ontwikkeld alvorens de toepassing van enige reclame in overweging te nemen. Zijn fractie is het namelijk niet eens met de gril van sommige partijen om bijvoorbeeld kansspelen te promoten. Bovendien moet erop worden toegezien dat het imago van de voertuigen niet wordt geschaad indien reclame wordt toegestaan. Chauffeurs moeten advertenties altijd kunnen weigeren, maar bovenal moeten zij een billijke financiële vergoeding krijgen. Hij heeft al andere pistes genoemd, zoals een partnerschap tussen visit.brussels en de taxisector, met de mogelijkheid om, waarom niet, museumtickets of andere tickets tegen een voorkeurtarief te verkopen in de voertuigen.

Het in artikel 39 bedoelde adviescomité dient representatief te zijn en er dient op te worden toegezien dat de

c'est essentiel. Ce mécanisme d'agrément permettra de mettre fin aux abus découlant d'une position dominante, comme le fait qu'ils interdisaient par exemple à leurs chauffeurs de taxi traditionnel d'utiliser le tarif 2 lors des courses hors Bruxelles ou imposaient des courses au forfait. En outre, l'article 30 interdit explicitement aux intermédiaires d'interdire à un chauffeur la possibilité de rouler pour plusieurs plateformes. C'est nécessaire pour que la concurrence puisse jouer au bénéfice des chauffeurs. Il rappelle que par le passé, certains chauffeurs avaient été exclus pour cette simple raison.

L'article 29 concerne les exigences imposées aux véhicules, qui seront réglées par un arrêté gouvernemental qui déterminera l'ambition. Mais il souhaite indiquer qu'il faut être proactif en termes d'installation de bornes électriques aux stations de taxis, mais aussi à d'autres endroits, pour permettre aux chauffeurs de taxi de station et de rue de charger leur véhicule. Concernant une éventuelle aide, via des primes, pour changer de véhicule, il indique connaître la situation financière de la Région. Il propose donc que Bruxelles Mobilité puisse proposer périodiquement aux chauffeurs un achat groupé de véhicules et faire ainsi baisser le prix d'achat des véhicules. C'est une solution différente pour arriver au même résultat. Ensuite il faudra être vigilant et si le marché reste aussi tendu, il faudra une période transitoire. Mais à terme, c'est l'ensemble du secteur qui devra être zéro émission.

Selon l'article 31, c'est un arrêté du gouvernement qui déterminera les tarifs. Le tarif minimum est une très bonne nouvelle et il devra être déterminé hors commission. En effet, le montant devra correspondre à ce que le chauffeur touchera en net. Cela incitera les intermédiaires à ne pas prendre ou à prendre peu de commissions sur les petites courses. Il faut un mécanisme qui permette une évolution des prix des carburants, mais aussi de l'énergie, par exemple si demain la recharge devient beaucoup plus chère.

L'article 32 concerne les publicités sur les véhicules. Mais il indique qu'il souhaite que la charte d'éthique soit signée avant d'envisager l'application de quelque publicité que ce soit. En effet, son groupe ne partage pas la lubie de certains partis de faire la promotion des jeux de hasard, par exemple. Il faut, en outre, faire attention à la dégradation de l'image des véhicules si on permet d'y apposer des publicités. Les chauffeurs doivent toujours avoir la faculté de refuser des publicités, mais surtout, ils doivent recevoir une compensation financière équitable. Il a déjà évoqué d'autres pistes comme, par exemple, un partenariat entre visit.brussels et le secteur du taxi avec, pourquoi pas, la possibilité de vendre dans les véhicules des tickets de musée ou autres à un tarif préférentiel.

Le comité de consultation tel que prévu à l'article 39 devra être représentatif et il faudra veiller à ce que les

mandaten beperkt zijn in de tijd. Hij zegt dat hij veel heeft geleerd van gestructureerde organisaties, maar ook van het luisteren naar alleenstaande chauffeurs zonder structuur of kleine zelfstandigen.

Met betrekking tot artikel 41 en de tuchtraad wenst hij te weten of de bemiddelaars zich tot de raad kunnen wenden met betrekking tot een chauffeur. Momenteel worden chauffeurs immers soms gedagvaard zonder vergoeding en vaak zonder eerbiediging van het recht op verdediging.

Artikel 53 is noodzakelijk en voorkomt dat de fouten van de ordonnantie van 1995 worden herhaald. Een periodieke evaluatie zal het mogelijk maken fouten te corrigeren en deze ordonnantie zo nodig aan te passen, en te beoordelen of de markt in overeenstemming is met het aantal voertuigen. Daarom zal er eenstemmigheid moeten zijn over de instantie die verantwoordelijk zal zijn voor de sociaal-economische ontwikkeling.

Hij wenst ook te wijzen op een zwart punt in het ontwerp van ordonnantie. Hij herinnert eraan dat hij herhaaldelijk heeft aangedrongen op de noodzaak van een vervrouwelijking van de sector, met name door middel van quota en voorbehouden vergunningen voor vrouwen. Het zou mogelijk zijn geweest om zeer bescheiden te beginnen en in de loop van de tijd op te bouwen. De minister-president had herhaaldelijk tegengeworpen dat juridische overwegingen dit verhinderden. Maar hij zegt dat dit niet het geval is als het mechanisme evenredig is. 99 % van de taxi- en VVC-chauffeurs zijn echter mannen. Dit is duidelijk een gemiste kans. Maar hij zegt te hebben begrepen dat equal.brussels een studie zal uitvoeren om de bestaande belemmeringen voor de toegang van vrouwen weg te nemen. Maar hij had graag meer ambitie had gezien.

Tot slot vraagt hij, wat artikel 54 betreft, om een verklaring waarom de inwerkingtreding van de ordonnantie zo laat is vastgesteld, namelijk op 22 oktober. Hij vraagt wat er zal gebeuren tussen de datum van de goedkeuring van de tekst en de datum van de inwerkingtreding ervan. En hoe zit het met een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten ?

Mevr. Carla Dejonghe merkt op dat enkele maanden na de noodordonnantie de definitieve tekst op tafel ligt. Dat is netjes op tijd. In december had zij het over een « diepvriesordonnantie », die tijdig moest worden ontdooid. Het is gepast is om eerst iedereen nogmaals te danken die aan de tijdelijke oplossing heeft gewerkt. Meerderheid en oppositie samen. In het belang van de sector en de werkgelegenheid.

Maar nu dus ook dank aan al wie aan deze definitieve tekst heeft meegeworkt, en tijdens deze besprekking verder zal meewerken. In eerste instantie de minister-president en de regering.

mandats soient limités dans le temps. Il indique avoir beaucoup appris des organisations structurées, mais aussi en écoutant des chauffeurs seuls sans structure ou de petits indépendants.

Concernant l'article 41 et le conseil de discipline, il indique vouloir savoir si les intermédiaires pourraient saisir ce conseil au sujet d'un chauffeur. En effet, actuellement des chauffeurs sont parfois convoqués sans indemnité et souvent sans respect du droit à la défense.

L'article 53 est quant à lui nécessaire, et il permet de ne pas reproduire les erreurs de l'ordonnance de 1995. Une évaluation périodique permettra de corriger les erreurs et d'adapter, le cas échéant, cette ordonnance et d'évaluer si le marché est en adéquation avec le nombre de véhicules. Il faudra donc que l'organisme qui sera chargé de s'occuper de l'évolution socioéconomique fasse l'unanimité.

Il souhaite, en outre, souligner un point noir dans le projet d'ordonnance. Il rappelle qu'il a, à de nombreuses occasions, insisté sur la nécessité d'une féminisation du secteur, notamment via des quotas et des licences réservées aux femmes. Il aurait été possible de débuter très modestement avec une montée en puissance dans le temps. Le Ministre-Président lui avait objecté à plusieurs reprises que des considérations juridiques l'empêchaient. Mais il indique que ce n'est pas le cas si le mécanisme est proportionné. Or, 99 % des chauffeurs de taxi et de LVC sont des hommes. Il y a là manifestement une occasion manquée. Mais il dit entendre néanmoins qu'une étude sera menée par equal.brussels afin de lever pour les femmes les barrières existantes à l'entrée. Mais il indique qu'il aurait aimé qu'on soit plus ambitieux.

Enfin, concernant l'article 54, il demande qu'on explique pourquoi l'entrée en vigueur de l'ordonnance est fixée aussi tard, le 22 octobre prochain. Il demande ce qui va se passer entre la date du vote du texte et la date de son entrée en vigueur. Et ce qu'il en est d'un accord de coopération avec les autres Régions.

Mme Carla Dejonghe fait remarquer que le texte définitif est sur la table quelques mois après l'ordonnance « sparadrap ». Juste à temps. En décembre, elle parlait d'une ordonnance gelant la situation, qu'il fallait dégeler à temps. Il convient d'abord de remercier toutes les personnes qui ont travaillé à la solution temporaire, majorité et opposition réunies, dans l'intérêt du secteur et de l'emploi.

Mais à présent, elle remercie aussi tous ceux qui ont contribué à ce texte définitif et qui continueront à le faire au cours de cette discussion. À commencer par le Ministre-Président et le gouvernement.

De voorliggende ordonnantie schetst eerst het historisch kader. Dat is pertinent.

Het aanbod van vervoer verandert in de stad naargelang de technische mogelijkheden en de vraag. In het « Ivoren Aapje » van Herman Teirlinck rijden ze nog door Brussel met rijtuigen getrokken door paarden na een avondje in De Munt. D'Ieteren, die Taxi Vert overnam, waren oorspronkelijk koetsenbouwers. De tijden en de mobiliteit veranderen in een stad.

De taxi sector is er voor de stedelijke mobiliteit, voor de economie, voor de belevening van de stad. Kortom, voor de inwoners en de gebruikers van de stad. En hun behoeften evolueren.

Deze tekst is voor haar fractie essentieel. Er worden grote stappen voorwaarts gezet. Ze zegt te hopen dat met deze hervorming een heuse taxicultuur zal kunnen worden aangestuwd, en dat hiermee een verdere stap in het MaaS kan worden gezet. Haar toekomstvisie op taxi's past daarin.

Ze gelooft in de groei van de sector en in een dynamische taxicultuur in de stad.

Essentieel hiervoor zal de beslissing zijn van de regering over het aantal standplaats taxi's en straat taxi's. Daar heeft men met deze ordonnantie nog geen zicht op.

De ordonnantie gaat terecht uit van het idee dat dit niet voor eens en altijd vastgelegd wordt, maar dat het geëvalueerd zal worden. En dan nog eens herzien en bijgewerkt in functie van sociaal-economische factoren.

Momenteel kent de sector een enorme groei. Ze wil dus benadrukken dat het een dynamisch gegeven moet worden. De Deloitte-studie ging uit van ca. 6000 taxi's. Dat is het cijfer voor een stad als Birmingham waar al een heuse taxicultuur bestaat. Amsterdam heeft er 7000. Daar zit men nog lang niet. Maar laten we niet vergeten dat het aanbod ook de kwaliteit en de vraag zal doen toenemen. Zo creëert men die taxicultuur waar men in Brussel nood aan hebben.

Taxigebruik moet bij nieuwe generaties Brusselaars een volwaardig onderdeel van mobiliteit worden naast autodelen, fietsen, fietsdelen, stappen, steps, openbaar vervoer... en daarin uiteraard de metro voor de lange afstanden in de stad. Zo zal men in 2032 kunnen uitstappen aan metrohalte Bordet en nemen een taxi naar Haren of Diegem. Alles wordt complementair.

Ze hoopt ook dat de regering, zoals voor de rest van de arbeidsmarkt geldt wanneer er een tekort is - in dit geval

La présente ordonnance dresse d'abord le cadre historique. C'est pertinent.

En ville, l'offre de transport évolue en fonction des possibilités techniques et de la demande. Dans Le petit singe d'ivoire d'Herman Teirlinck, on traverse encore Bruxelles en calèche tirée par des chevaux après une soirée à La Monnaie. Les D'Ieteren, qui ont repris les Taxis Verts, étaient à l'origine des fabricants de carrosses. Les temps et la mobilité changent dans une ville.

Le secteur des taxis est là pour la mobilité urbaine, pour l'économie, pour la vie en ville. En bref, pour les habitants et les usagers de la ville. Et leurs besoins évoluent.

Ce texte est essentiel pour son groupe. On fait de grands pas en avant. Elle dit espérer qu'avec cette réforme, une véritable culture du taxi pourra prendre son essor, et que cela permettra de franchir une nouvelle étape dans la MaaS. Les taxis de demain tels qu'elle les conçoit y ont leur place.

Elle croit dans la croissance du secteur et dans une culture dynamique du taxi dans la ville.

La décision du gouvernement concernant le nombre de taxis de station et de taxis de rue sera essentielle à cet égard. Cette ordonnance ne permet pas encore d'y voir plus clair sur ce point.

L'ordonnance part à juste titre du principe que la question n'est pas réglée une fois pour toutes, mais qu'elle fera l'objet d'une évaluation, et ensuite révisée et adaptée en fonction des facteurs socioéconomiques.

Le secteur connaît actuellement une croissance énorme. Elle tient donc à souligner qu'il faut en faire une donnée dynamique. L'étude de Deloitte était basée sur environ 6.000 taxis. C'est le chiffre pour une ville comme Birmingham, où il existe déjà une véritable culture du taxi. Amsterdam en compte 7.000. On en est encore loin. Mais n'oublions pas que l'offre fera également augmenter la qualité et la demande. C'est ainsi qu'on créera la culture du taxi dont on a besoin à Bruxelles.

L'usage du taxi doit faire partie intégrante de la mobilité pour les nouvelles générations de Bruxellois, à côté des voitures partagées, du vélo, des vélos partagés, des trottinettes, de la marche, des transports en commun... et bien sûr du métro pour les longues distances en ville. En 2032, on pourra descendre à la station de métro Bordet et prendre un taxi pour Haren ou Diegem. Tout sera complémentaire.

Elle espère également que, comme en cas de pénurie sur le reste du marché du travail – en l'occurrence, donc, une

dus een tekort aan chauffeurs - zal aandringen om ervaring te valoriseren in het snel toekennen van de nieuwe licenties bij de transitie naar het nieuwe systeem.

Zeker in de overgangsfase, bij de transitie van de VVC-licenties naar straattaxi-licenties, kan best de opgedane ervaring meetellen. Ik hoorde dat dit ook is wat er gebeurde bij de taxi's twintig jaar terug. Wie al met een taxi reed, kreeg een vrijstelling van de testen, op basis van zijn ervaring, voor het bekomen van de nieuwe licentie. Een voldoende lange termijn om al die testen af te leggen kan ook helpen.

Het ergste wat er kan gebeuren voor deze nieuwe regeling, is dat er in een overgangsfase een tekort aan standplaats-taxis én straattaxi's zou zijn. En dat er mensen die al jaren rondrijden - en dus ervaring hebben - tijdelijk zonder inkomen en werk zouden vallen. Het is ook belangrijk dat er gewoon voldoende voertuigen op de weg zijn om de vraag op te vangen. Men moet denken in termen van een groei van deze en dus geen onnodige administratieve drempels opwerpen daar waar we in de uitvoering overgangsmaatregelen kunnen treffen. Die mensen willen werken. Er is werk, we zorgen voor een sociaal en juridisch goed kader voor die mensen. Laat ons dus geen onnodige administratieve barrières opleggen.

Hetzelfde geldt voor houders van Vlaamse en Waalse VVC-licenties, al ligt dat waarschijnlijk voor velen wat moeilijker. Er moet gekeken worden, indien ze overschakelen op straattaxi's in Brussel volgens de nieuwe regels, of niet een vereenvoudigde en gelijke procedure kan worden toegepast voor Brusselse licenties. Het recente vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van eind april in een zaak van TRB tegen Uber over de sparadrapordonnantie gaat alvast in deze richting. Het valt te bekijken dus of dit haalbaar is om onnodige procedures nadien te voorkomen.

Ze zegt te begrijpen dat er binnen een Brussels Gewestelijk kader wordt gewerkt en gedacht. Maar ze gelooft dat men vroeg of laat wat openingen zal moeten maken om binnen een ruimer Brussels Metropolitan kader te werken.

Afspraken maken met Vlaanderen en Wallonië heet dat dan. Maar wellicht is de tijd is daar nog niet rijp voor. Men moet de sector eerst nog laten groeien. Het is een debat voor later. Maar vroeg of laat zal het toch aan bod komen.

De tekst bepaalt ook dat er quota bepaald gaan worden voor subcategorieën, zoals vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit. Dit is essentieel, maar laten we niet vergeten dat de beste maatregel voor mensen met beperkte mobiliteit een taxipark is dat rolstoelpoef is.

pénurie de chauffeurs –, le gouvernement mettra l'accent sur la valorisation de l'expérience en délivrant rapidement les nouvelles autorisations lors de la transition vers le nouveau système.

Dans la phase de transition surtout, lors du passage des autorisations LVC aux autorisations taxi de rue, il est préférable de valoriser l'expérience acquise. Il m'est revenu que c'est aussi ce qu'on a fait avec les taxis il y a vingt ans. Sur la base de leur expérience, les personnes qui conduisaient déjà un taxi ont été exemptées des tests pour obtenir la nouvelle licence. Un délai suffisamment long pour passer tous ces tests peut également aider.

La pire chose qui puisse arriver à ce nouveau régime, c'est une pénurie de taxis de station et de taxis de rue dans la phase de transition. Et que des personnes qui conduisent depuis des années – et qui ont donc de l'expérience – se retrouvent temporairement sans travail ni revenu. Il est également important qu'il y ait simplement suffisamment de véhicules en circulation pour répondre à la demande. Il faut penser en termes de croissance et donc ne pas dresser de barrières administratives inutiles lorsqu'on peut prendre des mesures transitoires lors de la mise en œuvre. Ces personnes veulent travailler. Il y a du travail, nous dressons un cadre social et juridique de qualité pour elles. N'imposons donc pas de barrières administratives inutiles.

Il en va de même pour les titulaires de licences LVC wallonnes et flamandes, bien que cela soit probablement plus difficile pour beaucoup. S'ils deviennent taxis de rue à Bruxelles conformément aux nouvelles règles, il faut voir si on peut appliquer une procédure simplifiée et équitable pour les autorisations bruxelloises. Le récent jugement rendu fin avril par le tribunal de première instance de Bruxelles dans une affaire opposant TRB à Uber au sujet de l'ordonnance « sparadrap », va déjà dans ce sens. Reste à voir si c'est faisable pour éviter des litiges inutiles par la suite.

Elle dit comprendre qu'on travaille et réfléchisse dans un cadre régional bruxellois. Mais elle pense que tôt ou tard, il faudra faire certaines ouvertures pour fonctionner dans le cadre plus large de la métropole bruxelloise.

Il faudra alors passer des accords avec la Wallonie et la Flandre. Mais peut-être n'est-ce pas encore le moment. Il faut d'abord permettre au secteur de se développer. C'est un débat pour plus tard. Mais tôt ou tard, il faudra l'aborder.

Le texte dispose également que des quotas seront fixés pour des sous-catégories, comme le transport des personnes à mobilité réduite. C'est essentiel, mais il ne faut pas oublier pas que pour les personnes à mobilité réduite, le mieux serait un parc de taxis adapté aux fauteuils roulants.

Dit geldt trouwens ook voor het openbaar vervoer, of voor toegang tot gebouwen, of gewoon voor de inrichting van de straten. Wat rolstoelproef is, is meestal goed voor iedereen : gezinnen met kinderen, ouders met een kinderkoets, oudere mensen die slecht te been zijn of een rollator gebruiken, mensen met een hond of met een assistentiehond.

Ze geeft aan dat de dochter van haar fractiesecretaris in een rolstoel zit. Als ze hierover praat, heeft ze het altijd opnieuw over Londen. Londen is zowat het taxiparadijs omdat daar alle taxi's rolstoelproef zijn by design. De typische Londense taxietjes. Afzonderlijk vervoer voor mensen met een beperking is goed. Quotas en criteria zijn belangrijk. Maar dat alle taxi's by design toegankelijk zouden zijn, zou nog veel beter zijn.

Ook taxi's aanvragen via een app eerder dan een telefoon, is voor vele mensen met een handicap essentieel. Men kan nog veel verbeteren op dit vlak en leren van andere steden zoals dus Londen. Maar de platformen hier hebben heel wat nieuwigheden en mogelijkheden ingevoerd. Deze ordonnantie gaat ook op dit vlak in de goede richting. Het versterkt ook voor deze doelgroepen de taxicultuur en dus hun mobiliteit en zelfstandigheid.

Eén van de belangrijkste aspecten in de toelichting van de ordonnantie, maar waar nog geen concrete elementen voor worden opgenomen, is de elektrificatie van het wagenpark. Op termijn moeten ook de taxi's overschakelen op elektrische voertuigen. Misschien kan dit gepaard gaan met invoeren van modellen die rolstoelproef zijn.

Ze besluit door aan te geven dat wellicht nog heel wat bedenkingen zullen worden meegeven tijdens de artikelsgewijze besprekking. Ze begrijpt perfect dat deze tekst een evenwicht is tussen verschillende visies. Toch denkt denkt haar fractie dat deze tekst een grote stap voorwaarts is. Ze neemt er dus graag bij dat hier en daar de voor haar minder evidente keuzes bij, zolang met deze tekst aansluiting kan worden gevonden bij de nieuwe mobiliteitsnoden, mobiliteitstechnologieën en evoluties. Dit is ongetwijfeld het geval.

Deze tekst levert een juridisch kader, rechtszekerheid, een sociaal kader ook voor de chauffeurs. Hier bouwt men op verder. Ze zegt te geloven dat deze sector gaat groeien, jobs creëren, de mobiliteit verbeteren, milieuvriendelijker, fijnmaziger en meer aangepast zal zijn voor onze stad. Dus dank aan al wie hieraan gewerkt heeft. Niet alles is opgelost, maar men zet een grote stap in een dossier dat de reputatie heeft politiek ingewikkeld te zijn. Dat is een bewijs van goede samenwerking.

Cela vaut d'ailleurs également pour les transports publics, l'accès aux bâtiments, ou simplement l'aménagement des rues. Ce qui est adapté aux fauteuils roulants convient généralement à tout le monde : familles avec enfants, parents avec une voiture d'enfant, personnes âgées ayant des problèmes de mobilité ou utilisant un déambulateur, personnes avec un chien ou un chien d'assistance.

Elle indique que la fille de sa secrétaire de groupe est en fauteuil roulant. Quand elle en parle, elle évoque toujours Londres. Londres est un peu le paradis du taxi, car tous les taxis y sont conçus pour être accessibles aux fauteuils roulants. Les taxis londoniens typiques. Le transport dédié aux personnes handicapées est une bonne chose. Les quotas et les critères sont importants. Mais ce serait encore mieux si tous les taxis étaient conçus pour être accessibles.

Commander un taxi au moyen d'une application et non d'un téléphone est également essentiel pour de nombreuses personnes en situation de handicap. Dans ce domaine, on a encore beaucoup à améliorer et à apprendre d'autres villes, telles que Londres. Mais les plateformes ont introduit beaucoup de nouveautés et de possibilités. La présente ordonnance va également dans la bonne direction à cet égard. Elle renforce également la culture du taxi, et donc la mobilité et l'indépendance de ces groupes cibles.

Un des principaux aspects de l'exposé des motifs de l'ordonnance, mais pour lequel aucun élément concret n'a encore été inclus, consiste dans l'électrification du parc automobile. À terme, les taxis doivent eux aussi adopter les véhicules électriques. Peut-être cela peut-il aller de pair avec l'introduction de modèles accessibles en fauteuil roulant.

Pour conclure, elle dit que de nombreuses réserves seront probablement encore exprimées lors de la discussion article par article. Elle comprend parfaitement que ce texte est le fruit d'un équilibre entre différentes visions. Néanmoins, son groupe estime que ce texte constitue un grand pas en avant. Elle accepte donc volontiers certains choix moins évidents pour elle, pour autant que ce texte puisse répondre aux nouveaux besoins, technologies et évolutions de la mobilité. C'est sans aucun doute le cas.

Ce texte fournit également un cadre juridique, la sécurité juridique, un cadre social aux chauffeurs. C'est là-dessus qu'on continue d'avancer. Elle se dit convaincue que ce secteur va se développer, créer des emplois, améliorer la mobilité, être plus respectueux de l'environnement, plus étendu et plus adapté à notre ville. Elle remercie donc tous ceux qui ont travaillé sur ce projet. On n'a pas tout résolu, mais on fait un grand pas en avant dans un dossier qui a la réputation d'être politiquement compliqué. C'est la preuve d'une bonne collaboration.

De heer Marc Loewenstein leest een fragment voor uit het mededeling van zijn partij na de stemming over de «pleister»-ordonnantie, die de VVC-chauffeurs in staat stelde hun activiteiten snel te hervatten: Sinds 11 december, na bijna 3 weken inactiviteit na het arrest van het Hof van Beroep van 23 november 2021, geeft DéFI aan dat de Brusselse Regering, onder impuls van de minister-president van ons Gewest, vanaf morgen de ordonnantie van 1995 moet hervormen om deze te moderniseren en een gezond concurrentiekader te creëren in het belang van de gebruikers, de taxi's en de platformchauffeurs. Om dit te bereiken zal overleg met alle sociale en economische actoren van essentieel belang zijn. Om dit te bereiken heeft de regering zes maanden voor zich. Om dit te bereiken zal iedereen flexibel moeten zijn en bereid tot compromissen. En DéFI zal erop blijven toeziens dat het algemeen belang centraal blijft staan in het optreden van de regering.

Sindsdien hebben zich parallel verschillende processen ontwikkeld. Enerzijds was er het proces van de uitwerking van deze hervorming van de sector, een hervorming waarop meer dan zeven jaar was gewacht, met het overleg van alle actoren van de sector, de sociale partners en de Raad van State. Anderzijds zijn er procedures geweest om bepaalde elementen van de «pleister»-ordonnantie aan te vechten of te bevestigen, hetgeen tot op heden het Grondwettelijk Hof ertoe heeft gebracht enerzijds de datum van 15 januari te schrappen die bepaalde chauffeurs belette van de overgangsregeling gebruik te maken en anderzijds, sinds 29 april, te bevestigen dat deze «pleister»-ordonnantie zowel Brusselse chauffeurs als chauffeurs met een Vlaamse en Waalse vergunning in staat stelde hun activiteiten te hervatten.

Hoewel hij gereserveerd maar loyaal was ten aanzien van de voorwaarde van de datum van 15 januari in de ordonnantie van 10 december 2021, en vooral wilde dat een stabiele en vreedzame meerderheid de chauffeurs in staat zou stellen om zo snel mogelijk weer aan het werk te gaan, verheugt hij zich over de beslissing van het Grondwettelijk Hof en is hij ook verheugd dat de rechtbank van eerste aanleg enkele dagen geleden de intentie van de wetgever heeft bevestigd en zijn motivering heeft gebaseerd op de parlementaire besprekingen, waaruit blijkt dat zij geen knoppendrukkers zijn en dat hun wetgevend werk, hier in het Parlement, van groot nut en belang is.

Wat hij echter betreurt, is dat de actoren in de sector in beroep moeten gaan om hun recht te doen gelden, met name op teksten die hier zijn ingediend en goedgekeurd, met alle energie en geld die zij zeker liever hadden gehouden om te werken en hun gezin te voeden. Dit geldt zowel voor de klassieke taxisector als voor de VVC-sector.

Zes maanden zijn verstrekken sinds deze pleisterordonnantie en de nieuwe tekst werd aan het Parlement

M. Marc Loewenstein lit un extrait du communiqué de son parti à la suite du vote sur l'ordonnance « sparadrap » qui a permis aux chauffeurs LVC de reprendre rapidement leurs activités : « Dès le 11 décembre dernier après presque 3 semaines d'inactivité suite à l'arrêt de la cour d'appel du 23 novembre 2021, DéFI indique que dès demain, le Gouvernement bruxellois, sous l'impulsion du Ministre-Président de notre Région, doit s'atteler à réformer l'ordonnance de 1995 afin de la moderniser et de créer un cadre concurrentiel sain dans l'intérêt des utilisateurs, des taxis et des chauffeurs de plateformes. Pour y parvenir, la concertation avec l'ensemble des acteurs sociaux et économiques sera essentielle. Pour y parvenir, le Gouvernement a six mois devant lui. Pour y parvenir, chacun devra faire preuve de souplesse et être prêt au compromis. Et DéFI continuera à veiller à ce que l'intérêt général reste au cœur de l'action du gouvernement. ».

Depuis lors, plusieurs processus se sont développés en parallèle. Il y a eu d'une part, le processus d'élaboration de cette réforme du secteur, réforme attendue depuis plus de sept années, avec la concertation de l'ensemble des acteurs du secteur, celle des partenaires sociaux et celle du Conseil d'État. Il y a eu d'autre part, les procédures visant à contester ou confirmer certains éléments repris dans l'ordonnance « sparadrap » qui ont mené jusqu'à ce jour, d'un côté, la Cour constitutionnelle à supprimer la date du 15 janvier qui empêchait certains chauffeurs de bénéficier du régime transitoire et, de l'autre, depuis le 29 avril dernier, à confirmer que cette ordonnance « sparadrap » permettait tant aux chauffeurs bruxellois, qu'aux chauffeurs sous licences flamandes et wallonnes, de reprendre leurs activités.

S'il était réservé mais loyal quant à la condition de la date du 15 janvier dans l'ordonnance du 10 décembre 2021, et surtout soucieux qu'une majorité stable et apaisée permette aux chauffeurs de reprendre du service au plus vite, il salue la décision de la Cour constitutionnelle et il se réjouit par ailleurs que le tribunal de première instance ait confirmé il y a quelques jours l'intention du législateur et ait fondé sa motivation sur les discussions parlementaires, ce qui démontre qu'ils ne sont pas des presse-bouton et que leur travail législatif, ici au Parlement, a tout son intérêt et son importance.

Ce qu'il regrette par contre, c'est le fait que des acteurs du secteur aient à aller en recours pour faire valoir leur bon droit, notamment sur des textes présentés et votés ici, avec toute la dépense d'énergie et d'argent qu'ils auraient certainement préféré garder pour travailler et nourrir leurs familles. Cela vaut tant pour le secteur des taxis classiques, que pour le secteur LVC.

Six mois se sont déroulés depuis cette ordonnance sparadrap et le nouveau texte est présenté, comme le

voorgelegd, zoals de minister-president had beloofd. Ook het overleg werd uitgevoerd zoals de regering had beloofd.

Het is een feit dat de eisen van de ene niet dezelfde zijn als die van de andere en dat de tekst waarover gestemd zal worden alleen het resultaat kan zijn van een compromis dat niet iedereen tevreden zal stellen. Het is aan de volksvertegenwoordigers om voor een tekst te stemmen die het best beantwoordt aan ieders legitieme bezorgdheid en vrees, om open te blijven staan voor een of ander amendement ter verbetering van de tekst indien zou blijken dat een of andere bepaling in het ontwerp van ordonnantie onbedoelde of niet overeengekomen gevolgen heeft, om ervoor te zorgen dat de overgang op een rustige manier verloopt - en de regering moet er dus voor zorgen dat de besluiten, die vele aspecten bestrijken, snel worden genomen en tegelijk met de ordonnantie in werking treden - dat de tekst serieus en zorgvuldig wordt geanalyseerd en dat onnodige procedures en beroepen worden vermeden.

Voorts is hij het eens met mevrouw Carla Dejonghe in haar pleidooi om te werken aan de toegankelijkheid van de taxi's.

De taxisector moet worden gemoderniseerd en de taxi-ordonnantie hervormd. Deze hervorming moet ten dienste staan van de chauffeurs en de gebruikers, banen scheppen en gepaard gaan met een visie op mobiliteit.

Er moet dringend een einde worden gemaakt aan het aanslepende conflict tussen de taxi- en de VVC-sector, en er moet eindelijk wat rust komen in de sector. Oneerlijke concurrentie moet een halt worden toegeroepen, maar er moet ook worden gezorgd voor stabiliteit en rechtszekerheid voor iedereen. Wij kunnen begrip opbrengen voor het onrecht dat de taxisector wordt aangedaan, maar wij moeten ons ook verplaatsen in de duizenden chauffeurs die in de VVC-sector hebben geïnvesteerd en hun activiteiten hebben ontwikkeld.

Economische modellen evolueren. De sector moet evolueren, zonder daarom de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs en de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers te verslechtern. Daartoe moeten de beslissingen in het algemeen belang worden genomen en gebaseerd zijn op praktijkervaringen en studies.

Na het eerste ontwerp dat in 2017 door de Brusselse Regering werd ingediend, hadden zowel de taxisector als de Economische en Sociale Raad om een sociaal-economische studie gevraagd. Het is betreurenswaardig dat sommigen deze in twijfel hebben getrokken omdat zij het niet eens zijn met de conclusies ervan, met name wat de numerus clausus betreft, en de dienstverlener in diskrediet brengen, maar het nu aanhalen om de conclusies ervan tegen Uber te benadrukken. Ter herinnering, deze dienstverlener,

Ministre-Président s'y était engagé, au Parlement. Quant à la concertation, elle a également été réalisée comme le Gouvernement s'y était engagé.

Il est un fait que les revendications des uns ne sont pas celles des autres et que le texte à voter ne peut être que le fruit d'un compromis qui ne satisfera pas tout le monde, c'est impossible. Il appartient aux députés de voter un texte permettant de répondre au mieux aux préoccupations légitimes et aux craintes de chacun., de rester aussi encore ouvert à l'un ou l'autre amendement visant à améliorer le texte s'il s'avère que l'une ou l'autre disposition reprise dans le projet d'ordonnance engendre des conséquences non voulues ou non convenues, de veiller à ce que la transition se fasse de manière apaisée – et il faut donc que le Gouvernement veille à ce que les arrêtés, qui couvrent de nombreux aspects, soient rapidement pris et qu'ils soient mis en vigueur en même temps que l'ordonnance –, d'analyser le texte avec tout le sérieux et l'attention qu'il mérite et d'éviter les procédures et recours inutiles.

Par ailleurs, il rejoint Mme Carla Dejonghe dans son plaidoyer pour travailler à l'accessibilité des taxis.

Le secteur des taxis doit être modernisé et l'ordonnance taxi réformée. Cette réforme doit se faire au service des chauffeurs et des usagers, être créatrice d'emploi et accompagnée d'une vision mobilité.

Il est urgent de mettre fin au conflit permanent entre le secteur des taxis et des LVC, et d'apporter enfin de la sérénité à ce secteur. Il faut mettre fin à la concurrence déloyale mais aussi donner de la stabilité et de la sécurité juridique pour tous. On peut comprendre l'injustice vécue par le secteur des taxis mais il faut aussi se mettre à la place de ces milliers de chauffeurs LVC qui ont investi et développé leurs activités.

Les modèles économiques évoluent. Le secteur doit évoluer, sans pour autant dégrader les conditions de travail des chauffeurs et la qualité des services aux usagers. Pour ce faire, les décisions doivent être prises dans l'intérêt général et fondées sur les expériences de terrain, ainsi que sur les études menées sur le sujet.

À la suite du premier projet déposé sur la table du gouvernement bruxellois en 2017, tant le secteur des taxis que le Conseil économique et social avaient demandé une étude socioéconomique. Il est regrettable que certains l'aient remise en cause parce qu'ils ne sont pas d'accord avec ses conclusions notamment à propos du numerus clausus, et discréditent le prestataire, mais le cite aujourd'hui pour mettre en avant ses conclusions à charge d'Uber. Pour rappel, ce prestataire, Deloitte, pour ne pas le citer, est un

Deloitte, om hem niet te noemen, is een onafhankelijk bureau dat door de regering is gemanageerd. Voor een echte hervorming van de sector is het van essentieel belang dat de beslissingen op objectieve gronden gebaseerd.

Hij zegt dat DéFI niet voor een bepaald team rijdt, maar zich bekomert om de uitwerking van een rechtvaardig kader, dat gunstig is voor de chauffeurs, de klanten en de mobiliteit in Brussel.

Een van de belangrijke en verwachte kwesties zal natuurlijk de vaststelling van de numerus clausus en van de minimum- en maximumprijzen van de ritten zijn. Dit is de uitdaging van de besluiten. Hoewel Deloitte al voorstellen heeft gedaan voor de vaststelling van een numerus clausus voor de verenigde sector die bestaat uit standplaats- en straattaxi's, is het volgens DéFI belangrijk dat de regering deze kwesties van prijzen en numerus clausus op een objectieve, transparante en periodieke manier aanpakt, dat ze vraag en aanbod op elkaar afstemt, dat ze de rentabiliteit van de sector verzekert, aantrekkelijke prijzen voor de klanten, kortere wachttijden in vergelijking met de huidige situatie en een fatsoenlijke vergoeding voor de chauffeurs. Deze numerus clausus moet gebaseerd zijn op objectieve en niet op ideologische criteria. Als een partij *a priori* zegt dat er niet meer straattaxi's zullen worden toegelaten dan het aantal VVC's dat momenteel een Brusselse vergunning heeft, gaat dat in tegen de wens van de regering om dit aantal via een onafhankelijke sociaal-economische studie vast te stellen. En gezien de conclusies van de laatste studie waartoe opdracht werd gegeven, zou de ideale numerus clausus veel meer dan 2.500 vignetten bedragen.

De taxihervervorming moet eindelijk beantwoorden aan de visie op mobiliteit die wij voor morgen willen. De taxi's, Uber, Heetch, Bolt, Taxis Verts, Bleus, Ucclois, Victor Cab en anderen moeten deel uitmaken van het mobiliteitsmodel van morgen. Met aantrekkelijker taxi's zullen sommige automobilisten de rekensom maken en er misschien voor kiezen hun auto op te geven als goed in hun behoeften wordt voorzien. Het is aan het Gewest om deze sector te stimuleren, zodat deze een belangrijkere rol gaat spelen in de mobiliteit in Brussel.

Hij gaat nu over tot de kern van de tekst en maakt een aantal opmerkingen en vragen die hij liever nu dan tijdens de volgende vergadering aan de orde stelt, zodat zij serieus beantwoord kunnen worden.

Artikel 4, § 5 luidt : « Enkel de standplaats-taxis zijn taxi's in de zin van het Verkeersreglement. » Hij wenst te weten of dit betekent dat deze standplaats-taxis alleen op de eigen beddingen en busstroken mogen rijden wanneer zij in bedrijf zijn of ook wanneer zij leeg zijn. Indien zij er altijd mogen rijden, hoe kan dan verklaard worden dat straattaxi's er dan niet ook toegang toe krijgen ? De verantwoording die in het commentaar bij het artikel wordt gegeven, is

bureau indépendant, mandaté par le gouvernement. S'il faut réellement réformer le secteur, il est essentiel de fonder les décisions sur des bases objectives.

Il indique que DéFI ne roule pour aucune écurie, qu'il est soucieux d'élaborer un cadre juste, bénéfique pour les chauffeurs, les clients et la mobilité bruxelloise.

L'un des enjeux importants et attendus sera bien sûr celui de la fixation du numerus clausus et des prix minimum et maximum des courses. C'est l'enjeu des arrêtés. Pour DéFI, si Deloitte a déjà fait des propositions de fixation d'un numerus clausus pour le secteur unifié composé des taxis de station et de rue, il est important que le Gouvernement aborde ces questions de prix et de numerus clausus de manière objective, transparente et périodique, qu'il fasse correspondre l'offre et la demande, veille à la rentabilité du secteur, à des prix attractifs pour les clients, à des temps d'attente réduit par rapport à la situation actuelle et à une rémunération décente des chauffeurs. Ce numerus clausus doit être fondé sur des critères objectifs et pas idéologiques. Qu'un parti dise *a priori* qu'on n'acceptera pas plus de taxis de rue que le nombre de LVC qui détiennent aujourd'hui une licence bruxelloise, c'est aller à l'encontre du souhait du Gouvernement de fixer ce chiffre via une étude socioéconomique indépendante. Et vu les conclusions de la dernière étude commandée, le numerus clausus idéal se situerait bien au-dessus de 2.500 vignettes.

La réforme des taxis devra enfin répondre à la vision de la mobilité que l'on veut pour demain. Les taxis, les Uber, Heetch, Bolt, Taxis Verts, Bleus, Ucclois, Victor Cab et autres doivent participer au modèle de mobilité de demain. Avec des taxis plus attractifs, certains automobilistes feront leurs comptes et choisiront peut-être de renoncer à leur voiture si leurs besoins sont bien rencontrés. À la Région à booster ce secteur pour en faire un acteur plus important de la mobilité à Bruxelles.

Il en vient maintenant au cœur du texte et à certaines remarques et questions qu'il préfère aborder maintenant plutôt que lors de la prochaine réunion afin qu'il puisse y être répondu sérieusement.

L'article 4, § 5, stipule que « Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route ». Il souhaite savoir si cela signifie que ces taxis de station ne peuvent rouler sur les sites propres et bandes bus que lorsqu'ils sont en course ou également à vide. S'ils peuvent y rouler à tout moment, qu'est-ce qui expliquerait alors que les taxis de rue ne puissent alors pas y accéder également ? La justification reprise dans le commentaire de l'article est

wat mager, namelijk dat standplaats taxi's herkenbaar zijn en straat taxi's niet. Als zij alleen op de busstroken mogen rijden wanneer zij een rit uitvoeren, is dat begrijpelijk omdat de spoetnik dit aangeeft. Als zij daar altijd mogen rijden, zijn straat taxi's ook duidelijk herkenbaar via hun T-L-plaat. Een andere rechtvaardiging zou natuurlijk de negatieve invloed op de reissnelheid van de MIVB kunnen zijn, maar de opmerking zou dan voor iedereen gelden en dit aspect is niet in het commentaar opgenomen.

De straat taxi's kunnen alleen via een platform een rit aannemen. Wat gebeurt er als een klant tevreden is over de dienstverlening van een chauffeur en opnieuw een rit met dezelfde chauffeur wil boeken? Dit is mogelijk voor standplaats taxi's, aangezien zij, zodra zij kunnen worden aangeroepen, rechtstreeks kunnen worden gecontacteerd en een afspraak kunnen maken met hun klant. Voor zover hij zich herinnert, was het de bedoeling een gewestelijke applicatie voor taxi's op te zetten, die afhankelijk zou zijn van de hervorming die vandaag wordt besproken. Zal deze inderdaad worden uitgewerkt? Kan deze bijvoorbeeld dienen om klanten in contact te brengen met geïdentificeerde chauffeurs? Met andere woorden, hoe kan de dienst een beetje menselijker worden gemaakt en een klant de mogelijkheid worden geboden om desgewenst zijn chauffeur te kiezen, wat overigens ook via de platforms zou kunnen gebeuren in plaats van via een gewestelijke applicatie?

Voorts wijst hij op een volgens hem te corrigeren inconsistentie tussen artikel 6, dat betrekking heeft op de voorwaarden voor ontvankelijkheid van de exploitatievergunning en waarin wordt bepaald dat men «dat voertuig over het kalenderjaar gemiddeld minstens twintig uur per week ter beschikking van het publiek [moet] stellen», en de opmerkingen bij de artikelen 20 en 26, waarin wordt gepreciseerd dat het voertuig «een voltijds equivalent» ter beschikking moet worden gesteld. Hoe zit het daarmee? Moet dit niet worden gecorrigeerd en alles worden gestandaardiseerd op 20 uur, zoals in de bepaling van artikel 6? En vooral, om ook de vraag van zijn collega Arnaud Verstraete te beantwoorden, om deze beschikbaarheid op het voertuig te leggen en niet op de chauffeur. Het belangrijkste is dat het voertuig ter beschikking staat van het publiek, van de klanten, ongeacht wie het bestuurt, uiteraard op voorwaarde dat de chauffeur voldoet aan de voorwaarden om het te besturen.

Vervolgens gaat hij in op het persoonlijke karakter en de niet-overdraagbaarheid van de in artikel 10 van het ontwerp bedoelde exploitatievergunningen, die hem ertoe aanzetten het een en ander te vragen :

Wat met de volgende concrete situatie : In het geval van twee exploitanten die beide voor 50% vennoot en beide zaakvoerder zijn, hoe zullen zij naar de nieuwe hervorming overstappen? Wie van de twee krijgt de vergunning?

un peu légère, à savoir le fait que les taxis de station sont identifiables alors que les taxis de rue non. S'ils ne peuvent circuler sur les bandes bus que lorsqu'ils sont en course, cela peut se comprendre parce que le spoutnik l'indique. S'ils peuvent y circuler tout le temps, les taxis de rue sont eux aussi bien identifiables via leur plaque T-L. Une autre justification pourrait bien sûr être l'impact négatif sur la vitesse commerciale de la STIB, mais la remarque vaudrait alors pour tout le monde et cet aspect n'est d'ailleurs pas repris dans le commentaire.

Les taxis de rue ne peuvent prendre une course que via une plateforme. *Quid* alors si un client est satisfait du service d'un chauffeur et souhaite à nouveau réserver une course avec ce même chauffeur? C'est possible pour les taxis de station puisque, à partir du moment où ils peuvent être hélés, ils peuvent être contactés en direct et prendre rendez-vous avec leur client. Il était, à son souvenir, prévu de mettre en place une application régionale pour les taxis, application qui était conditionnée à la réforme en discussion aujourd'hui. Sera-t-elle bien élaborée? Pourra-t-elle servir notamment à mettre en contact des clients et des chauffeurs identifiés? En d'autres termes, comment permettre d'humaniser un peu le service et permettre à un client de choisir son chauffeur s'il le souhaite, ce qui pourrait d'ailleurs aussi se faire via les plateformes plutôt que via une application régionale?

Il aimait également souligner une incohérence à corriger à son sens entre l'article 6 qui aborde les conditions de recevabilité de l'autorisation d'exploiter et qui précise qu'il faut «mettre ce véhicule à la disposition du public au minimum vingt heures par semaine en moyenne par année civile» et les commentaires des articles 20 et 26 qui précisent que le véhicule doit être mis à disposition pendant l'«équivalent d'un temps plein». Qu'en est-il? N'y a-t-il pas lieu de corriger cela et tout uniformiser à 20 h comme dans le dispositif de l'article 6? Et, surtout, pour répondre aussi au questionnement de son collègue Arnaud Verstraete, de mettre cette disponibilité sur le véhicule et pas sur le chauffeur. L'essentiel, c'est que le véhicule soit à disposition du public, des clients, peu importe qui le conduit, à condition bien évidemment que le chauffeur réponde aux conditions lui permettant d'exercer.

Il en vient alors au caractère personnel et à l'incessibilité des autorisations d'exploiter prévues à l'article 10 du projet qui l'appelle à poser l'une ou l'autre question :

Quid de la situation concrète suivante : Dans le cas de deux exploitants associés à 50% chacun, tous les deux gérants, comment vont-ils faire pour transiter dans la nouvelle réforme? Lequel des deux obtiendra la licence?

Artikel 10, § 3, bepaalt : « Een exploitatievergunning zoals bedoeld in paragraaf 2 kan zonder voorwaarden worden overgedragen wanneer de cessionaris de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of een bloed- of aanverwant tot in de tweede graad van de houder van de vergunning is, in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van die houder. » Dit is een menselijke maatregel, maar aangezien wordt verwezen naar een vergunning zoals bedoeld in § 2, geldt deze alleen voor standplaats taxi's. Het lijkt hem dat deze uitzondering op de niet-overdraagbaarheid zou kunnen worden uitgebreid tot alle categorieën van taxi's. Wat gebeurt er bijvoorbeeld wanneer een VVC-exploitant overlijdt ? Gaat de vergunning terug naar Brussel Mobiliteit en krijgt de familie te maken met kosten in verband met de voertuigen, zoals de verzekering, de leasing enz. ? Wat met een vader die zaakvoerder is en met zijn zoon werkt ? De vader sterft, wat gebeurt er dan met de zoon ? Kan hij bijvoorbeeld op grond van de huidige formulering van artikel 10 de exploitatievergunning niet terugkrijgen, ook al heeft hij een bekwaamheidsattest aangezien hij rijdt ? Twee oplossingen lijken mogelijk. Ofwel § 2 zodanig wijzigen dat alle categorieën van taxi's eronder vallen, maar dit zou het niet-overdraagbare karakter ervan zinloos maken, ofwel alleen § 3 aanpassen en uitbreiden tot alle taxi's.

Artikel 13, dat het toezicht grotendeels deleert aan de regering, gaat over de belangrijkste principes van het bekwaamheidsattest. Hij wil weten of er al een evaluatie van de situatie is gemaakt. Is er, gezien het aantal te behandelen dossiers, overwogen om het besluit van 16 juli 2021 te wijzigen om te voorzien in lichtere opleidingen, aangepast voor chauffeurs die reeds een aantal jaren werkzaam zijn en die gebruik kunnen maken van de ervaring die zij op het terrein hebben opgedaan ? Werd deze mogelijkheid reeds onderzocht om de administratie in staat te stellen deze bekwaamheidsattesten efficiënt en doeltreffend te beheren ?

Ook wil hij een element aan de orde stellen in verband met de voorwaarden voor de erkenning van de bemiddelaars en meer in het bijzonder de zedelijkheidsvoorraarde met betrekking tot de veroordeling in België of in het buitenland. Hoe belangrijk het ook is om clean te zijn, het is ook belangrijk om evenredig te zijn in de voorwaarden waaraan moet worden voldaan. Voorts mogen deze voorwaarden geen onevenredige belasting vormen voor de administraties of de aanvragers, geen onevenredige verwachtingen creëren voor de bemiddelaars die op een vergunning wachten, en mogen zij er niet op gericht zijn de VVC-bemiddelaars die momenteel een vergunning hebben, gewoon te verwijderen. Grosso modo zou deze voorwaarde van veroordeling in het buitenland gevlogen kunnen hebben voor alle huidige VVC-exploitanten - Uber, Heetch en Bolt - die, sommige meer dan andere, in veel landen actief zijn en niet immuun zijn voor een veroordeling gezien de innovatieve aard van het bedrijfsmodel. En een veroordeling kan ertoe leiden dat zij hun activiteiten in het betrokken land moeten stopzetten of hun werkwijze moeten aanpassen. Wat als Uber in Kenia

À l'article 10, § 3, il est prévu qu' » Une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peut être cédée sans conditions lorsque le cessionnaire est le conjoint, le cohabitant légal ou un parent ou allié jusqu'au deuxième degré du titulaire de l'autorisation, en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce titulaire. ». Il s'agit là d'une mesure pleine d'humanité mais, vu qu'elle se réfère à une autorisation visée au § 2, elle ne vise que les taxis de station. Or, il lui semble que l'on pourrait étendre cette exception à l'inaccessibilité à toutes les catégories de taxis. Que se passe-t-il par exemple au décès d'un exploitant LVC ? La licence retourne-t-elle à Bruxelles Mobilité et la famille doit-elle gérer des charges relatives aux véhicules telles que l'assurance, le leasing, etc. ? *Quid* d'un père de famille qui est gérant et travaille avec son fils. Le père décède que se passe-t-il alors pour le fils ? Il n'a par exemple, sur la base de la formulation actuelle de l'article 10, pas la possibilité de récupérer l'autorisation d'exploiter, alors qu'il détient un certificat de capacité puisqu'il roule ? Deux solutions semblent possibles. Soit modifier le § 2 en y intégrant toutes les catégories de taxis mais cela viderait le caractère inaccessible de sa substance, soit adapter uniquement le § 3 et l'étendre à tous les taxis.

À l'article 13, qui délègue en grande partie le suivi au Gouvernement, on aborde les grands principes du certificat de capacité. Il souhaite savoir si une évaluation a déjà été faite de la situation. Vu le nombre de dossiers à traiter, a-t-il été envisagé de modifier l'arrêté du 16 juillet 2021 afin de prévoir des formations plus light, adaptées pour les chauffeurs travaillant depuis un certain nombre d'années déjà et pouvant valoriser leur expérience acquise sur le terrain ? Est-ce que cette option a déjà été étudiée pour permettre à l'administration de gérer de manière efficace et effective ces certificats de capacité ?

Il veut également aborder un élément relatif aux conditions d'agrément des intermédiaires et plus particulièrement la condition de moralité portant sur la condamnation en Belgique ou à l'étranger. Autant il est important d'être clean, autant il est important d'être proportionné dans les conditions à remplir. Il faut par ailleurs que ces conditions ne constituent pas une charge disproportionnée pour les administrations ou les demandeurs, qu'elle ne crée pas une attente disproportionnée pour les intermédiaires en attente d'agrément, qu'elles ne visent pas juste à écarter d'office les intermédiaires LVC actuellement agréés. En gros, cette condition de condamnation à l'étranger pourrait concerner tous les opérateurs actuels LVC – Uber, Heetch et Bolt – qui opèrent, certains plus que d'autres, dans de nombreux pays et qui ne sont pas à l'abri d'une condamnation vu le caractère innovant du modèle économique. Et une condamnation peut mener à ne plus opérer dans le pays concerné ou à changer leur façon de travailler. *Quid* si Uber est condamné au Kenya par un tribunal en première instance ? *Quid* si Bolt est condamné à Colombo

wordt veroordeeld door een rechbank van eerste aanleg ? Wat als Bolt wordt veroordeeld in Colombo, Sri Lanka ? Heetch in Algerije ? Is het, gezien de omvang van hun activiteiten, niet zeker dat er in een land iets zal worden gevonden waardoor hen hier in Brussel elke erkenning kan worden geweigerd ? Hij vraagt wat de bedoelingen van de regering zijn, gezien het feit dat deze voorwaarde van een veroordeling in het buitenland is verschenen na de eerste lezing die ter overleg werd voorgelegd ? Hoe zal de administratie deze voorwaarde controleren ? Artikel 22, § 2, vierde lid eist van de kandidaat-bemiddelaars een uittreksel uit het strafregister van minder dan drie maanden oud uit, vermoedelijk, alle landen waar zij gevestigd zijn ? Is dit het geval en zo ja, is het evenredig ? Zou het niet verstandiger zijn om terug te keren naar wat oorspronkelijk in eerste lezing was voorzien, namelijk een veroordeling binnen 5 jaar of 10 jaar voor veroordelingen tot een strafrechtelijke sanctie die in kracht van gewijsde is gegaan in België ?

Artikel 30, 4°, voorziet in de toezending van de gegevens van de platforms aan de administratie. Hij vraagt of het niet duidelijker zou zijn om in deze toezending een periodiciteit op te nemen ?

Met betrekking tot het Adviescomité wordt voorzien dat de regering de samenstelling ervan bepaalt. Hij zegt dat zijn fractie er bijzonder veel belang aan hecht dat de hele sector goed vertegenwoordigd is. Met betrekking tot de in artikel 40 bedoelde overdrachtscommissie vraagt hij hoe de vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer zullen worden geselecteerd. Hoe zit het met de vertegenwoordigers van de straattaxi's ? In punt (a) is immers alleen sprake van de standplaats-taxis. Waarom niet dezelfde formulering gebruiken als in punt b) over de criteria voor de samenstelling van de Tuchraad ?

De spreker wenst een kleine bijvraag te stellen om een actueel beeld te krijgen van de situatie van de aanvragen voor exploitatievergunningen die momenteel in behandeling zijn bij Brussel Mobiliteit of die wachten op ondertekening op het bureau van de minister-president. Die laatste had in de commissie al aangekondigd dat hij 51 vergunningen had toegekend voor aanvragen die vóór januari 2021 waren ingediend. Hij verklaarde ook dat 143 na januari ingediende dossiers nog in behandeling waren. Kan hij uitleggen hoe de situatie nu is ? Zijn alle door Brussel Mobiliteit gevalideerde aanvragen, die alleen nog op de handtekening van de minister-president wachten, ondertekend ? Hoeveel aanvragen zijn er nog in behandeling bij Brussel Mobiliteit ?

Artikel 29 delegert aan de regering het vaststellen van de vereisten met betrekking tot de inrichting, de uitrusting, de toegankelijkheid, het privégebruik, maar ook de voorwaarden inzake comfort en veiligheid of zelfs de milieuvriendelijkheid van de taxivoertuigen. Hij vraagt de minister-president om opheldering over de mogelijkheid om een taxivoertuig voor privédoeleinden te gebruiken ? Wat is

au Sri Lanka ? Heetch en Algérie ? Vu l'ampleur de leurs activités, n'est-il pas certain que l'on trouvera quelque chose dans un pays permettant de refuser tout agrément ici, à Bruxelles ? Il demande quelles sont les intentions du gouvernement dès lors que cette condition de condamnation à l'étranger est apparue après la première lecture soumise à la concertation ? Comment l'administration va-t-elle vérifier cette condition ? L'article 22, § 2, alinéa 4, exige des candidats intermédiaires un extrait de casier judiciaire datant de moins de 3 mois provenant, peut-on supposer, de tous les pays dans lesquels ils sont installés ? Est-ce bien le cas et, si oui, est-ce bien proportionné ? Ne serait-il pas plus sage de revenir à ce qui était prévu à la base, en première lecture, à savoir une condamnation dans les 5 ans ou 10 ans pour les condamnations à une peine criminelle, coulée en force de chose jugée en Belgique ?

À l'article 30, 4°, il est prévu la transmission des données des plateformes vers l'administration. Il demande s'il ne serait-il pas plus clair de prévoir une périodicité dans cette transmission ?

Pour ce qui est du Comité consultatif. Il est prévu que le Gouvernement arrête sa composition. Il indique que son groupe accorde une importance particulière au fait que la représentativité de l'ensemble du secteur soit bien assurée. Il demande, quant à la Commission de cession prévue à l'article 40, comment seront sélectionnés les représentants des usagers des transports publics ? *Quid* par ailleurs des représentants des taxis de rue ? On n'y parle au point a), en effet, que des taxis de station. Pourquoi ne pas adopter la même formulation qu'au point b) des critères de composition du Conseil de discipline ?

L'orateur aimerait encore poser une petite question annexe pour avoir une image actualisée de la situation des demandes d'autorisation d'exploiter en cours au niveau de Bruxelles Mobilité ou en attente de signature sur le bureau du Ministre-Président. Celui-ci avait déjà annoncé en commission avoir octroyé 51 autorisations sur des demandes introduites avant janvier 2021. Il précisait aussi que 143 dossiers introduits après janvier étaient encore en attente. Peut-il préciser ce qu'il en est aujourd'hui ? Est-ce que toutes les demandes validées par Bruxelles Mobilité, qui n'attendaient plus que la signature du Ministre-Président ont été signées ? Combien de demandes sont encore en cours de traitement à Bruxelles Mobilité ?

L'article 29 délègue au Gouvernement la fixation des exigences relatives notamment à l'aménagement, l'équipement, l'accessibilité, l'usage privé, mais aussi les conditions de confort et de sécurité ou encore de performances environnementales des véhicules de taxi. Il demande que le Ministre-Président apporte des précisions quant à la possibilité d'utiliser un véhicule de taxi à titre

vandaag toegestaan ? Natuurlijk moeten zij gedurende een bepaalde periode ter beschikking van het publiek worden gesteld, maar hoe zit het met de rest van de tijd ? De mogelijkheid om deze voertuigen voor privédoeleinden te gebruiken, zou kunnen bijdragen tot een vermindering van het aantal voertuigen in Brussel, aangezien de chauffeurs/exploitanten dan niet verplicht zouden zijn om daarnaast nog een privévoertuig te hebben.

Vervolgens komt hij tot zijn laatste punt voor de algemene besprekking, namelijk artikel 48, het commentaar daarbij en wat daaruit voortvloeit. In het commentaar bij artikel 48 wordt een hypothese op papier gezet nog voordat de regering het eens is geworden over het aantal identificatievignetten. Deze hypothese heeft betrekking op het einde van de activiteiten en stelt : « Aan deze hypothese omtrent de beëindiging van de activiteit wordt slechts tegemoet gekomen indien (en voor zover) aan twee voorwaarden is voldaan. Ten eerste zou de Regering het aantal identificatievignetten voor straattaxi's moeten vaststellen op een niveau dat lager ligt dan het aantal voertuigen dat momenteel met een VVC-vergunning rijdt. Ten tweede mag dit aantal niet zo hoog zijn dat alle VVC-exploitanten die een vergunning aanvragen, ook een straattaxidienst mogen uitbaten. Indien aan deze twee voorwaarden wordt voldaan, zou het aantal voertuigen dat momenteel diensten verleent die in de toekomst als straattaxidienst worden beschouwd, groter zijn dan het maximum dat Gewest wenselijk acht. In die situatie is het bijgevolg gerechtvaardigd dit aantal te verminderen, wat echter alleen mogelijk is door sommige exploitanten te verbieden hun activiteiten voort te zetten na het verstrijken van hun vergunning voor de exploitatie van een VVC-dienst. Dit zou een inbreuk vormen op het vrij ondernemerschap dat de grondslag vormt van de regelgeving voor de taxi-sector en die redelijk evenredig is aangezien de betrokken exploitanten hun activiteiten kunnen voortzetten tot hun lopende vergunning afloopt, wat meerdere jaren in beslag kan nemen. » Dit commentaar roept uiteraard vragen op en hij vraagt dat de minister-president bevestigt dat het slechts over een hypothese gaat en dat de regering er niet door gebonden is, dat zij uiteraard kan voorzien in een aantal vignetten dat gelijk is aan of groter is dan het aantal VVC-voertuigen dat momenteel in omloop is, ongeacht of ze een Brusselse, Vlaamse of Waalse vergunning hebben, en in dit aantal ook de aanvragen opnemen die in behandeling zijn bij Brussel Mobiliteit of die wachten op ondertekening op zijn bureau.

Tegelijkertijd zou hij graag zien dat de minister-president bevestigt dat er een overgangsregeling komt zodat alle VVC-exploitanten die in Brussel actief zijn, of ze nu een Brusselse, Waalse of Vlaamse vergunning hebben, desgewenst kunnen overstappen op de « straattaxi »-regeling. Het zou niet wenselijk zijn dat de ordonnantie zelf vandaag bepaalde exploitanten van het systeem zou uitsluiten, terwijl het aan de regering is om

privé ? Qu'est-ce qui est autorisé aujourd'hui ? Certes, ils doivent être mis à disposition du public pendant une période déterminée mais *quid* du reste du temps ? Le fait de pouvoir utiliser ces véhicules à titre privé pourrait contribuer à réduire le nombre de véhicules à Bruxelles puisqu'il n'obligerait pas les chauffeurs/exploitants à avoir un véhicule privé à côté.

Il en vient alors à son dernier point pour ce qui concerne la discussion générale, il porte sur l'article 48, son commentaire et ce qui en découle. Au commentaire de l'article 48, une hypothèse est couchée sur le papier avant même que le Gouvernement n'ait convenu du nombre de vignettes d'identification. Cette hypothèse évoque la fin d'activité et précise puisqu'il y est indiqué que : « Cette hypothèse de la fin d'activité ne se rencontrera que si (et dans la mesure où) deux conditions se trouvent réunies. Premièrement, il faudrait que le Gouvernement fixe le nombre de vignettes d'identification destinées aux taxis de rue à un niveau inférieur au nombre de véhicules actuellement exploités sous le couvert d'une autorisation de LVC. Deuxièmement, il faudrait que ce nombre ne permette pas à tous les exploitants de services de LVC qui en feront la demande d'obtenir une autorisation d'exploiter un service de taxis de rue. Si ces deux conditions devaient se trouver réunies, cela signifierait que le nombre de véhicules prestant actuellement des services qui seront à l'avenir qualifiés de services de taxis de rue excède le maximum jugé souhaitable par la Région. Dans cette situation, il sera par conséquent légitime de faire diminuer ce nombre, ce qui ne pourra se faire qu'en refusant à certains exploitants de poursuivre leur activité au-delà de la durée de validité de leur autorisation d'exploiter un service de LVC. Il s'agit là d'une atteinte à la liberté d'entreprendre qui est l'essence même du régime de régulation du secteur du taxi, et qui est raisonnablement proportionnée puisqu'elle permettra aux exploitants concernés de poursuivre leur activité jusqu'au terme de la validité de leur autorisation actuelle, ce qui peut représenter plusieurs années d'exploitation. ». Ce commentaire pose évidemment question et il demande que le Ministre-Président confirme qu'il ne s'agit là que d'une hypothèse et que le Gouvernement n'est pas lié à celle-ci, qu'il peut bien évidemment prévoir un nombre de vignettes égal ou supérieur aux nombres de véhicules LVC actuellement en circulation, qu'ils soient sous licences bruxelloises, flamandes ou wallonnes, et en incluant dans ce nombre les demandes pendantes en cours d'analyse auprès de Bruxelles Mobilité ou en attente de signature sur son bureau.

Parallèlement à cela, il aimeraient que le Ministre-Président lui confirme bien qu'un régime transitoire sera mis en place pour permettre à tous les exploitants de LVC travaillant sur Bruxelles, qu'ils disposent aujourd'hui d'une autorisation bruxelloise, wallonne ou flamande, de basculer sur le régime « taxis de rue » s'ils le souhaitent. Il ne serait pas souhaitable que l'ordonnance elle-même exclue aujourd'hui du système certains exploitants alors

het aantal vignetten vast te stellen, dit nog niet is gebeurd en het dus niet mogelijk is om vandaag voorwaarden vast te stellen die bepaalde exploitanten uitsluiten en vooruit te lopen op wat de regering zal hebben beslist. Om elke dubbelzinnigheid weg te nemen, zou artikel 48,§ 1 bijvoorbeeld kunnen worden verduidelijkt om precies aan te geven welke houders van een exploitatievergunning worden bedoeld, niet alleen zij die deze hebben verkregen krachtens de ordonnantie van 1995, maar ook zij die deze hebben verkregen krachtens het Waals decreet van 2007 en de Vlaamse decreten van 2001 en 2019. Het is belangrijk dat de overgang in goede omstandigheden verloopt, dat alle chauffeurs, ook zij die Vlaamse en Waalse vergunningen hebben en die vaak een band met Brussel hebben, hetzij omdat zij Brusselaars zijn, hetzij omdat hun onderneming in Brussel is gevestigd, aanspraak kunnen maken op een Brusselse exploitatievergunning voor straattaxi's en dat zij tijdens deze overgangsperiode niet worden benadeeld.

De heer Christophe De Beukelaer zegt dat de minister-president er als regeringsleider naar moet streven de Brusselaars samen te brengen.

In dit geval is de afgelopen 7 jaar en tot de indiening van deze ordonnantie vandaag precies het tegenovergestelde gebeurd. De minister-president heeft alleen verdeeld, niet verenigd. Al die tijd is hij de chauffeurs blijven minachten. Eerst de VVC-chauffeurs, door hun vergunningen te blokkeren en te dreigen hen allemaal op straat te zetten midden in een periode van lockdown en economische tegenspoed. Hij heeft geweigerd hen persoonlijk te ontvangen, hij heeft hen uitgesloten van het overleg, hij heeft hen verdeeld op basis van de herkomst van hun vergunning enz. Vervolgens de taxichauffeurs, door weinig vertrouwen in de toekomst van hun beroep te tonen, door niet te geloven dat het bezoldigd personenvervoer zal groeien in Brussel en een instrument voor de mobiliteitstransitie zal worden.

Hij zegt dat zijn fractie, net als de sector, wachtte op een antwoord op de taxiproblematiek. Dat is er eindelijk gekomen, de minister-president heeft een van zijn beloften in deze tekst ingelost, namelijk de eenmaking van het statuut, of liever van de definitie van «taxi». Helaas is dit het enige positieve aan deze tekst.

Deze langverwachte ordonnantie, waarvan we de historische vertraging van de regering kennen, zal uiteindelijk alleen in haar artikel 2 goed zijn. Een gemeenschappelijke definitie voor de taxi's. De regering heeft nooit in beweging willen komen en wachtte op een gerechtelijke beslissing op basis van een achterhaalde tekst; zij zag het sociale bloedbad aankomen en liet het gebeuren.

Deze tekst, die de oplossing voor alles wil zijn, is niet meer dan de vestiging van een privilege, en bovendien

qu'il revient au Gouvernement de fixer le nombre de vignettes, que cela n'a pas encore été fait, et qu'on ne peut dès lors aujourd'hui prévoir des conditions excluant certains exploitants et préjuger de ce qu'aura décidé le Gouvernement. Pour lever toute ambiguïté, on pourrait par exemple apporter une précision à l'article 48, § 1^{er}, et préciser de quels titulaires d'une autorisation d'exploiter on parle exactement, en ne les limitant pas seulement à ceux qui l'on obtenu en application de l'ordonnance de 1995 mais en l'étendant clairement à ceux qui l'ont obtenue en application des décrets wallon de 2007 et flamands de 2001 et 2019. Il est important que la transition se passe dans de bonnes conditions, que tous les chauffeurs, y compris ceux qui sont détenteurs de licences flamandes et wallonnes, et qui ont souvent un lien avec Bruxelles, soit parce qu'ils sont Bruxellois, soit parce que leur société est à Bruxelles, puissent prétendre à une autorisation d'exploiter bruxelloise de taxi de rue et ne pas être pénalisés durant cette période charnière.

M. Christophe De Beukelaer indique qu'en tant que chef de gouvernement, le Ministre-Président devrait avoir pour objectif de rassembler les Bruxellois.

Dans ce dossier, depuis 7 ans et jusqu'au dépôt de cette ordonnance aujourd'hui, c'est exactement le contraire qui a été fait. Le Ministre-Président n'a fait que diviser, au lieu de rassembler. Il n'a cessé pendant tout ce temps de mépriser les chauffeurs. Les chauffeurs LVC d'abord, en bloquant leurs licences et en menaçant de les mettre tous à la rue en pleine période de confinement et de difficultés économiques. Il a refusé de les recevoir personnellement, il les a écartés de la concertation, il les a divisés sur la base de l'origine de leur licence, etc. Les chauffeurs de taxi ensuite, en démontrant sa peu de foi dans l'avenir de leur métier, en ne croyant pas que le transport rémunéré de personnes est appelé à grandir à Bruxelles et à devenir un outil de la transition de mobilité.

Il indique que, tout comme le secteur, son groupe attendait une réponse à la problématique des taxis. Celle-ci est enfin là, le Ministre-Président tient une de ses promesses dans ce texte, c'est l'unification du statut, ou plutôt de la définition de «taxi». Malheureusement, c'est la seule chose positive dans ce texte.

Cette ordonnance tant attendue, dont on connaît le retard historique du gouvernement, n'aura finalement de bon que son article 2. Une définition commune pour les taxis. Le gouvernement n'a jamais voulu bouger, attendant une décision de justice basée sur un texte dépassé, il a vu le bain de sang social arriver et a laissé faire.

Ce texte qui se veut être la solution à tout n'est que l'installation d'un privilège, en plus de cela, n'importe quel

had elk lid van het kabinet dat zich erin verdiept had, moeten zien dat hij onwettig is volgens de artikelen 104 en volgende van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

In de praktijk weet de minister-president dat deze tekst zal leiden tot een administratieve verzadiging die Brussel Mobiliteit niet kan opvangen. Dit alles zal alleen maar leiden tot een nieuw sociaal bloedbad en dat weet hij zeer goed.

Nochtans ligt alles al jaren op tafel om dit probleem op te lossen. De vorige regering had reeds goede vooruitgang geboekt in dit dossier en het enige wat nog moest gebeuren was het dossier afronden en ten uitvoer leggen. Maar de minister-president heeft juridische procedures gebruikt om druk uit te oefenen op de VVC-chauffeurs, om hen met de rug tegen de muur te zetten en hen te dwingen zijn voorwaarden voor de hervorming van de sector te aanvaarden.

De tekst bepaalt dat straattaxi's geen taxi's in de zin van het Verkeersreglement zullen zijn. De absurde verantwoording van de minister-president is dat de ordediensten de voertuigen niet doeltreffend zouden kunnen controleren omdat zij ze niet zouden herkennen. Heeft hij dan nooit de T-platen gezien ? Dit is niet langer blindheid, het is kwade trouw. Voor een ordonnantie die eenmaking beoogt, kwam de eerste discriminatie al in artikel 4 aan het licht.

De VVC-chauffeurs krijgen 6 maanden de tijd om hun bekwaamheidsattest te halen, terwijl Brussel Mobiliteit zelf zegt dat het overweldigd is en de taak als onhaalbaar beschouwt. Vlaanderen biedt twee jaar, dus waarom werd gekozen voor de kortste periode in België ? Het vraagt dus om een afstemming op de andere gewesten.

De overdraagbaarheid van de vergunningen is voorbehouden aan de taxi's, terwijl de VVC-chauffeurs hun vergunning niet kunnen overdragen. Het gebrek aan consistentie hier is opvallend. Oftewel kiest men ervoor de overdraagbaarheid van de vergunningen voor iedereen te handhaven, oftewel schaft men die voor iedereen af door alle bestaande vergunningen terug te kopen. Een dergelijke maatregel zou uiteraard kosten met zich meebrengen, die op 10 miljoen euro kunnen worden geraamd, maar ook andere maatregelen op het gebied van mobiliteit brengen aanzienlijke kosten met zich mee, aangezien bijvoorbeeld het gratis openbaar vervoer voor een deel van de bevolking bijna 25 miljoen euro zal kosten.

Wat de delegatie van politiebevoegdheden aan ambtenaren betreft, herinnert hij eraan dat de controles van de afgelopen maanden zeer gewelddadig zijn geweest, waarbij met name voertuigen in beslag zijn genomen. Men moet uiterst voorzichtig zijn en deze controles moeten

membre du cabinet qui se serait penché dessus aurait dû voir qu'il est illégal au regard des articles 104 et suivants du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

En pratique, le Ministre-Président sait que ce texte entraînera un engorgement administratif que Bruxelles Mobilité est incapable d'absorber. Tout cela ne mènera qu'à un nouveau bain de sang social et il le sait pertinemment bien.

Pourtant, tout était sur la table depuis des années pour régler ce problème. Le précédent gouvernement avait déjà bien avancé sur ce dossier, et il suffisait de finaliser le dossier et de le mettre en œuvre. Mais le Ministre-Président a utilisé des processus judiciaires pour mettre la pression sur les chauffeurs LVC, pour les mettre dos au mur et les forcer à accepter ses conditions de réforme du secteur.

Le texte prévoit que les taxis de rue ne seront pas des taxis au sens du Code de la route. La justification absurde du Ministre-Président est que les forces de l'ordre ne pourraient contrôler efficacement des véhicules car ils ne les reconnaîtraient pas. N'a-t-il donc jamais vu les plaques T ? Ce n'est plus de la cécité, c'est de la mauvaise foi. Pour une ordonnance qui se veut unificatrice, il n'a fallu attendre que l'article 4 pour voir la première discrimination.

Les chauffeurs LVC auront 6 mois pour accomplir leur certificat de capacité, alors que Bruxelles Mobilité elle-même se dit débordée et estime la tâche infaisable. La Flandre offre deux ans, pourquoi donc avoir choisi le délai le plus court de Belgique ? Il demande, dès lors, un alignement sur les autres Régions.

Concernant la cessibilité des licences, celle-ci est réservée aux taxis, tout en privant les chauffeurs LVC de la transmission de leur licence. Le manque de cohérence ici est frappant. Soit l'on choisit de maintenir la cessibilité des licences pour tout le monde, soit on la supprime pour tout le monde en rachetant toutes les licences existantes. Une telle mesure aurait bien évidemment un coût, que l'on peut estimer à 10 millions d'euros, mais d'autres mesures prises concernant la mobilité ont aussi un coût important puisque, par exemple, la gratuité des transports en commun pour une partie de la population coûtera quant à elle près de 25 millions d'euros.

Concernant la délégation de pouvoirs de police à des fonctionnaires, il rappelle que les contrôles tels qu'ils ont été pratiqués ces derniers mois ont été d'une extrême violence, avec des saisies de véhicules notamment. Il faut être extrêmement prudent et il faudrait organiser ces

op een andere manier worden georganiseerd dan door ambtenaren die in deze zaken minder goed zijn opgeleid dan de politie.

De vaststelling van een numerus clausus wordt in de besproken tekst nauwelijks gedetailleerd. Het is duidelijk dat het de bedoeling van de minister-president is dat er in de toekomst minder chauffeurs zullen zijn dan nu het geval is. Dit is echter helemaal niet de visie van zijn fractie en hij zegt dat voor hen alle chauffeurs die in Brussel werken, ongeacht de vergunning die zij hebben, daar moeten kunnen blijven werken. Door hun dit niet toe te staan, wordt hun niet alleen een inkomen ontnomen, maar wordt de Brusselaars ook een echte dienst ontzegd. Als een numerus clausus nuttig is, moet die hoog genoeg zijn.

Het verbod voor taxichauffeurs om een particuliere clientèle aan te houden en de verplichting om gebruik te maken van de platforms, is volstrekt onevenredig. De sector zelf had echter maatregelen voorgesteld om een dergelijke clientèle te behouden.

Hetzelfde geldt voor de verplichting om ten minste 20 uur per week te werken. Dat is helemaal niet nodig. Dit is een voortdurend interventionisme dat problematisch begint te worden in deze regering.

Daarnaast is er de tussen de verschillende lezingen toegevoegde bepaling die tot doel heeft te voorkomen dat operatoren die in het buitenland zijn veroordeeld, in Brussel actief kunnen zijn. Hij verzoekt de minister-president duidelijk te zeggen dat hij de platforms die momenteel actief zijn, wil verbieden daarmee door te gaan.

Hij besluit met te zeggen dat zijn fractie echt niet enthousiast is over het voorgestelde ontwerp. Deze tekst blijft de sector verdelen in plaats van hem te verenigen, en hij komt veel te laat. Bovendien schept deze tekst grote rechtsonzekerheid voor de toekomst. Zijn fractie zal amendementen voorstellen, maar hij betwijfelt of met de voorgestelde tekst iets kan worden bereikt.

Mevr. Els Rochette zegt heel blij te zijn dat eindelijk het langverwachte taxiplan kan worden besproken.

De vorige ordonnantie dateerde al van 25. Deze nieuwe ordonnantie had er echter al veel vroeger moeten komen. Brussel hinkt achterop en vooral de chauffeurs en de vele klanten zijn daar het slachtoffer van.

De kwaliteit van het bezoldigd personenvervoer, de huidige taxi's dus, niet de VVC-sector, is vandaag niet iets waar een stad als Brussel trots op kan zijn. Er moet vernieuwing komen, het moet een moderne sector worden met een omslag naar de digitale wereld.

contrôles autrement que par des fonctionnaires qui sont, sur ces sujets-là, moins bien formés que la police.

L'établissement d'un numerus clausus est fort peu détaillé dans le texte en discussion. Il est clair que la volonté du Ministre-Président est qu'il y ait à l'avenir moins de chauffeurs qu'il n'y en a aujourd'hui. Mais ce n'est pas du tout la vision de son groupe, et il indique que, pour eux, tous les chauffeurs qui travaillent à Bruxelles doivent, indépendamment de la licence dont ils disposent, pouvoir continuer à y travailler. Ne pas le leur permettre n'aura pas pour seul effet de les priver de revenus, mais cela priverait également les Bruxellois d'un vrai service. Si un numerus clausus est utile, il faut que celui-ci soit suffisamment élevé.

L'interdiction pour les chauffeurs de taxi de maintenir une clientèle privée, et l'obligation de passer par des plateformes, est entièrement disproportionnée. Or, le secteur lui-même avait proposé des mesures permettant le maintien d'une telle clientèle.

Il en est de même pour l'obligation de préster au moins 20 heures par semaine. Cela n'est en rien nécessaire. Il s'agit d'un interventionnisme constant qui commence à être problématique dans le chef de ce gouvernement.

En outre, il y a la disposition, ajoutée entre les différentes lectures, qui vise à empêcher les opérateurs qui auraient été condamnés à l'étranger d'opérer à Bruxelles. Il invite le Ministre-Président à dire clairement qu'il veut interdire aux plateformes qui opèrent actuellement de continuer de le faire.

Il conclut en indiquant que son groupe n'est vraiment pas enthousiaste pour le projet proposé. Ce texte continue de diviser le secteur plutôt que de l'unifier et il vient bien trop tard. En outre, ce texte crée des incertitudes juridiques importantes pour l'avenir. Son groupe proposera des amendements, mais il doute qu'avec le texte proposé, il soit possible d'aboutir à quelque chose.

Mme Els Rochette dit être ravie que le plan taxi tant attendu puisse enfin être discuté.

L'ordonnance précédente remontait déjà à 25 ans. Cette nouvelle ordonnance aurait pourtant dû arriver beaucoup plus tôt. Bruxelles est à la traîne, et les victimes sont principalement les chauffeurs et les nombreux clients.

Une ville comme Bruxelles n'a aucune raison d'être fière de la qualité du transport rémunéré de personnes – les taxis d'aujourd'hui donc, pas le secteur de la LVC. Une réforme s'impose, il faut moderniser le secteur et le faire entrer dans le monde numérique.

Ze geeft aan dat sinds ze haar auto heeft weggedaan, enkele jaren geleden, ze bijna wekelijks een taxi neemt. Ze heeft dus de problemen die voorkomen in de taxisector zelf kunnen ervaren. Al te vaak blijkt dat betalen met kaart onmogelijk is en wordt er op aangedrongen om cash te betalen. Wanneer ze Engels sprak met een vriendin achteraan, werd er een grote omweg gemaakt omdat de chauffeur dacht dat ze toeristen waren. Een chauffeur die zijn laatste rit deed stelde haar voor om met haar mee naar binnen te gaan. Een taxi die reeds besteld was van de vooravond reed weg met een andere klant, omdat het vergeten was haar naam te vragen. Dergelijke problemen moeten met een nieuwe ordonnantie in de toekomst hopelijk vermeden kunnen worden.

Ze keek al lang uit naar een aangepast plan, dat een evenwichtige balans kan vinden tussen de belangen van de verschillende soorten taxi's die vandaag hun diensten aanbieden in Brussel. Deze ordonnantie geeft hierop verschillende antwoorden met de éengemaakte taxisector.

Maar wat voor haar voorop staat, wat echt prioritair is, zijn de gebruikers en de klanten.

Dit plan moet tegemoet komen aan de steeds stijgende vraag van Brusselaars die veel minder een eigen wagen gebruiken. De mobiliteit in het Gewest heeft enkele jaren terug een omslag gemaakt, waarbij de zachte mobiliteit aan belang wint en waarbij de taxi's een steeds belangrijkere plaats innemen. Sinds de ordonnantie van 1995 kende de Brusselse bevolking een stijging van maar liefst 200.000 extra inwoners, waaronder zeer veel jongeren. Ook de uitgangsgelegenheden in ons Gewest gingen de hoogte in. Om te zwijgen over het stijgende toerisme in ons Gewest, de groei van de Europese en internationale instellingen, en de vele pendelaars die ook van de taxi-diensten gebruik maken.

Belangrijke vragen die ze heeft betreffen de verbetering van de dienstverlening voor de consument. Ze vraagt of er een duidelijke identificatie komt, bijvoorbeeld met een QR code in de taxi of een bevestigingsmail van de rit op voorhand, met de naam van de chauffeur. Komt er een verplicht on-line verslag van de rit om onnodige omwegen te vermijden ? Op welke manier zal de klachtenbehandeling performanter worden ? Vandaag is dat voor de VVC-sector al zeer gemakkelijk via de applicatie. Maar het is ook voor standplaats-taxis belangrijk dat klanten ten allen tijde melding kunnen maken als ze ontevreden zijn over de service van een chauffeur of intermediair.

Voorts vraagt ze nog hoe zal worden verzekerd dat digitaal betalen altijd mogelijk zal zijn en hoe er zal worden vermeden dat er gereden wordt door niet-licentiehouders.

Wat de veiligheid van gebruikers betreft wordt de lijst van de zedelijkheidsvooraarden waar chauffeurs aan

Elle dit que depuis qu'elle s'est débarrassée de sa voiture il y a quelques années, elle prend le taxi presque chaque semaine. Elle a donc fait l'expérience des problèmes que connaît le secteur du taxi. Trop souvent, il s'avère impossible de payer par carte et on insiste sur un paiement en espèces. Un jour, elle parlait anglais avec une amie à l'arrière, et le chauffeur a fait un grand détour parce qu'il croyait avoir affaire à des touristes. Un chauffeur qui faisait sa dernière course lui a proposé de rentrer avec elle. Un taxi commandé dès la veille est parti avec un autre client parce qu'il avait oublié de lui demander son nom. Il faut espérer qu'une nouvelle ordonnance permettra d'éviter de tels problèmes à l'avenir.

Elle attendait depuis longtemps une réforme du plan taxi qui puisse mettre en balance les intérêts des différents types de taxi qui proposent aujourd'hui leurs services à Bruxelles. Cette ordonnance apporte plusieurs réponses à cet égard, avec une unification du secteur du taxi.

Mais sa réelle priorité, ce qui vient en premier, ce sont les utilisateurs et les clients.

Ce plan doit répondre à la demande sans cesse croissante des Bruxellois qui utilisent beaucoup moins une voiture privée. La mobilité dans la Région a connu une transformation radicale ces dernières années, la mobilité douce gagnant en importance et les taxis jouant un rôle de plus en plus important. Depuis l'ordonnance de 1995, la population bruxelloise a augmenté de pas moins de 200 000 habitants supplémentaires, dont de très nombreux jeunes. Le nombre de lieux de sortie a également augmenté dans notre Région. Sans compter l'augmentation du tourisme dans notre Région, la croissance des institutions européennes et internationales, et les nombreux navetteurs qui utilisent également les services de taxis.

Les questions importantes qu'elle se pose concernent l'amélioration des services pour le consommateur. Elle demande s'il y aura une identification claire, par exemple avec un code QR dans le taxi ou un courriel préalable de confirmation de la course indiquant le nom du chauffeur. Y aura-t-il un compte rendu en ligne obligatoire de la course pour éviter les détours inutiles ? Comment améliorera-t-on le traitement des plaintes ? Aujourd'hui, pour le secteur de la LVC, c'est déjà très facile à travers l'application. Mais il est également important que les clients des taxis de station puissent signaler à tout moment s'ils ne sont pas satisfaits du service d'un chauffeur ou d'un intermédiaire.

Elle demande également comment on s'assurera que le paiement numérique sera toujours possible et comment on évitera que des chauffeurs sans licence circulent.

En ce qui concerne la sécurité des usagers, on étend la liste des conditions de moralité que les conducteurs doivent

moeten voldoen uitgebreid. Een veroordeling van seksisme, discriminatie, racisme en xenofobie wordt toegevoegd en dat vinden we een heel goede zaak.

Taxi's worden steeds belangrijker voor het gewest op vlak van mobiliteit en deze evolutie zal niet stoppen. Laten we niet vergeten dat dit een enorme groeikans biedt voor deze sector en bij uitbreiding voor de tewerkstelling in ons Gewest.

De taxisector biedt veel kansen voor nieuwkomers en mensen met een lage scholingsgraad, mannen en vrouwen die minder kansen hebben op de arbeidsmarkt.

Ze vraagt dan ook dat hier rekening mee zou worden gehouden bij het bepalen van de examens die moeten worden afgelegd. De taalvereisten zijn voor velen te moeilijk terwijl digitale tools in de wagen dit niet vereisen. De cursus studeren in het Nederlands of het Frans is vaak ook geen sinecure voor veel chauffeurs of kandidaat chauffeurs. En een examen waar een plan van Brussel vanbuiten moet geleerd worden is zeker niet meer van deze tijd. Ze vraagt dan ook of de toelatingsproeven zullen worden aangepast aan deze tijd en door wie ze zullen worden opgesteld.

In dat kader lijkt het haar opportuun om ook rekening te houden met de elders verworven competenties van chauffeurs. Zij die al 2 jaar rijden en nooit enige klacht ontvangen hebben, zouden makkelijker toegang moeten krijgen tot een bekwaamheidsattest.

Los van de testen is er vandaag ook een groot probleem voor chauffeurs die een bekwaamheidsattest willen bekomen. De wachtrijst voor etappe 1, het volgen van een infosessie, is zeer lang en sommige chauffeurs kunnen zich pas na maanden hiervoor aanmelden. Hoe zal dit probleem opgelost worden in de toekomst en nu op korte termijn ?

Daarnaast pleit ze er ook voor om, in een overgangsfase, een vereenvoudigde procedure uit te werken voor de houders van een Waalse of een Vlaamse licentie.

Het is in het belang van de chauffeurs en hun gezinnen, maar even goed van de Brusselaars en andere gebruikers, dat men de know how van deze chauffeurs niet verloren laat gaan.

De spreker geeft nog aan te begrijpen dat een numerus clausus belangrijk is. Het is belangrijk dat er, enerzijds, voldoende aanbod is en, anderzijds, dat de chauffeurs die er zijn voldoende ritten zouden kunnen rijden. Er moed

remplir. On ajoute les condamnations pour sexism, discrimination, racisme et xénophobie, et nous pensons que c'est une très bonne chose.

Les taxis sont de plus en plus importants pour la mobilité dans la Région, et cette évolution ne s'arrêtera pas. N'oublions pas que cela présente un énorme potentiel de croissance pour ce secteur et, par extension, pour l'emploi dans notre Région.

Le secteur du taxi offre de nombreuses possibilités aux nouveaux venus et aux personnes peu qualifiées, aux hommes et aux femmes qui ont moins d'opportunités sur le marché du travail.

Elle demande donc qu'on en tienne compte lors de la détermination des examens à passer. Les exigences linguistiques sont trop difficiles pour beaucoup, alors que les outils numériques dans la voiture ne l'exigent pas. Souvent, étudier le cours en français ou en néerlandais n'est pas une sinécure pour de nombreux chauffeurs ou candidats chauffeurs. Et devoir apprendre par cœur un plan de Bruxelles en vue d'un examen n'est certainement plus de ce temps. Elle demande donc si les épreuves d'admission seront adaptées à notre époque et par qui elles seront élaborées.

Dans ce cadre, il lui semble opportun de tenir également compte des compétences acquises ailleurs par les chauffeurs. Ceux qui conduisent déjà depuis deux ans et n'ont jamais eu de plaintes devraient avoir plus facilement accès à un certificat de capacité.

Au-delà des tests, il existe aujourd'hui un problème majeur pour les chauffeurs qui veulent obtenir un certificat de capacité. La liste d'attente pour la 1^{re} étape, la participation à une séance d'information, est très longue et certains chauffeurs ne peuvent s'inscrire qu'après des mois. Comment réglera-t-on ce problème à l'avenir et à court terme ?

En outre, elle plaide également en faveur de l'élaboration d'une procédure simplifiée transitoire pour les détenteurs d'une licence wallonne ou flamande.

Il est dans l'intérêt des chauffeurs et de leurs familles, mais aussi des Bruxellois et des autres usagers, que le savoir-faire de ces chauffeurs ne se perde pas.

L'oratrice dit encore comprendre l'importance d'un numerus clausus. Il est important, d'une part, que l'offre soit suffisante et, d'autre part, que les chauffeurs présents puissent effectuer suffisamment de courses. Il est important

vermeden worden dat er een overaanbod zou zijn. Maar men moet eveneens beducht zijn voor een onderaanbod. En dat is vandaag jammer genoeg reeds het geval.

Ze vraagt of de minister-president zou kunnen uitleggen waarom een verschil wordt gemaakt in de numerus Clausus voor straattaxi's en standplaats-taxis. Welke criteria worden gebruikt om de numerus clausus te bepalen ?

Ze merkt nog op dat de eerste evaluatie van de nieuwe ordonnantie zou gebeuren in 2025 en daarna om de 2 jaar. Ze geeft aan dat het positief is dat er een 2-jaarlijks evaluatie zal worden opgemaakt. Ze vraagt meer toelichting bij de manier waarop deze evaluatie zal gebeuren. Zou het niet opportuun zijn om de evaluatie vroeger te doen ?

Ze is ook van mening dat de controle een belangrijk element zijn. Deze nieuwe ordonnantie dient immers correct te worden toegepast.

De Administratie wordt in de ordonnantie met verschillende taken belast. Maar vandaag kan al worden vastgesteld dat het personeelsbestand bij Brussel Mobiliteit niet voldoende is om haar huidige taken te kunnen opnemen. Zal hierover ook iets in het uitvoeringsbesluit komen te staan ? Is er een plan om het bestand bij Brussel Mobiliteit te verhogen ?

De uitvoeringsbesluiten zullen, zoals door de minister-president gezegd, heel bepalend zijn voor de uitvoering van deze ordonnantie. Hij gaf aan hieromtrent nog overleg te zullen gaan met « de sector ». Kan hij verduidelijken met welke actoren hij hierover zal samen zitten ? En wanneer kunnen de besluiten verwacht worden ?

Tot slot wil ze de verschillende actoren die hebben meegeworkt aan deze ordonnantie bedanken.

Vergadering van dinsdag 24 mei 2022.

Minister-president Rudi Vervoort herinnert vooreerst aan het feit dat het ontwerp van ordonnantie optert voor de invoering van een numerus clausus om de negatieve effecten van een overaanbod, met name in termen van verkeerscongestie of vervuiling, te voorkomen.

In het licht van deze keuze wil het ontwerp van ordonnantie ervoor zorgen dat het beperkte aantal toegestane straat- en standplaats-taxis daadwerkelijk beschikbaar is voor het publiek, dat wil zeggen doeltreffend wordt geëxploiteerd om de gebruikers een taxidienst van goede kwaliteit aan te bieden die toereikend en beschikbaar is op alle tijdstippen van de dag en niet alleen in het weekend.

d'éviter une offre excédentaire. Mais il faut également se garder d'une offre insuffisance. Et c'est déjà le cas aujourd'hui, malheureusement.

Elle demande si le Ministre-Président peut expliquer pourquoi il y a une différence dans le numerus clausus pour les taxis de rue et les taxis de station. Quels critères utilise-t-on pour déterminer le numerus clausus ?

Elle indique que la première évaluation de la nouvelle ordonnance aurait lieu en 2025, et tous les deux ans ensuite. Elle juge positif qu'une évaluation ait lieu tous les deux ans. Elle demande des précisions sur la manière dont cette évaluation sera effectuée. Ne serait-il pas opportun de faire l'évaluation plus tôt ?

Elle estime également que le contrôle est un élément important. En effet, cette nouvelle ordonnance doit être appliquée correctement.

L'ordonnance charge l'administration d'effectuer différentes tâches. Mais on peut déjà constater aujourd'hui que Bruxelles Mobilité n'a pas d'effectifs suffisants pour assumer ses tâches actuelles. L'arrêté d'exécution prévoira-t-il également quelque chose à ce sujet ? Est-il prévu d'augmenter le personnel de Bruxelles Mobilité ?

Comme l'a dit le Ministre-Président, les arrêtés d'exécution seront très déterminants pour la mise en œuvre de cette ordonnance. Il a déclaré qu'il consultera « le secteur » à cet égard. Peut-il préciser quels acteurs il rencontrera ? Et quand peut-on attendre les arrêtés ?

Enfin, elle tient à remercier les différents acteurs qui ont contribué à cette ordonnance.

Réunion du mardi 24 mai 2022.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort rappelle tout d'abord que le projet d'ordonnance fait le choix de l'instauration d'un numerus clausus afin d'éviter les effets négatifs d'une offre excédentaire, notamment en termes de congestion automobile ou de pollution.

Compte tenu de ce choix, le projet d'ordonnance veut s'assurer que le nombre limité de taxis de rue et de station autorisés soient réellement à la disposition du public, c'est-à-dire exploités de manière effective afin d'offrir aux usagers un service de taxis de qualité, suffisant et disponible à tout heure de la journée et pas uniquement le week-end.

Uit de studie van Deloitte blijkt dat VVC-chauffeurs ertoe worden aangespoord hun diensten aan te bieden op donderdag- tot zondagavond, in plaats van doordeweeks te rijden wanneer de vraag lager is, waardoor zij meer inkomsten verwerven dankzij de niet-gereguleerde dynamische prijsstelling die door deze platforms wordt toegepast.

De eis inzake de beschikbaarheid zal ook helpen om slapende vergunningen te bestrijden. Dit zijn vergunningen die niet daadwerkelijk worden gebruikt omdat de exploitant een voertuig niet inschrijft of niet over het vereiste aantal chauffeurs beschikt.

De ordonnantie voorziet derhalve in het daadwerkelijk ter beschikking stellen van een voertuig overeenkomend met één voltijds equivalent. Om echter tegemoet te komen aan de vraag naar chauffeurs-exploitanten die aanvullend alleen werken, wordt voorzien in een beschikbaarstelling van het voertuig voor een minimumperiode van 20 uur per week.

Een chauffeur kan bijvoorbeeld de ene week 10 uur werken, een andere week 30 uur, enzovoort. De administratie zal deze duur over een kalenderjaar controleren. Ook wordt gepreciseerd dat de 20 uur gelden voor de periode waarin het voertuig daadwerkelijk aan het publiek ter beschikking wordt gesteld.

Wat de controle betreft, maakt het ontwerp van ordonnantie het mogelijk aan exploitanten, chauffeurs en tussenpersonen bepaalde gegevens te vragen die het mogelijk maken de beschikbaarheid van het voertuig te verifiëren.

De minister-president verzoekt de rapporteur te noteren dat de Artikelsgewijze commentaar, het deel over artikel 26, verduidelijkt moet worden. Nu wordt daarin het volgende vermeld : « wordt de drempel voor de effectiviteit van deze bepaling vastgesteld op een voltijds equivalent (dat kan worden gepresteerd door één enkele chauffeur of door meerdere chauffeurs die aan hetzelfde voertuig zijn toegewezen), deze mag worden overschreden (op voorwaarde dat het besturen van het voertuig dan over verschillende chauffeurs wordt verdeeld) ». De commentaar bij de artikelen dient te worden verduidelijkt door de uitzondering op te nemen waarin is voorzien voor de werkelijke duur van de terbeschikkingstelling van het voertuig : dit is een minimum van 20 uur per week voor chauffeurs-exploitanten die alleen werken.

Wat de mogelijkheid betreft om een onderneming op te richten, wordt er geen enkele verplichting opgelegd om in Brussel gevestigd te zijn om een vergunning te verkrijgen. Een persoon die in Vlaanderen of Wallonië gedomicilieerd is, zal een aanvraag kunnen indienen om houder te worden van een vergunning om als straattaxi of standplaattaxi aan

L'étude Deloitte a en effet démontré que les chauffeurs LVC étaient incités à offrir leurs services les soirées du jeudi à dimanche, plutôt que de conduire en semaine lorsque la demande est plus faible, s'assurant des revenus plus élevés du fait de la tarification dynamique non régulée appliquée par ces plateformes.

L'exigence de mise à disposition permettra également de lutter contre les autorisations dormantes. Il s'agit des autorisations qui ne sont pas réellement exploitées parce que l'exploitant n'enregistre pas un véhicule ou ne dispose pas du nombre de chauffeurs nécessaires.

L'ordonnance prévoit donc une mise à disposition effective du véhicule correspondant à un équivalent temps plein. Cependant, pour répondre à la demande concernant les exploitants-chauffeurs qui travaillent seul à titre complémentaire, il a été prévu une durée minimale de 20 heures par semaine de mise à disposition du véhicule.

Par exemple, un exploitant chauffeur peut travailler 10 heures une semaine, puis 30 heures une autre semaine et ainsi de suite. L'administration effectuera un contrôle de cette durée sur une année civile. Il précise par ailleurs que les 20 heures portent sur une mise effective du véhicule à la disposition du public.

En ce qui concerne le contrôle, le projet d'ordonnance permet de demander certaines données aux exploitants, chauffeurs et intermédiaires qui permettront de vérifier cette mise à disposition du véhicule.

Le Ministre-Président invite le rapporteur à noter que le commentaire des articles, dans son passage sur l'article 26, doit être précisé. Actuellement, il indique que l'ordonnance « fixe le seuil d'effectivité de cette mise à disposition à l'équivalent d'un temps plein (qui peut être presté par un chauffeur seul ou par plusieurs d'entre eux, affectés au même véhicule), étant entendu que, s'agissant d'un seuil, il peut être dépassé (pour autant, alors, que la conduite du véhicule soit partagée entre plusieurs chauffeurs) ». Le commentaire des articles doit être précisé en intégrant l'exception prévue quant à la durée effective de mise à disposition du véhicule : celle-ci est de 20 heures minimum par semaine pour les exploitants-chauffeurs qui travaillent seuls.

En ce qui concerne la possibilité de créer une entreprise, il n'y a aucune obligation d'être établi à Bruxelles pour obtenir une autorisation. Une personne domiciliée en Wallonie ou en Flandre pourra introduire une demande d'autorisation d'exploiter un taxi de rue ou un taxi de station. Actuellement, certains exploitants domiciliés en

het werk te gaan. Op dit ogenblik zijn er reeds exploitanten die in Vlaanderen of Wallonië gevestigd zijn en over een Brusselse vergunning beschikken.

Hij verduidelijkt dat Waalse of Vlaamse VVC's geen ritten in Brussel mogen uitvoeren, tenzij de plaats van vertrek en de bestemming in Vlaanderen of Wallonië liggen. De Raad van State is van oordeel dat een samenwerkingsovereenkomst noodzakelijk is en dat deze bepaling derhalve moet worden geschrapt. Als het vertrekpunt buiten het gewest ligt, zijn deze ritten toegestaan, maar deze Waalse en Vlaamse taxi's en VVC's mogen na het einde van hun rit geen klanten meer ophalen. Dit is reeds het geval in Brussel en, omgekeerd, in de andere Gewesten. Brusselse taxi's kunnen bijvoorbeeld geen ritten aanbieden op de nationale luchthaven.

Wat betreft het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State over artikel 3, zegt hij dat de bepaling werd aangepast. Het derde lid, dat luidde : « De Regering kan de regels vaststellen die van toepassing zijn op de in het tweede lid bedoelde ritten. », werd gewoon geschrapt, aangezien het niet de bedoeling van de Regering is de door andere Gewesten toegestane taxidiensten te reglementeren.

Het tweede lid, dat betrekking heeft op de ritten vanuit Vlaanderen en Wallonië, blijft behouden om de bepaling te versterken die in de commentaar bij de statuten of in de toelichting aan kracht zou hebben ingeboet.

Wat artikel 36 betreft, deelt hij de mening van de afdeling Wetgeving niet. In feite baseert hij zich op het advies van het Grondwettelijk Hof, dat stelt dat krachtens het beginsel van de wederzijdse erkenning, dat inherent is aan de economische en monetaire unie tussen de deelgebieden « wordt een persoon die diensten aanbiedt op het grondgebied van één van die deelgebieden en zich daarbij gedraagt naar de toepasselijke regels, verondersteld die activiteit vrij te kunnen uitoefenen op het grondgebied van elk ander deelgebied van de Staat ».

Dit uittreksel uit arrest nr. 41/2010 van het Grondwettelijk Hof wordt gedeeld door het parket, dat het standpunt van de administratie ondersteunt, die een veertigtal Vlaamse en Waalse voertuigen in overtreding in beslag heeft genomen.

De keerzijde van dit principe houdt in dat wanneer bijvoorbeeld een Vlaamse of Waalse exploitant zijn vergunning niet in orde heeft wegens een ontbrekende verzekering of een gebrekkige technische controle... zijn vergunning dus ook niet geldig is in Brussel.

Zonder deze bepaling zou een taxi of VVC die zich niet aan de gewestelijke wetgeving houdt, moeten worden

Wallonie ou en Flandre disposer déjà d'une autorisation bruxelloise.

Il précise qu'en ce qui concerne les LVC wallons ou flamands, ceux-ci ne peuvent pas effectuer de courses à Bruxelles, sauf si le point de départ et la destination se trouvent en Flandre ou en Wallonie. Le Conseil d'État estime qu'il est indispensable que soit conclu un accord de coopération et qu'alors cette disposition devrait être supprimée. Si le point de départ se trouve en dehors de la Région, ces courses sont permises mais ces taxis et LVC wallons et flamands ne peuvent pas marauder après la fin de leur course. C'est déjà le cas actuellement à Bruxelles, et, inversement, dans les autres Régions. Les taxis bruxellois ne peuvent pas prendre de courses à l'aéroport de Bruxelles-National, par exemple.

Concernant l'avis de la section de législation du Conseil d'État sur l'article 3, il indique que la disposition a été adaptée. L'alinéa 3 qui disait : « Le Gouvernement peut arrêter les règles applicables aux courses visées à l'alinéa 2 » a été supprimé tout simplement, car il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de réglementer les services de taxis autorisés par d'autres Régions.

L'alinéa 2 qui fait référence aux courses en provenance de Flandre et de Wallonie a été maintenu pour renforcer la disposition qui aurait perdu de sa force dans le commentaire des articles ou l'exposé des motifs.

Concernant l'article 36, il dit ne pas partager l'avis de la section de législation. En effet, il se base sur l'avis de la Cour constitutionnelle, qui dit qu'en se basant sur le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire, entre les composantes de l'État, « une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'État ».

Cet extrait tiré de l'arrêt n° 41/2010 de la Cour constitutionnelle est partagé par le parquet, qui conforte la position de l'administration qui a saisi une quarantaine de véhicules flamands et wallons en situation d'infraction.

Le pendant de ce principe implique que si, par exemple, un exploitant flamand ou wallon n'a pas son autorisation en règle en raison d'une assurance manquante ou d'un contrôle technique défaillant, son autorisation n'est donc pas valable non plus à Bruxelles.

Sans cette disposition, il faudrait laisser opérer un taxi ou un LVC qui ne respecte pas sa législation régionale. Il est

toegelaten te werken. Hij mag in zijn gewest geen rotten uitvoeren, maar hij kan zijn vergunning hier wel gebruiken. Dit is onzin.

Integendeel, als zijn vergunning in Vlaanderen wordt geschorst, moet zijn vergunning ook in ons gewest niet geldig beschouwd worden, aangezien deze taxi niet onder de voorwaarden van de regels inzake wederzijdse erkenning valt.

Ter herinnering, 6 arresten van de RvS hebben deze lezing bevestigd, het Vlaams Gewest heeft de vergunningen voor limousines van verschillende Vlaamse exploitanten die door de politie op het grondgebied van Brussel werden gecontroleerd, ingetrokken. Deze exploitanten verleenden hun diensten op het grondgebied van Brussel in strijd met het Vlaams decreet van 20 april 2001 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

De beslissing van de 9^e kamer van de Nederlandstalige Rechtbank van Eerste Aanleg van Brussel van 29 april 2022 heeft betrekking op de pleisterordonnantie en niet op het ontwerp van ordonnantie dat hier wordt besproken.

De controle op de naleving van de toekomstige ordonnantie zal worden verricht door Brussel Mobiliteit en de verschillende politiezones. Daartoe zal zijn administratie worden belast met het opzetten van een opleidings-module voor de zes politiezones om de politieambtenaren vertrouwd te maken met de nieuwe wetgeving en hen in staat te stellen autonome controles uit te voeren op zowel door het Gewest als door de andere Gewesten toegestane voertuigen, teneinde ervoor te zorgen dat de activiteiten in overeenstemming zijn met het door het ontwerp van ordonnantie bepaalde kader.

In het ontwerp van ordonnantie wordt bepaald dat gegevens over de voertuigen die in een taxidienst actief zijn, over exploitanten en over bekwaamheidsattesten aan de politie kunnen worden doorgegeven. Dit zal de toekomstige autonome controles door politiediensten, die de geldigheid van een vergunning of bekwaamheidsattest onafhankelijk zullen kunnen verifiëren, verder versterken.

Voorts voorziet het ontwerp in de mededeling door exploitanten, bestuurders en tussenpersonen van een bepaalde hoeveelheid gegevens om een betere controle mogelijk te maken. In de ordonnantie van 1995 was niet voorzien in de mededeling van deze gegevens.

Om de controle verder te versterken en vooral het administratief beheer van Brussel Mobiliteit en dat van de exploitanten, chauffeurs en reservatiebemiddelaars te verlichten, zal binnen de Administratie een nieuw geautomatiseerd systeem voor gegevensbeheer worden gecreëerd. Daartoe vraagt hij Brussel Mobiliteit na te denken over een

interdit de course dans sa Région mais il pourrait exploiter son autorisation ici. C'est un non-sens.

Il faut au contraire considérer que si son autorisation est suspendue en Flandre, alors son autorisation n'est pas valable non plus dans notre Région, ce taxi n'entre pas dans les conditions de règles relatives à la reconnaissance mutuelle.

Pour rappel, 6 arrêts du CE ont confirmé cette lecture, la Région flamande a retiré les autorisations limousines de plusieurs exploitants flamands contrôlés par la police sur le territoire de Bruxelles. En effet, ces exploitants prestaient leurs services sur le territoire de Bruxelles en violation du décret flamand du 20 avril 2001 et de ses arrêtés d'exécution.

La décision rendue le 29 avril 2022 par la 9^e chambre du tribunal néerlandophone de première instance de Bruxelles concerne l'ordonnance « sparadrap », elle ne concerne pas le projet d'ordonnance qui est en discussion ici.

Le contrôle du respect de la future ordonnance sera assuré par Bruxelles Mobilité et les différentes zones de police. Pour ce faire, son administration sera chargée de mettre en place un module de formation à destination des 6 zones de police afin de familiariser les policiers avec la nouvelle législation et de leur permettre de procéder à des contrôles autonomes tant sur les véhicules autorisés par la Région que sur les véhicules autorisés par les autres Régions afin de s'assurer que l'exploitation s'inscrit dans le cadre établi par le projet d'ordonnance.

Le projet d'ordonnance prévoit que les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité pourront être communiquées aux forces de police. Cela renforcera d'autant plus les futurs contrôles autonomes des forces de police, qui pourront vérifier la validité d'une autorisation, un certificat de capacité en toute autonomie.

Le projet d'ordonnance prévoit également la communication, par les exploitants, chauffeurs, intermédiaires, d'un certain nombre de données permettant un meilleur contrôle. La communication de ces données n'était en effet pas prévue par l'ordonnance de 1995.

Pour encore renforcer le contrôle et surtout alléger la gestion administrative de Bruxelles Mobilité autant que celle des exploitants, des chauffeurs et des intermédiaires de réservation, un nouveau système de gestion informatique de données sera créé au sein de l'administration. À cet effet, il a demandé à Bruxelles Mobilité de démarrer la réflexion

ontwerp dat ter raadpleging aan de sector in ruime zin zal worden voorgelegd. De procedures voor het gegevensbeheer zullen bij regeringsbesluit worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat het systeem eind 2023 operationeel is.

Wat de numerus clausus betreft, zal de regering een plafond bepalen op basis van de huidige situatie en de sociaaleconomische realiteit van het Gewest.

Het werk van de platforms zal begeleid worden. Zij zullen in het gewest mogen werken zolang aan de gewestelijke vereisten wordt voldaan.

De erkenning van reserveringsbemiddelaars een van de belangrijkste vernieuwingen van de ordonnantie is. Zij zullen worden onderworpen aan morele, professionele en solvabiliteitsvereisten.

Deze voorwaarden zijn niet bedoeld om de ontwikkeling van deze digitale spelers te belemmeren, maar om een kader te bevorderen dat de klant, de chauffeur en de exploitant beschermt.

Indien de reserveringsbemiddelaars de exploitatievoorraarden niet naleven, bijvoorbeeld door te werken met een chauffeur zonder bekwaamheidsattest of met een exploitant zonder vergunning, kan hun erkenning worden geschorst of ingetrokken door de administratie, die voortaan over de passende controlemiddelen beschikt.

De bepaling in de pleisterordonnantie gaf Brussel Mobiliteit niet de mogelijkheid om de erkenning inzake de ritten vanuit de twee andere gewesten in te trekken ; met dit ontwerp van ordonnantie wordt dat anders.

Artikel 22, § 2 bepaalt dat de reserveringsbemiddelaars, om aan de zedelijkheidsvoorraarden te voldoen, moeten aantonen dat zij in België of in het buitenland niet strafrechtelijk zijn veroordeeld.

De ordonnantie voorziet in een dubbel tijdskader, afhankelijk van de aard van de veroordeling. Alleen strafrechtelijke veroordelingen die dateren van minder dan tien jaar geleden worden in aanmerking genomen en alleen bepaalde veroordelingen tot een correctionele straf in de loop van de laatste vijf jaar worden in aanmerking genomen.

Als bewijs van goed zedelijk gedrag moet de bemiddelaar aan de administratie een uittreksel uit het strafregister overleggen van de rechtspersoon en zijn zaakvoerder, dat minder dan 3 maanden oud is en afgegeven is door de dienst Centraal Strafregerister (FOD Justitie). Indien de aanvrager minder dan 5 jaar in België is

pour aboutir à un projet à soumettre à concertation avec le secteur au sens large. Les modalités de gestion des données seront définies par arrêté de Gouvernement. L'objectif est d'être opérationnel fin 2023.

À la question relative au numerus clausus, le Gouvernement va déterminer un plafond sur la base de la situation actuelle et de la réalité socioéconomique de la Région.

Le travail des plateformes sera encadré. Il leur sera permis d'être actives sur le territoire régional pour autant que les exigences régionales soient respectées.

La reconnaissance des intermédiaires de réservation est l'une des grandes nouveautés de l'ordonnance. Ces derniers seront soumis à des conditions morales, professionnelles et de solvabilité.

Ces conditions ne sont pas destinées à freiner le développement de ces acteurs du monde digital mais à favoriser un cadre qui protégera le client, le chauffeur et l'exploitant.

Si les intermédiaires de réservation ne respectent pas les conditions d'exploitation, en travaillant par exemple avec un chauffeur sans certificat de capacité ou avec un exploitant sans autorisation, ils peuvent voir leur agrément être suspendu ou retiré par l'administration, qui dispose désormais des moyens de contrôle adaptés.

La disposition prévue dans l'ordonnance « sparadrap » ne permettait pas à Bruxelles Mobilité de retirer l'agrément concernant les courses en provenance des deux autres Régions. Ce sera différent avec ce projet d'ordonnance.

L'article 22, § 2, prévoit que pour remplir les conditions de moralité, les intermédiaires de réservation doivent établir qu'ils n'ont pas fait l'objet, en Belgique ou à l'étranger, d'une condamnation pénale.

L'ordonnance prévoit une double temporalité selon la nature de la condamnation. Seule la condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle sera prise en considération et seules certaines condamnations à une peine correctionnelle au cours des cinq dernières années sera prise en considération.

Pour prouver sa bonne moralité, l'intermédiaire devra communiquer à l'administration un extrait de casier judiciaire de la personne morale et de son gérant, datant de moins de 3 mois et délivré par le casier judiciaire central (SPF Justice). Si le demandeur est établi en Belgique depuis moins de 5 ans, l'extrait de casier judiciaire communiqué

gevestigd, moet het uittreksel uit het strafregister afkomstig zijn van de bevoegde buitenlandse autoriteit (bijvoorbeeld de Nederlandse of Estse FOD Justitie).

Alleen strafrechtelijke veroordelingen worden in het Belgische uittreksel uit het strafregister opgenomen. Buitenlandse veroordelingen worden alleen in het Belgische uittreksel uit het strafregister opgenomen in geval van een overeenkomst voor uitwisseling van gerechtelijke gegevens of kennisgeving door de bevoegde autoriteiten. De Europese regels voorzien reeds in deze gegevensuitwisseling en de Europese veroordelingen worden in principe automatisch in het strafregister opgenomen.

Deze verificatie van de zedelijkheidsvoorraarden in het buitenland maakt het mogelijk te voorkomen dat er discriminatie ontstaat tussen een kandidaat met een definitieve veroordeling in België die deze activiteit niet zou mogen uitoefenen en een kandidaat met dezelfde veroordeling aan de andere kant van de grens. Deze vereiste geldt ook voor de taxichauffeurs en -exploitanten. Een uitzondering voor de bemiddelaars zou moeilijk te rechtvaardigen zijn.

De straat- of standplaats taxi kan natuurlijk met een particuliere clientèle werken. Het belangrijkste is dat de gegevens over de ritten inderdaad aan de administratie worden doorgegeven voor controledoeleinden, met name met betrekking tot de tarieven die aan de klant in rekening worden gebracht.

Exploitanten of chauffeurs die door hun particuliere klanten worden gecontacteerd, zullen dus moeten voldoen aan de reglementaire vereisten die van toepassing zijn voor de reserveringsbemiddelaars.

Zij zullen dus een vergunning voor reserveringsbemiddelaar moeten hebben of via een reserveringsbemiddelaar moeten gaan. Deze reserveringsbemiddelaar is niet noodzakelijkerwijs een multinational, het kan een applicatie zijn die wordt beheerd door een coöperatie van chauffeurs of een applicatie die wordt beheerd door één chauffeur, met inachtneming van de aan de reserveringsbemiddelaars gestelde exploitatievoorraarden.

Dit is de enige vereiste voorwaarde die verificatie en controle van de exploitatievoorraarden van de ordonnantie – bijvoorbeeld de voorafgaande reservering – mogelijk maakt.

Zonder deze voorwaarde zullen straattaxi's zonder voorafgaande reservering op het Brusselse grondgebied rondrijden op zoek naar klanten.

Er werden veel vragen gesteld over de opleiding van de chauffeurs, waar momenteel werk van wordt gemaakt en die wat vertraging opgelopen heeft. Op dit ogenblik

doit émaner de l'autorité étrangère compétente (SPF Justice hollandais ou estonien par exemple).

Seules les condamnations pénales sont retranscrites dans l'extrait de casier judiciaire belge. Les condamnations étrangères ne sont retranscrites dans l'extrait de casier judiciaire belge qu'en cas d'accord d'échange de données judiciaires ou notification par les autorités compétentes. Les règles européennes prévoient déjà cet échange de données et les condamnations européennes sont en principe automatiquement inscrites au casier judiciaire.

Cette vérification des conditions de moralité à l'étranger permet d'éviter de créer une discrimination entre un candidat condamné définitivement en Belgique qui serait, lui, empêché d'entamer cette activité, et un candidat qui a la même condamnation de l'autre côté de la frontière. Cette exigence existe aussi pour les chauffeurs et exploitants taxis. Une exception pour les intermédiaires serait difficilement justifiable.

Le taxi de rue ou de station peut naturellement travailler avec une clientèle privée. L'essentiel est que les données relatives aux courses soient bien transmises à l'administration à des fins de contrôle, notamment des tarifs demandés au client.

Les exploitants ou chauffeurs qui sont contactés par leurs clients privés devront dès lors respecter les exigences réglementaires appliquées aux intermédiaires de réservation.

Il leur faudra donc disposer d'un agrément d'intermédiaire de réservation ou passer par un intermédiaire de réservation. Cet intermédiaire de réservation n'est pas forcément une multinationale, ça peut être une application gérée par une coopérative de chauffeurs ou une application gérée par un seul chauffeur dans le respect des conditions d'exploitation imposées aux intermédiaires de réservation.

Cette condition exigée est la seule qui permette de vérifier et de contrôler les conditions d'exploitation de l'ordonnance – la réservation préalable par exemple.

Sans cette condition, les taxis de rue vont circuler sur le territoire bruxellois à la recherche de clients sans réservation préalable.

De nombreuses questions ont été posées sur la formation des chauffeurs, à laquelle on est en train de travailler et qui a pris quelque retard. Actuellement, tous les chauffeurs

moeten alle chauffeurs in het bezit zijn van een bekwaamheidsattest om taxi- of VVC-diensten aan te kunnen bieden. In het kader van de toekomstige reglementering zal zowel voor straat-, standplaats- als ceremoniële taxi's hetzelfde bekwaamheidsattest worden afgeleverd. Zijn administratie is volop bezig met de evaluatie van het opleidingsproces om de knelpunten in het proces op te sporen. Het is zijn ambitie in het toekomstige uitvoeringsbesluit het opleidingsproces voor chauffeurs te versoepelen om de obstakels voor de toegang tot de sector weg te nemen en zoveel mogelijk chauffeurs in staat te stellen de markt te betreden.

De pleisterordonnantie loopt af op 22 juli en zal met drie maanden worden verlengd tot 22 oktober 2022. De administratie en zijn kabinet werken aan de uitvoeringsbesluiten. Het is zijn bedoeling deze teksten in juli aan de Raad van State toe te zenden, zodat de besluiten in september klaar zijn. Op die manier kan de hele hervorming in werking treden vóór het einde van de verlenging van de pleisterordonnantie.

Intussen zal de tekst van de uitvoeringsbesluiten worden voorgelegd aan het Adviescomité voor de sector, aan Brupartners en aan een overleg met alle actoren van de sector (reserveringsbemiddelaars, vereniging van chauffeurs, vereniging van exploitanten), en ten slotte aan de Raad van State.

Vervolgens specificeert hij de overgangsregelingen voor VVC's, die twee opties zullen hebben :

1. Een eenvoudige verklaring aan Brussel Mobiliteit binnen drie maanden na de inwerkingtreding van de hervorming zal de huidige Brusselse VVC-actoren in staat stellen « kandidaat-sstraattaxi » te worden. Ik zou erop willen wijzen dat de kandidaat-sstraattaxi's in deze periode reeds als sstraattaxi zullen kunnen werken. Vervolgens zullen de vergunningen binnen de 6 maanden worden afgegeven, voor zover de aanvragen in overeenstemming zijn met de ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan. Tijdens deze periode van 6 maanden kunnen de kandidaat-sstraattaxi's hun sstraattaxidienst blijven exploiteren. Er zal dus geen onderbreking van de dienstverlening zijn voor de VVC's.
2. Een ander geval is dat van de traditionele Brusselse VVC-exploitant die VVC wenst te blijven. Voor hem is de overgang automatisch, er zijn geen administratieve stappen nodig. Bestaande VVC-exploitanten die zich niet binnen drie maanden na de inwerkingtreding van de ordonnantie als sstraattaxi's aanmelden, zullen automatisch als VVC's worden beschouwd op basis van de ordonnantie van 1995 totdat hun vergunning afloopt.

Eén ding was duidelijk, de taxihervorming mag het gewestelijk beleid ter verbetering van de reisnelheid van de MIVB (Avanti) niet tenietdoen. De MIVB is een van de meest weigerachtige actoren om het gebruik van de

dovent être en possession d'un certificat de capacité pour pouvoir proposer des services de taxis ou de LVC. Dans le cadre de la future réglementation, le même certificat de capacité sera délivré aux taxis de rue, aux taxis de station et aux taxis de cérémonie. Son administration est en train d'évaluer le processus de formation afin d'y déceler les goulots d'étranglement. Il ambitionne d'assouplir le processus de formation des chauffeurs dans le futur arrêté d'exécution, afin d'éliminer les obstacles à l'accès au secteur et de permettre au plus grand nombre de chauffeurs possible d'accéder au marché.

L'ordonnance « sparadrap » prend fin le 22 juillet, elle sera prolongée de trois mois jusqu'au 22 octobre 2022. L'administration et son cabinet travaillent à l'élaboration des arrêtés d'exécution. Son objectif est d'envoyer ces textes au Conseil d'État au mois de juillet pour que les arrêtés soient prêts en septembre. De cette manière, l'ensemble de la réforme pourra entrer en vigueur avant la fin de la prolongation de l'ordonnance « sparadrap ».

D'ici là, le texte des arrêtés d'exécution va être soumis au Comité consultatif sectoriel, à Brupartners et à une concertation avec tous les acteurs du secteur (intermédiaires de réservation, association de chauffeurs, association d'exploitants), et finalement, au Conseil d'État.

Il précise à présent les modalités de transition pour les LVC, qui auront deux possibilités :

1. Une simple déclaration auprès de Bruxelles Mobilité dans les trois mois à partir de l'entrée en vigueur de la réforme permettra aux acteurs LVC bruxellois actuels de devenir des « candidats taxi de rue ». Je souligne que pendant ce délai, les candidats taxi de rue pourront déjà opérer comme taxi de rue. Ensuite, les autorisations seront délivrées endéans les 6 mois pour autant que les candidatures s'inscrivent dans le cadre de l'ordonnance et de ses arrêtés d'exécution. Pendant cette période de 6 mois, les candidats taxi de rue pourront continuer à exploiter leur service de taxi de rue. Il n'y aura donc pas d'interruption de services pour les LVC.
2. Un autre cas de figure prévu est celui de l'exploitant LVC bruxellois traditionnel qui souhaite rester LVC. Pour lui, la transition est automatique, aucune démarche administrative n'est nécessaire. Les exploitants actuels de LVC qui ne se déclarent pas comme taxi de rue dans les trois mois à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance seront automatiquement considérés comme des LVC sur la base de l'ordonnance de 1995 jusqu'à l'échéance de son autorisation.

Une chose était évidente, la réforme taxi ne peut pas ruiner la politique régionale d'amélioration de la vitesse commerciale de la STIB (Avanti). La STIB est un des acteurs les plus réticents à autoriser le franchissement des

eigen banen toe te staan. Nu al mogen taxi's niet alle eigen banen gebruiken. Bovendien zijn het soms de gemeenten die beslissen de taxi's het gebruik van verschillende overrijdbare beddingen te verbieden. De algemene regel is dat taxi's alleen op bepaalde eigen banen mogen rijden wanneer aan 3 voorwaarden is voldaan : er zijn geen problemen met de verkeersveiligheid - en dat is het geval zodra er een bus- of tramhalte is op een eigen baan ; de inrichting van de eigen baan laat dit toe - en ze laten niet allemaal het verkeer van een auto toe ; en dit vormt geen probleem voor de exploitatie van de MIVB-dienst.

Sommige volksvertegenwoordigers hebben gezegd dat de straattaxi's ook te herkennen zijn aan hun nummerplaten. Hen toestaan om op de eigen banen te rijden, dreigt echter een aanzuigend effect te hebben, aangezien andere automobilisten die een ongemarkerde auto dit zien doen, niet altijd in staat zijn hen als straattaxi's te herkennen.

De minister-president verzoekt de rapporteur er nota van te nemen dat het Commentaar bij de artikelen in dit opzicht niet volledig is wat artikel 4, § 5 betreft. Hij verzoekt hem bijgevolg in het verslag duidelijk het volgende op te nemen : « Het zijn fysieke beperkingen in verband met de infrastructuur die verhinderen dat alle voertuigen gebruik kunnen maken van de eigen banen. Het Avanti-programma mobiliseert Brussel Mobiliteit, de MIVB, de gemeenten en alle spelers die bij het wegbeheer betrokken zijn om de reistijden te verkorten - soms worden miljoenen euro's uitgegeven om één minuut reistijdwinst te boeken voor bussen en trams ! ! - en al deze inspanningen zouden teniet worden gedaan door de komst van honderden voertuigen. Dit zou de reissnelheid van de MIVB verminderen. »

Wat de vraag van de voorbehouden standplaatsen betreft, zegt hij dat de standplaats-taxis uiteraard over specifieke plaatsen moeten kunnen beschikken, aangezien zij voor de gebruikers vanaf de weg toegankelijk moeten zijn. Dit is niet het geval voor straattaxi's die uitsluitend op basis van een reservering worden gebruikt.

Hij wijst er ook op dat er een neerwaartse tendens is wat het aantal parkeerplaatsen betreft. Momenteel zijn er al onvoldoende voorbehouden standplaatsen voor taxi's en het aantal is in enkele jaren tijd met ongeveer 20 % gedaald.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de nieuwe en de oude vergunningen. Voor de huidige taxivergunningen bevestigt hij dat de overdraagbaarheid ervan onder strikte voorwaarden wordt gehandhaafd. Deze exploitanten hebben op legitieme wijze een exploitatievergunning verkregen met het idee dat zij deze op hun beurt zullen kunnen overdragen, met name in de vorm van een bij gewestelijk besluit georganiseerd handelsfonds.

sites propres. Aujourd'hui déjà, les taxis ne peuvent pas circuler sur tous les sites propres. En outre, parfois ce sont les communes qui décident d'interdire aux taxis l'usage de plusieurs sites franchissables. La règle générale est que les taxis peuvent circuler sur certains sites propres uniquement lorsque 3 conditions sont remplies : il n'y a aucun problème de sécurité routière – et c'est le cas dès que vous avez un arrêt de bus ou de tram sur un site propre ; l'aménagement du site propre le permet – et tous ne permettent pas la circulation d'une voiture ; et cela ne pose pas de problème pour l'exploitation du service STIB.

Certains députés ont dit que les taxis de rue sont eux aussi identifiables grâce à leur plaque d'immatriculation. Mais en leur permettant de franchir les sites propres, on risque un effet d'aspiration puisque les autres automobilistes qui voient une voiture banalisée faire ainsi ne sont pas toujours en mesure de les identifier comme taxi de rue.

Le Ministre-Président invite le rapporteur à noter que le commentaire des articles n'est à cet égard pas complet en ce qui concerne l'article 4, § 5. Il l'invite, dès lors, à bien reprendre dans le rapport que : « Ce sont des contraintes physiques liées à l'infrastructure qui empêchent la circulation de tous les véhicules sur les sites propres. Le programme Avanti mobilise Bruxelles Mobilité, la STIB, les communes, tous les acteurs impliqués dans la gestion de la voirie se battent pour réduire les temps de parcours – parfois ce sont des millions d'euros qui permettent le gain d'une minute de temps de parcours des bus et trams ! ! – et tous ces efforts seraient ruinés par l'arrivée de centaines de véhicules. La vitesse commerciale de la STIB s'en trouverait réduite. »

Sur la question du stationnement réservé, il indique que naturellement, les taxis de station doivent pouvoir disposer d'emplacements spécifiques étant donné qu'ils doivent être accessibles aux usagers à partir de la voirie. Ce n'est pas le cas des taxis de rue, qui sont utilisés exclusivement sur la base d'une réservation.

Il fait remarquer par ailleurs que la tendance est à la baisse en termes de places de stationnement. Actuellement, il n'y a déjà pas assez de places de stationnement réservées aux taxis et on observe de plus une réduction de l'ordre de 20 % de leur nombre en quelques années.

Il faut faire la différence entre les nouvelles autorisations et les anciennes. Pour les autorisations actuelles de taxi, il confirme que leur cessibilité est maintenue dans des conditions strictes. Ces exploitants ont en effet légitimement acquis une autorisation d'exploiter en pensant qu'à leur tour, ils pourront la céder, notamment sous la forme d'un fonds de commerce organisé par arrêté régional.

Hij verduidelijkt dat niet het Gewest dit kader heeft gecreëerd, maar dat het dit geïjerfd heeft. Sommige van deze « rechten » vinden hun oorsprong in de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten. In deze tekst was reeds bepaald dat het gemeentecollege toestemming kon geven voor de overdracht van de vergunning aan de echtgenoot of bloedverwant tot in de tweede graad in geval van overlijden van de houder. De vergunning kon zelfs worden overgedragen aan een natuurlijke of rechtspersoon die gedurende ten minste drie jaar actief bij de operatie betrokken was geweest of die zich ertoe verbonden had dat voor dezelfde periode te doen. De gewestelijke wetgever heeft deze overdrachten uiteindelijk in 2014 geregeld met de oprichting van de Overdrachtscommissie.

Het beginsel van gerechtvaardig vertrouwen en rechtszekerheid vereist dat deze verworven « rechten » worden gehandhaafd voor de exploitanten, van wie sommigen al sinds 1974 in een systeem zitten waarin de vergunningen geheel of gedeeltelijk overdraagbaar zijn, mits aan bepaalde strikte voorwaarden wordt voldaan.

De VVC-vergunningen daarentegen werden gratis verkregen en zijn altijd onoverdraagbaar geweest op grond van de ordonnantie van 1995. In feite heeft geen enkele huidige VVC-exploitant zijn vergunning overgedragen of de vergunning van een andere exploitant overgekocht.

Aangaande de nieuwe vergunningen is de gemaakte keuze duidelijk : alle nieuwe straattaxi-, standplaats taxi's- en ceremoniële vergunningen zullen onoverdraagbaar zijn en voorbehouden zijn voor natuurlijke personen. Het feit voor de natuurlijke personen houder te zijn is ook bedoeld om speculatie bij de verkoop van de vergunning tegen te gaan. De voorkeur gaat uit naar een systeem waarbij de meerwaarde gekoppeld is aan de daadwerkelijke activiteit van de taxidienst, en niet aan de verkoop van een vergunning die aanvankelijk gratis werd afgegeven. Het feit voor natuurlijke personen houder te zijn is ook bedoeld om de positie van kleine exploitanten en chauffeurs te versterken. Bovendien is dit een logisch gevolg van het beginsel van onoverdraagbaarheid. Men verkiest immers gratis nieuwe vergunningen toe te kennen aan kandidaat-exploitanten-chauffeurs die in dit mooie beroep willen stappen, in plaats van hen te dwingen tienduizenden euro's te betalen om een vergunning of een bedrijf over te kopen. Hij vermeldt bovendien dat hij gevolg heeft gegeven aan de opmerking van de Raad van State op dit punt, aangezien in haar advies over het voorontwerp van ordonnantie de afdeling wetgeving van de Raad van State benadrukt heeft dat : « het uitsluiten van rechtspersonen van het ontworpen stelsel van exploitatievergunningen gepaard dient te gaan met passende overgangsmaatregelen die een behandeling waarborgen die in overeenstemming is met het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie van rechtspersonen die momenteel de verschillende taxidiensten exploiteren die binnen het toepassingsgebied van het stelsel vallen. »

Il fait remarquer que ce n'est pas la Région qui a créé ce cadre, elle en a hérité. Une partie de ces « droits » trouvent leur origine dans la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis. Ce texte prévoyait déjà que le collège communal pouvait autoriser la cession d'autorisation au conjoint ou allié jusqu'au 2^e degré en cas de décès du titulaire. L'autorisation pouvait même être cédée à une personne physique ou morale participant activement à l'exploitation depuis au moins 3 ans ou s'engageant à le faire pour la même période. Le législateur régional a finalement encadré ces cessions en 2014 avec la mise en place de la Commission de cession.

Le principe de confiance légitime et de sécurité juridique oblige à maintenir ces « droits » acquis dans le chef des exploitants qui, pour certains, sont depuis 1974 dans un système où les autorisations sont partiellement ou totalement cessibles moyennant le respect de certaines conditions strictes.

A contrario, les autorisations LVC ont été obtenues à titre gratuit et ont toujours été inaccessibles sur la base de l'ordonnance de 1995. De fait, aucun exploitant LVC actuel n'a cédé son autorisation ou n'a racheté l'autorisation à un autre exploitant.

En ce qui concerne les nouvelles autorisations, le choix qui a été fait est clair : toutes les nouvelles autorisations de taxis de rue, de taxis de station et de cérémonie seront inaccessibles et réservées aux personnes physiques. La titularité aux personnes physiques vise aussi à lutter contre la spéculation autour de la vente d'autorisation. Il est préféré un système où la plus-value est liée à l'activité effective du service taxi plutôt qu'à la vente d'une autorisation délivrée initialement gratuitement. La titularité aux personnes physiques vise également à renforcer la place des petits exploitants et des chauffeurs. De plus, c'est une conséquence logique du principe d'inaccessibilité. Il est préféré en effet d'octroyer de nouvelles autorisations gratuitement à des candidats exploitants-chauffeurs qui veulent se lancer dans ce beau métier plutôt que de les contraindre à débourser des dizaines de milliers d'euros pour racheter une licence ou une société. Il indique avoir par ailleurs répondu à la remarque du Conseil d'État sur ce point, puisque dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance, la section de législation du Conseil d'État a notamment souligné que « l'exclusion des personnes morales du régime d'autorisation d'exploiter en projet devrait être assortie de mesures transitoires adéquates et assurant un traitement conforme au principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination des personnes morales exploitant actuellement les divers services de taxis entrant dans son champ d'application ».

Overeenkomstig de ordonnantie van 1995 wordt de taxisector beperkt door een numerus clausus en voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de exploitatie. De VVC-sector daarentegen was echter een aanvullende sector op de taxisector, zonder numerus clausus en dus makkelijker toegankelijk. De chauffeurs hadden bijvoorbeeld geen bekwaamheidsattest nodig.

Het Grondwettelijk Hof heeft in zijn arrest nr. 164/2020 van 17 december 2020 betreffende het Vlaamse decreet de middelen verworpen van de verzoekers van de Vlaamse taxi's, die betoogden dat de nieuwe regeling, doordat zij nieuwe voorwaarden stelt aan het vervoer van personen over de weg, inbreuk maakt op het redelijk en gerechtvaardigd vertrouwen van de betrokkenen, zonder dat er sprake is van een dwingende reden van algemeen belang. Aldus het Vlaamse decreet bekrachtigend.

Naar aanleiding van het advies van de RvS is de overgangsfase aangepast. De VVC-exploitanten mogen hun activiteiten zonder onderbreking voortzetten. Zij zullen binnen 3 maanden een nieuwe straattaxivergunning moeten aanvragen en zullen dus in die periode als straattaxi kunnen werken.

Bovendien zal het mogelijk zijn de dienst via een rechtspersoon te exploiteren, ook al is het feithouder te zijn van de vergunning voorbehouden aan een natuurlijke persoon.

Het ontwerp van ordonnantie beperkt de vrijheid van ondernemerschap niet, aangezien het de houder van de vergunning niet verboden is zijn diensten via een rechtspersoon te exploiteren. Er zijn duidelijk intrinsieke voordelen verbonden aan het uitoefenen van een economische activiteit als rechtspersoon (afgescheiden vermogen, beperking van de burgerlijke aansprakelijkheid, gunstige belastingregeling, enz.) Zo zal de houder van de vergunning het voertuig via de onderneming kunnen kopen, zijn personeel via de onderneming in dienst kunnen nemen, van de bank kunnen lenen via de onderneming. De vergunninghouder zal de onderneming zelfs kunnen verkopen. Het ontwerp van ordonnantie bepaalt alleen dat de administratieve vergunning wordt verleend aan een natuurlijke persoon.

Sommige volksvertegenwoordigers hebben ook gesproken over discriminerende behandeling. Hij verzoekt hen, alvorens over discriminerende behandeling te spreken, concreet na te gaan of de twee betrokken categorieën personen zich inderdaad in een vergelijkbare situatie bevinden en, zo ja, of de gedifferentieerde behandeling op objectieve criteria berust en redelijkerwijs gerechtvaardigd is. In feite zijn de situatie en de behoeften van de huidige taxi's en de huidige VVC's verschillend. Het ontwerp van ordonnantie voorziet in een automatische overgang voor taxi-exploitanten. Dat komt gewoon omdat

Dans le cadre de l'ordonnance de 1995, le secteur taxi est limité par un numerus clausus et des conditions d'accès à la profession et d'exploitation. Par contre, le secteur LVC était un secteur complémentaire au secteur taxi, sans numerus clausus et dont l'accès était beaucoup plus facile. Il ne fallait par exemple pas de certificat de capacité pour les chauffeurs.

La Cour constitutionnelle, dans son arrêt n° 164/2020 du 17 décembre 2020 concernant le décret flamand, a rejeté les moyens des requérants taxi flamands qui affirmaient que le nouveau régime, en ce qu'il impose de nouvelles conditions pour le transport de personnes par la route, porte atteinte aux attentes raisonnables et légitimes des personnes concernées, sans qu'un motif impérieux d'intérêt général le justifie. Validant ainsi le décret flamand.

En réponse à l'avis du CE, la phase de transition a été adaptée. Les exploitants LVC sont autorisés à continuer leurs activités sans interruption. Ils devront introduire leur demande de nouvelle autorisation de taxi de rue dans un délai de 3 mois et ils pourront donc déjà travailler en tant que taxi de rue durant cette période.

Par ailleurs, il sera possible d'exploiter le service via une personne morale même si la titularité de l'autorisation est réservée à une personne physique.

Le projet d'ordonnance ne limite pas la liberté d'entreprendre, puisqu'il n'interdit pas au titulaire de l'autorisation d'exploiter ses services via une personne morale. Il y a clairement des avantages intrinsèques à exploiter une activité économique en personne morale (distinction de patrimoine, limitation de responsabilité civile, régime fiscal avantageux etc.). Ainsi, le titulaire de l'autorisation pourra acheter le véhicule via la société, engager son personnel via la société, emprunter à la banque via la société. Le titulaire de l'autorisation pourra même céder la société. Le projet d'ordonnance prévoit simplement que l'autorisation administrative est octroyée à une personne physique.

Certains députés ont également parlé de traitement discriminatoire. Ils les invitent, avant de parler de traitement discriminatoire, de voir concrètement si les deux catégories de personnes visées se trouvent bien dans une situation comparable et, le cas échéant, si le traitement différencié repose sur des critères objectifs et est raisonnablement justifié. Dans les faits, la situation et les besoins des taxis actuels et des LVC actuels sont différents. Le projet d'ordonnance prévoit une transition automatique pour les exploitants taxis. C'est tout simplement parce que les conditions d'exploitation ne varient pas. Ils remplissent déjà

de exploitatievooraarden niet variëren. Zij voldoen reeds aan de gewestelijke eisen, zij werken volledig in overeenstemming met de huidige exploitatievooraarden.

De VVC-exploitanten bevinden zich echter in een andere situatie, de exploitatievooraarden voor VVC's zijn in vergelijking met straattaxi's aanzienlijk anders en het zal voor de exploitanten tijd vragen om zich aan de nieuwe gewestelijke bepalingen aan te passen. De vergunningen zullen bijvoorbeeld persoonlijk zijn en voorbehouden aan natuurlijke personen, alle chauffeurs dienen een bekwaamheidsattest in handen te hebben en daarom voorziet het ontwerp van ordonnantie in een overgangsregeling voor VVC-exploitanten. Voorts herinner ik u eraan dat de nieuwe vergunningen voor straattaxi's een geldigheidsduur van 7 jaar zullen hebben in plaats van 5 jaar.

Tot slot zegt hij dat hij in afzonderlijke overgangsregelingen had voorzien om aan de eisen van de actoren tegemoet te komen, niet om hen te discrimineren. Hij besluit door te benadrukken dat deze ordonnantie VVC's het voordeel biedt dat zij gegarandeerd hun activiteiten als straattaxi's in de toekomst zullen kunnen voortzetten binnen een stevig regelgevingskader dat hun rechtszekerheid biedt.

Vooreerst herinnert hij eraan dat de taxidienst reeds een waardevolle mobiliteitsdienst is. De dienstverlening aan de PBM's bestaat reeds, en verscheidene exploitanten hebben hun voertuigen reeds aangepast aan de behoeften van deze gebruikers. Ook vanuit milieu-oogpunt zijn taxi's reeds een collectief mobiliteitsmiddel dat het mogelijk maakt het bezit van een eigen voertuig te vermijden. De eisen die aan voertuigen worden gesteld, zullen in detail worden uiteengezet in een uitvoeringsbesluit, waarover met alle belanghebbenden overleg zal worden gepleegd. Alleen de leeftijdsgradiënt van zeven jaar vanaf de eerste registratie van het voertuig is in de nieuwe ordonnantie opgenomen.

De Regering zal op grond van het overleg eventueel subcategorieën van taxidiensten specificeren, zoals een speciaal aanbod voor PBM's, met bijvoorbeeld aangepaste leeftijdsgradiënten. En natuurlijk moeten de taxidiensten - behalve een alternatief voor de eigen wagen zijn - ook ambitieus zijn op het gebied van milieuprestaties. De broeikasgassenreductie en de verbetering van de luchtkwaliteit zijn gewestelijke doelstellingen en wij zullen met minister Alain Maron samenwerken om de energietransitie van deze sector te vergemakkelijken. Er zou bijvoorbeeld een subcategorie voor elektrische voertuigen en een subcategorie voor waterstofvoertuigen kunnen worden opgenomen.

Bovendien zal een nieuwe en duurzame maatregel in de wetgeving exploitanten-chauffeurs toestaan het taxivoertuig onder bepaalde voorwaarden voor privédoeleinden

les exigences régionales, ils travaillent en toute conformité par rapport aux conditions d'exploitation actuelle.

Par contre, les exploitants LVC sont dans une autre situation, les conditions d'exploitation des LVC par rapport aux taxis de rue sont sensiblement différentes et cela prendra du temps pour que les exploitants puissent s'adapter aux nouvelles dispositions régionales. Par exemple, les autorisations seront personnelles et réservées aux personnes physiques, tous les chauffeurs doivent avoir un certificat de capacité et c'est pour cela que le projet d'ordonnance prévoit un régime transitoire pour les exploitants LVC. Par ailleurs, je vous rappelle que les nouvelles autorisations pour les taxis de rue auront une autorisation d'une durée de 7 ans au lieu de 5 ans.

En conclusion, il indique avoir prévu des régimes transitoires distincts pour répondre aux contraintes des acteurs, et non pour les discriminer. Il termine en soulignant quand même l'avantage pour les LVC de cette ordonnance, elle leur donne une garantie de poursuivre leur activité comme des taxis de rue à l'avenir dans un cadre réglementaire robuste leur assurant une sécurité juridique.

D'abord, il rappelle que le service de taxis est déjà un service de mobilité précieux. Le service PMR est déjà présent, et plusieurs exploitants ont modifié d'initiative leurs véhicules pour s'adapter aux besoins de ces usagers. Idem en termes environnementaux, le taxi est déjà un outil de mobilité collective qui permet de s'affranchir de la possession d'un véhicule personnel. Les exigences imposées aux véhicules seront détaillées dans un arrêté d'exécution, qui fera l'objet d'une concertation avec toutes les parties prenantes. Seule la limite d'âge fixée à sept ans à partir de la première immatriculation du véhicule est reprise dans la nouvelle ordonnance.

C'est sur la base de la concertation que le Gouvernement précisera éventuellement des sous-catégories de services de taxis, comme une offre dédiée aux PMR, avec des limites d'âge adaptée par exemple. Et bien sûr, les services de taxis – en plus d'être une alternative à la voiture individuelle – doivent être ambitieux en termes de performances environnementales. La réduction des gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air sont des objectifs régionaux et nous travaillerons avec le ministre Alain Maron à faciliter la transition énergétique de ce secteur. On pourra prévoir par exemple une sous-catégorie pour des véhicules électriques et une sous-catégorie de véhicules à hydrogène.

Par ailleurs, une nouvelle mesure durable dans le dispositif législatif permettra aux exploitants-chauffeurs d'utiliser le véhicule de taxi à titre privé sous certaines

te gebruiken. Zo zullen de exploitanten zich geen ander privévoertuig hoeven aan te schaffen. Deze wijziging is het resultaat van het overleg met de sector.

De tarieven zullen worden vastgesteld in een uitvoeringsbesluit en hierover zal overleg worden gepleegd met de betrokken partijen. Wat hij in dit stadium kan vertellen, zijn de principes die hen daarbij zullen leiden. In de eerste plaats is het naar zijn mening duidelijk dat een gereglementeerd tariefsysteem de gebruikers meer bescherming biedt dan een ondoorzichtig systeem van prijzen die onbeperkt schommelen naar gelang van de vraag en het aanbod.

Bij het vaststellen van gereglementeerde tarieven zal rekening worden gehouden met de belangen van zowel de gebruikers, de taxichauffeurs, de exploitanten als de reservatieplatformen. Het is immers belangrijk een evenwicht te vinden tussen deze verschillende belangen teneinde zowel de rendabiliteit van de sector als de toegankelijkheid van deze dienst voor de klanten veilig te stellen. Hij wijst er ook op dat in het kader van het overleg de mogelijkheid zal kunnen worden besproken om een mechanisme in te voeren waarbij de prijzen automatisch geïndexeerd worden naar gelang van hoe de inflatie evolueert.

Voorritten met een voorbehouden parkeerplaats als vertrekpunt zal het beginsel van een vast tarief worden toegepast, en dit louter ter bescherming van de klant die een standplaattaxi neemt en niet van tevoren een prijsopgave heeft gekregen voor de rit. De correcte toepassing van dit tarief zal worden gewaarborgd door de taximeter, die een gehomologeerd meetinstrument is, of door een ander instrument, op voorwaarde dat het voldoende garanties biedt. De aspecten afstand, reistijd, ophaal- en wachttijd van het tariefmodel zullen samen met de sector worden geanalyseerd en elk verzoek om herziening van het huidige tarievenrooster zal worden bestudeerd. Voor straattaxi's en standplaattaxi's die op voorhand worden gereserveerd, zal een dynamisch tariefsysteem van toepassing zijn. Dit dynamisch tariefsysteem zal worden omkaderd met samengestelde minimum- en maximumtarieven.

Het minimumtarief voor een rit zal bij besluit worden vastgesteld na overleg met de sector. Van belang is te strijden tegen de weigering van « de korte ritten » en te zorgen voor een rentabiliteitsdrempel voor de activiteit.

Hij preciseert dat de gewestelijke tarieven opgevat moeten worden als prijzen. Dit is wat de klant daadwerkelijk zal betalen. In deze prijs is de commissie van de reserveringsbemiddelaar inbegrepen.

De heer David Weytsman ondervraagt de minister-president naar de gedachtegang achter het maken van een onderscheid tussen standplaattaxi's en straattaxi's, wetende dat dit een vorm van discriminatie teweegbrengt. De meeste verplichtingen worden namelijk opgelegd aan

conditions. Cette possibilité évitera aux exploitants d'acquérir un autre véhicule pour leur vie privée. Cette modification est le fruit de la concertation avec le secteur.

Les tarifs seront fixés dans un arrêté d'exécution et ils feront l'objet d'une concertation avec les parties prenantes. Ce qu'il peut communiquer à ce stade, ce sont les principes qui les guideront. Tout d'abord il est clair à ses yeux qu'un système de tarifs réglementés offre une meilleure protection aux utilisateurs qu'un système opaque de prix fluctuant sans limite en fonction de l'offre et de la demande.

La fixation des tarifs réglementés tiendra compte des intérêts des utilisateurs, des chauffeurs de taxi, des exploitants et des plateformes de réservation. En effet, il est important de trouver un équilibre entre ces différents intérêts afin d'assurer à la fois la rentabilité du secteur et l'accessibilité de ce service pour les clients. Il souligne également qu'on pourra discuter, dans le cadre de la concertation, de la possibilité d'introduire un mécanisme d'indexation automatique des prix en fonction de l'évolution de l'inflation.

Pour les trajets au départ d'un emplacement de stationnement réservé, le principe d'un tarif fixe sera appliqué, et ce dans le simple but de protéger le client qui prend un taxi de station et qui n'a pas reçu d'offre de prix à l'avance pour son trajet. L'application correcte de ce tarif sera garantie par le taximètre, qui est un instrument de mesure homologué, ou par un autre instrument, à condition qu'il offre des garanties suffisantes. Les aspects distance, heure de la course, prise en charge et temps d'attente du modèle tarifaire seront analysés avec le secteur, et toute demande de révision de la grille tarifaire actuelle sera examinée. Un système de tarification dynamique s'appliquera aux taxis de rue et aux taxis de station qui sont réservés à l'avance. Ce système tarifaire dynamique sera encadré par des tarifs composés minimum et maximum.

Le tarif minimum d'une course sera décidé par arrêté après concertation avec le secteur. Ce qui compte, c'est de lutter contre le refus des « petites courses » et d'assurer un seuil de rentabilité pour l'activité.

Il précise que les tarifs régionaux doivent être compris comme étant des prix. C'est ce que payera concrètement le client. Ce prix comprendra la commission de l'intermédiaire de réservation.

M. David Weytsman interroge le Ministre-Président sur la réflexion qui a mené à opérer une distinction entre les taxis de station et les taxis de rue, sachant que cela crée une forme de discrimination. En effet, la plupart des obligations pèsent sur les taxis de rue alors que ces derniers ne

de straattaxi's, terwijl deze laatsten niet dezelfde rechten blijken te hebben. Bovendien, hoe wordt het verschil in tarieven gerechtvaardigd ? Waarom wordt er een minimum- en maximumtarief ingevoerd ? De invoering van een minimumtarief kan toch niet gerechtvaardigd worden door de weigering van sommigen om korte ritten te maken, terwijl dit voor de historische VVC's niet bestond. Bovendien beschikken de ceremoniële taxi's niet over een lijst van wat zij zullen kunnen doen, maar zullen wel een vast tarief hebben voor alle activiteiten. Welke ambities koestert men met betrekking tot de numerus clausus ?

De volksvertegenwoordiger vraagt ook om opheldering over de redenen waarom het gerechtvaardigd is de status van taxi volgens de wegcode toe te kennen aan standplaats taxi's, maar niet aan straattaxi's. Zou het niet meer aangewezen geweest zijn ze allemaal als taxi's te erkennen volgens de wegcode ? De spreker herinnert eraan dat de MR-fractie beschouwt dat de VVC-chauffeurs zelfstandigen zijn, in die zin dat zij met verschillende platformen werken en ook particuliere klanten hebben. Maar volgens het vandaag besproken voorstel van ordonnantie zullen zij, om die particuliere klanten te kunnen behouden, een platform moeten gebruiken dat nog niet bestaat of er een moeten oprichten. Dit systeem is ingewikkeld. Er wordt bovendien ook geen enkele overgangsperiode voorzien. De overdraagbaarheid van de vergunningen was mogelijk bij de verkoop van het bedrijf, maar voor de historische VVC-chauffeurs zal dit niet mogelijk zijn. Volgens de volksvertegenwoordiger brengt de tekst talrijke discriminaties mee die tot juridische instabiliteit zullen leiden, de hierboven genoemde discriminaties zijn daar slechts een deel van. Bovendien is de lijst van afwijkingen voor de Regering niet vastgesteld. Daarom zou de volksvertegenwoordiger graag de minister-president horen over deze eerste opmerkingen.

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft aan dat ze duidelijk had gevraagd waarom de regering het onderscheid tussen standplaats taxi's en straattaxi's niet heeft opgeheven. Werd er onderzocht of het mogelijk was het op te heffen ? In het Vlaams decreet werd dat onderscheid wel geschrapt. Waarom houdt de minister-president hieraan vast.

Ze stelt opnieuw vast dat aan de verschillende soorten taxi's dezelfde eisen worden opgelegd, maar ze genieten niet van dezelfde rechten. Eén van die rechten is de mogelijkheid om de vergunning door te verkopen. Dat blijft behouden voor de taxi's, maar niet voor de VVC. Het groot probleem zit in dat verschil in behandeling.

Er werd gesteld dat dat is omdat de VVC-vergunningen gratis werden aangeleverd. Maar de taxi-vergunningen werden ook gratis aangeleverd. Was er dan een zwarte markt van doorverkoop van vergunningen ? Of betreft het toch een officiële markt ? Wat was de prijs van dergelijke overdrachten ?

semblent pas jouir des mêmes droits. Par ailleurs, qu'est-ce qui justifie la différence tarifaire ? Quelle est la raison de l'introduction d'un tarif minimum et maximum ? Il n'est pas compréhensible que l'introduction d'un tarif minimum soit justifiée en raison du refus de certains de pratiquer les petites courses alors que cela n'existe pas dans le chef des LVC historiques. En outre, les taxis de cérémonie n'ont pas la liste de ce qu'ils pourront faire mais ils auront un tarif fixe pour toutes les activités. Quelles sont les ambitions concernant le numerus clausus ?

Le député sollicité également des précisions quant aux raisons qui justifient d'accorder aux taxis de station le statut de taxi au sens du Code de la route mais pas aux taxis de rue. Est-ce qu'il n'aurait pas été plus opportun de tous les reconnaître comme taxi au sens du Code de la route ? L'intervenant rappelle que le groupe MR considère que les chauffeurs LVC sont des indépendants dans la mesure où ils travaillent avec plusieurs plateformes et avaient également une clientèle privée. Cependant, selon le projet d'ordonnance discuté ce jour, afin de maintenir cette clientèle privée, ils devront passer par une plateforme qui n'existe pas ou en créer une. Ce système est compliqué. En outre, aucune période transitoire n'est prévue. Concernant la possibilité des licences, celle-ci était possible lorsque l'entreprise était vendue, cependant, cela ne sera pas possible pour les chauffeurs LVC historiques. Selon le député, le texte fait naître de nombreuses discriminations qui vont créer une instabilité juridique et celles mentionnées ci-dessus ne constituent qu'une partie de ces discriminations. En outre, la liste des dérogations au Gouvernement n'a pas été établie. Dès lors, le député souhaite entendre le Ministre-Président sur ces premières remarques.

Mme Cieltje Van Achter indique qu'elle avait clairement demandé pourquoi le Gouvernement n'a pas abrogé la distinction entre taxis de station et taxis de rue. A-t-on examiné la possibilité de l'abroger ? Dans le décret flamand, cette distinction a bien été supprimée. Pourquoi le Ministre-Président s'y accroche-t-il ?

Elle constate à nouveau que les mêmes exigences sont imposées aux différents types de taxi, mais qu'ils ne jouissent pas des mêmes droits. L'un de ces droits est la possibilité de revendre l'autorisation. Elle est maintenue pour les taxis, mais pas pour la LVC. Cette différence de traitement représente le problème principal.

On a affirmé que c'était dû au fait que les autorisations LVC étaient délivrées gratuitement. Mais les autorisations taxi ont également été délivrées gratuitement. Y avait-il donc un marché noir de revente d'autorisations ? Ou s'agit-il en fait d'un marché officiel ? Quel était le prix de ces cessions ?

Ze geeft aan dat de overdracht van toekomstige vergunningen zal worden stopgezet. Het is niet goed dat de overdracht van vergunningen van standplaats taxi's wel in stand zal worden gehouden. Daar zou een einde aan moeten worden gesteld.

Ze vraagt opnieuw waar het bedrag van 35.000 euro voor het opkopen van vergunningen vandaan komt.

Over de numerus clausus had ze gevraagd hoe hij dat zag en hoe dat zou worden ingevuld. Ze zegt de indruk te hebben dat de bestaande standplaats taxi's zullen behouden blijven, maar dat dat heel anders zal zijn voor de straattaxi's.

Met betrekking tot de prijzen vraagt ze waarom men de markt niet gewoon kan laten spelen. Optreden lijkt haar pas nodig als er marktverstoring is.

Ze zegt nog te hebben gehoord dat het mogelijk is dat een taxi zijn eigen reserveringsexploitant zou worden. Maar ze vraagt of dat een realistische gedachte is.

De heer Jamal Ikazban verduidelijkt dat dit plan reeds lang op zich heeft laten wachten en dat dit een bijzonder ingewikkeld dossier is. De volksvertegenwoordiger komt terug op de opmerkingen over mogelijke discriminatie. De traditionele taxisector heeft jarenlang geleden onder illegale en oneerlijke concurrentie en dit werd bevestigd door de rechterlijke instanties. Dit plan biedt een oplossing voor veel chauffeurs die met een VVC- of limousinevergunning werkten, door hen toe te staan straattaxi te worden. Dit is een voorrecht dat de regering verleent. Dit plan is evenwichtig. De volksvertegenwoordiger herhaalt dat de arbeidsomstandigheden van de multinationals erbarmelijk zijn en niet als voorbeeld mochten worden gebruikt. Het plan zal een minimum aan rendabiliteit voor alle chauffeurs mogelijk maken. Tot slot herinnert de spreker eraan dat de tweejaarlijkse evaluatie waarin het voorstel van ordonnantie voorziet, het mogelijk zal maken om in de toekomst verbeteringen aan te brengen. Het is belangrijk de rust te laten wederkeren en duidelijke bakens uit te zetten.

De heer Arnaud Verstraete geeft aan te vinden dat de minister-president belangrijke aanvullingen heeft gegeven die nu deel zullen uitmaken van de parlementaire werkzaamheden.

Eindelijk gaan we naar een oplossing voor de gespannen situatie en naar een heldere situatie voor standplaats taxi's en straattaxi's. Dit met het oog op het creëren van een zo goed mogelijk dienstverlening voor de Brusselaars.

Aangezien het gaat over verschillende diensten, met verschillende achtergrond, lijkt het hem verdedigbaar dat er verschillende regimes bestaan.

Elle indique qu'il sera mis fin à la cession des futures autorisations. Ce n'est pas une bonne chose que la cession des autorisations de taxis de station soit quant à elle maintenue. Il faudrait y mettre un terme.

Elle demande à nouveau d'où vient le montant de 35.000 euros pour le rachat d'une autorisation.

Concernant le numerus clausus, elle avait demandé comment il l'envisageait et comment il serait mis en œuvre. Elle dit avoir le sentiment que les taxis de station existants seront maintenus, mais qu'il en ira tout autrement pour les taxis de rue.

En ce qui concerne les prix, elle demande pourquoi on ne peut pas simplement laisser jouer le marché. Il ne lui paraît nécessaire d'intervenir qu'en cas de distorsion du marché.

Elle dit encore avoir entendu qu'il est possible pour un taxi de devenir son propre exploitant de réservation. Mais elle demande si cette idée est réaliste.

M. Jamal Ikazban précise que ce plan était attendu depuis longtemps et que le dossier est particulièrement compliqué. Le député revient sur les remarques relatives à une éventuelle discrimination. Le secteur des taxis traditionnels a subi une concurrence illégale et déloyale durant des années et cela a été confirmé par la justice. Ce plan offre une solution à énormément de chauffeurs qui offraient des services de taxi dans le cadre des licences LVC ou limousine en leur permettant de devenir des taxis de rue. C'est un privilège que le Gouvernement accorde. Ce plan est équilibré. Le député rappelle que les conditions de travail des multinationales sont déplorables et qu'il ne faut pas les prendre à titre d'exemple. Le plan permettra d'accorder un minimum de rentabilité à tous les chauffeurs. Enfin, l'orateur rappelle que l'évaluation que le projet d'ordonnance prévoit tous les deux ans permettra d'apporter des améliorations à l'avenir. Il est important de ramener de la sérénité et de poser des balises claires.

M. Arnaud Verstraete estime que le Ministre-Président a apporté des compléments importants qui feront désormais partie des travaux parlementaires.

Nous allons enfin régler la situation tendue et clarifier la situation pour les taxis de station et les taxis de rue. Ceci afin d'assurer le meilleur service possible aux Bruxellois.

Dès lors qu'il s'agit de différents services, avec des antécédents différents, il lui paraît défendable d'avoir des régimes différents.

Essentieel is dat er bij uitvoering gewaakt wordt over een performant mobiliteitsoplossing met deze tekst. Als er gekeken wordt naar good move is het essentieel dat er een grote flexibiliteit is voor Brusselaars in mobiliteit, om weg te raken van het model waarbij het bezit van een wagen nodig is. Ze moeten wel, wanneer dat nodig is, gebruik kunnen maken van een autorit met de taxi. Daarom moet die betaalbaar en vlot toegankelijk zijn.

Met betrekking tot de Overgangsperiode vraagt hij of het de bedoeling is dat de ordonnantie van kracht wordt in oktober, dat de besluiten in september klaar zullen zijn en dat de sparadrap-ordonnantie tot dan zal worden verlengd.

Betreffende de kwestie van de Vlaamse en Waalse licenties, geeft hij aan dat er een voldoende aanbod kan worden gegarandeerd. Daarom moet de numerus clausus voldoende hoog zijn. Daarbij zijn er, volgens hem, twee referenties, enerzijds het huidige aanbod in zijn geheel en anderzijds de studie Deloitte, die aangeeft wat leefbaar is voor de sector.

Er moet worden voorzien in snelle en efficiënte procedures om vergunning te krijgen. De minister-president heeft reeds aangegeven te onderzoeken hoe dat verbeterd kan worden. Dat zal een kritische succesfactor zal worden voor het welslagen van de ordonnantie.

Hij merkt nog op dat er twee opportuniteiten zijn die men en om niet mag laten liggen. De eerste is het realiseren van een vlottere mobiliteit. De tweede is de werkgelegenheid, zeker als men weet dat men met een enorme werkloosheidsgraad zit, zeker bij de laaggeschoolden. Hier heeft men een enorme opportunité in de vorm van jobs.

Met betrekking tot het strafregister en de mogelijke veroordelingen in het buitenland. Hij vraagt of hij goed heeft begrepen dat alleen naar het Belgisch strafblad moet worden gekeken. De relevante strafrechtelijke veroordelingen worden er immers automatisch op opgenomen.

Hij vraagt nog of het volstaat voor een bedrijf om een Belgische zetel te hebben ? Is het dan zo om de scope van de veroordelingen tot België te beperken ? Zou de voorziene regeling gevolgen hebben voor een operator die nu in Brussel actief is ?

Met betrekking tot het gebruik van de eigen beddingen deelt hij de mening van de minister-president. Hij benadrukt dat er gigantische budgettaire inspanningen zijn voor het realiseren van eigen beddingen. Het zou voor de MIVB een meerkost van ettelijke tientallen miljoenen euro per jaar betekenen als bussen opgehouden zouden worden door een teveel aan wagons op die eigen beddingen.

Il est essentiel de veiller, avec ce texte, à assurer lors de sa mise en œuvre une solution de mobilité performante. Si on regarde Good Move, il est essentiel d'assurer une grande flexibilité aux Bruxellois en matière de mobilité, afin de faire un sort à la nécessité de posséder une voiture. S'ils en ont besoin, ils doivent toutefois pouvoir utiliser un taxi, qui doit donc être abordable et facilement accessible.

En ce qui concerne la période de transition, il demande si l'objectif est que l'ordonnance entre en vigueur en octobre, que les arrêtés d'exécution soient prêts en septembre et que l'ordonnance « sparadrap » soit prolongée jusqu'à cette date.

Sur la question des licences wallonnes et flamandes, il indique qu'une offre suffisante doit pouvoir être garantie. Par conséquent, le numerus clausus doit être suffisamment élevé. Il y a, selon lui, deux références à cet égard : d'une part, l'offre actuelle dans son ensemble et d'autre part, l'étude Deloitte, qui indique ce qui est viable pour le secteur.

Il faut assurer des procédures rapides et efficaces pour l'obtention des autorisations. Le Ministre-Président a déjà indiqué qu'il étudie la façon d'améliorer la situation. Ce sera facteur de succès essentiel pour l'ordonnance.

Il fait également remarquer qu'il y a deux opportunités à ne pas manquer. La première est la réalisation d'une mobilité plus fluide. La seconde est l'emploi, surtout quand on connaît l'énorme taux de chômage, en particulier chez les personnes infraqualifiées. On a là une énorme opportunité en termes d'emplois.

En ce qui concerne le casier judiciaire et les éventuelles condamnations à l'étranger, il demande s'il a bien compris que seul le casier judiciaire belge doit être examiné. En effet, les condamnations pénales pertinentes y sont automatiquement inscrites.

Il demande également s'il est suffisant pour une entreprise d'avoir un siège en Belgique ? le but est-il alors de limiter la portée des condamnations à la Belgique ? Le dispositif prévu aurait-il des conséquences pour un exploitant opérant actuellement à Bruxelles ?

En ce qui concerne l'utilisation des sites propres, il partage l'avis du Ministre-Président. Il souligne que la création de sites propres nécessite un effort budgétaire considérable. Cela représenterait un surcoût de plusieurs dizaines de millions d'euros par an pour la STIB si les bus étaient bloqués par un trop grand nombre de voitures empruntant les sites propres.

De heer Youssef Handichi ondervraagt de minister-president allereerst over de 140 chauffeurs die op een vergunning wachten. Na een beroep bij het Grondwettelijk Hof werden deze vergunningen verleend, zij hebben echter nog steeds een bekwaamheidsattest nodig voordat zij daadwerkelijk aan de slag kunnen. Vervolgens herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat het er voor de sector om gaat dat aan elk van hen een rendabiliteit gewaarborgd wordt. De spreker is bezorgd over wat er in dit opzicht wordt gepland, want het ontwerp laat vele deuren open. Een parlementair debat over de rendabiliteitskwestie is noodzakelijk via de evaluatie die om de twee jaar zou moeten plaatsvinden. Bij besluit handelen, biedt onvoldoende garanties.

De heer Hicham Talhi onderstreept het ambitieuze karakter van de hervorming, die de sector tot rust zal kunnen brengen. De numerus clausus is een belangrijk element. De ordonnantie, zoals ze vandaag is opgesteld, zal het mogelijk maken de nodige bakens uit te zetten en aldus een economische levensvatbaarheid voor de chauffeurs, een dienstverlening aan de klant en waardige arbeidsomstandigheden te garanderen.

Mevrouw Carla Dejonghe wil herhalen dat haar fractie gelooft in de groei van de sector en in een dynamische taxicultuur in de stad. Daarvoor is de numerus clausus erg belangrijk. Die zal door de regering worden bepaald op basis van sociaaleconomische criteria. Daar wil ze alvast zeker van zijn.

Wat de bekwaamheidsattesten betreft pleit ze ervoor om zo snel mogelijk de bestaande procedure te evalueren en te verbeteren om de bestaande problemen op te lossen. Voorts zou het goed zijn om in deze ervaring te valoriseren.

Over het rolstoelproef maken van zoveel mogelijk taxi's geeft ze aan hierover te zullen tussenkomsten tijdens de artikelsgewijze besprekking.

De heer Marc Loewenstein is van oordeel dat de tekst een zeker evenwicht in de sector teweegbrengt. Het is belangrijk te verduidelijken dat VVC-chauffeurs voorrang zullen krijgen om een straattaxi te worden, maar dit zal taxichauffeurs er niet van weerhouden een dergelijke vergunning aan te vragen. Voorts benadrukt de volksvertegenwoordiger de noodzaak om de uitvoeringsbesluiten snel aan te nemen zodat een stabiele situatie ontstaat.

De heer Christophe De Beukelaer komt terug op de analyse van de minister-president over de discriminatiekwestie. Volgens Les Engagés houden zowel taxichauffeurs als de VVC's zich met dezelfde activiteiten bezig en is er dus geen reden om een onderscheid te maken tussen straattaxi's en standplaats-taxis. De organisaties die de werkgevers vertegenwoordigen zijn overigens ook van mening dat een dergelijk onderscheid niet hoeft te worden gemaakt. Wat de tarieven betreft, steunt de fractie Les

M. Youssef Handichi interroge premièrement le ministre-président au sujet des 140 chauffeurs qui étaient en attente d'une licence. Suite à un recours devant la Cour constitutionnelle, ces licences ont été accordées ; cependant, il faudrait encore un certificat de capacité avant de pouvoir effectivement travailler. Dans un deuxième temps, le député rappelle que le point central pour le secteur, c'est d'assurer à chacun une rentabilité. L'intervenant s'inquiète de ce qui est prévu à ce sujet, car de nombreuses portes sont laissées ouvertes par le biais du projet. Un débat parlementaire sur la question de la rentabilité est nécessaire via l'évaluation qui devrait avoir lieu tous les deux ans. En effet, agir par arrêté n'offre pas suffisamment de garanties.

M. Hicham Talhi souligne le caractère ambitieux de la réforme, qui permettra d'apaiser le secteur. Le numerus clausus est un élément important. L'ordonnance, telle que rédigée ce jour, permettra de poser les balises nécessaires et d'assurer ainsi une viabilité économique pour les chauffeurs, un service au client et des conditions de travail dignes.

Mme Carla Dejonghe tient à répéter que son groupe croit en la croissance du secteur et en une culture dynamique du taxi dans la ville. Le numerus clausus est très important à cette fin. Il sera déterminé par le Gouvernement sur la base de critères socioéconomiques. Elle veut en être sûre.

Quant au certificat de capacité, elle préconise d'évaluer et d'améliorer la procédure existante dès que possible afin de résoudre les problèmes existants. Il serait également bon de valoriser l'expérience dans ce domaine.

Quant à l'accessibilité du plus grand nombre possible de taxis aux fauteuils roulants, elle indique qu'elle interviendra sur ce point lors de la discussion article par article.

M. Marc Loewenstein estime que le texte apporte un certain équilibre au secteur. Il est important de préciser que les chauffeurs LVC auront la priorité pour devenir taxi de rue, mais cela n'empêchera pas les chauffeurs de taxi de solliciter une telle licence. En outre, le député souligne la nécessité d'adopter rapidement les arrêtés d'exécution afin d'assurer une stabilité.

M. Christophe De Beukelaer revient sur l'analyse du Ministre-Président de la question de la discrimination. Les Engagés estiment que tant les chauffeurs de taxi que les chauffeurs LVC exercent les mêmes activités et qu'il n'y a dès lors pas de raison de faire des distinctions entre les taxis de rue et les taxis de station. Par ailleurs, les organisations représentatives des employeurs considèrent également que ces distinctions n'ont pas lieu d'être. Concernant les tarifs, le groupe Les Engagés soutient le tarif minimum mais pas

Engagés het minimumtarief, maar niet de invoering van een maximumtarief. De concurrentie zou moeten kunnen spelen. Tot slot is de volksvertegenwoordiger van oordeel dat een onafhankelijke instantie de numerus clausus zou moeten bepalen. Dit kan inderdaad niet enkel van de regering afhangen.

Mevrouw Els Rochette zegt dat de vraag die vandaag voorligt is hoe de taxisector een bloeiende sector kan worden met respect voor alle chauffeurs en waar de gebruiken voorop staan.

Het is goed dat er een eengemaakt taxiplan komt. Gezien de verschillende aard van de taxi's is het overigens begrijpelijk dat er verschillende voorwaarden worden gesteld. Ze zegt dat de komende overgangsperiode cruciaal zal zijn. Er zijn veel VVC-chauffeurs die hier al lang en goed werken. Het is belangrijk dat die zouden kunnen verderwerken totdat de uitvoeringsbesluiten in werking zullen treden.

Ze is blij te hebben gehoord dat de minister-president heeft aangegeven dat het voor hem ook niet aanvaardbaar is hoe de procedure voor het bekomen van bekwaamheidsattesten vandaag werkt. Er is een evaluatie aan de gang. Ze vraagt wat de timing hiervoor is. Ze vraagt nog of die procedure dan momenteel on hold wordt gezet.

Ze vraagt tevens of het klopt dat de sparadrap-ordonnantie zal worden verlengd tot oktober en of alle VVC-chauffeurs tot dan zullen kunnen verderwerken.

Ze herhaalt haar vragen met betrekking tot de identificatie van de taxi-chauffeurs, de garantie op de mogelijkheid om elektronisch te kunnen betalen, de tarieven en de klachtenprocedure.

Ze vraagt nog met wie er nog overleg zal zijn over de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.

Tot slot geeft ze nog aan begrip te hebben voor de noodzaak aan een numerus clausus. Ze merkt wel op dat er nu een tekort is aan taxichauffeurs in Brussel.

Minister-president Rudi Vervoort verduidelijkt dat de besproken tekst door de Raad van State werd beoordeeld en dat alle verschillen in behandeling dus gerechtvaardigd waren. Het beroep van chauffeur zal verschillend benaderd worden naargelang de keuze tussen straattaxi en standplaats taxi. Voorts legt de minister-president uit dat deze begrippen gebaseerd zijn op het Vlaamse decreet dat de sector heeft georganiseerd en dat in dit verschil voorziet. Dit lijkt een goede manier om de kwestie te benaderen. Bovendien werd dit door het Grondwettelijk Hof bekrachtigd.

l'introduction d'un tarif maximum. Il faudrait laisser jouer la concurrence. Le député estime enfin que le numerus clausus devrait être établi par un organe indépendant. En effet, cela ne peut pas dépendre que du Gouvernement.

Mme Els Rochette déclare que la question qui se pose aujourd'hui est de savoir comment faire des taxis un secteur florissant, respectueux de tous les chauffeurs et où les utilisateurs sont essentiels.

C'est une bonne chose qu'un plan taxi unifié soit mis en place. En outre, vu la nature différente des taxis, il est compréhensible qu'on prévoit des conditions différentes. Selon elle, la période transitoire à venir sera cruciale. De nombreux chauffeurs LVC travaillent bien et depuis longtemps à Bruxelles. Il est important qu'ils puissent continuer à travailler jusqu'à l'entrée en vigueur des arrêtés d'exécution.

Elle se réjouit que le Ministre-Président ait indiqué que, pour lui non plus, le fonctionnement actuel de la procédure d'obtention des certificats de capacité n'est pas acceptable. Une évaluation est en cours. Elle demande quel est le calendrier à cet égard. Elle demande encore si cette procédure est actuellement suspendue.

Elle demande également s'il est exact que l'ordonnance « sparadrap » sera prolongée jusqu'en octobre et si tous les chauffeurs LVC pourront continuer à travailler jusque-là.

Elle répète ses questions concernant l'identification des chauffeurs de taxi, la garantie de la possibilité de paiement électronique, les tarifs et la procédure de plainte.

Elle demande encore avec qui d'autre on se concertera pour la rédaction des arrêtés d'exécution.

Enfin, elle dit comprendre la nécessité de mettre en place un numerus clausus. Elle fait toutefois remarquer qu'on manque actuellement de chauffeurs de taxi à Bruxelles.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort précise que le texte discuté est passé par le Conseil d'État et que dès lors, toutes les différences de traitement sont justifiées. L'approche du métier de chauffeur sera différente en fonction du choix entre taxi de rue ou taxi de station. En outre, le Ministre-Président explique que ces notions sont inspirées du décret flamand qui a organisé le secteur et qui prévoit cette différence. Cela semble être une bonne manière d'approcher la question. En outre, cela avait été validé par la Cour constitutionnelle.

Wat de overdracht van vergunningen betreft, wordt met de hervorming beoogd een einde te maken aan de speculatie met betrekking tot hun waarde en dat de resterende overdrachten doorzichtig zouden zijn. Het doel is een fasing-out te doen en tegelijk de verworven rechten niet ter discussie te stellen.

Wat de numerus clausus betreft, is het doel van de hervorming het karakter van de economische levensvatbaarheid te behouden aangezien het economisch model van de verschillende platformen vragen doet rijzen, dit systeem moet dus gereglementeerd worden. De minister-president geeft ook aan dat het wel degelijk de bedoeling is dat de VVC-chauffeurs bij voorrang straattaxi's kunnen worden, maar dat dit voor andere chauffeurs ook mogelijk zal zijn.

Wat de buitenlandse veroordelingen betreft, lijkt de tekst hem duidelijk. Het is echter niet verboden zijn maatschappelijke zetel in België te hebben. Dit werd niet opgelegd om het behoud van de huidige platformen, die wel een exploitatiezetel hebben, niet in de weg te staan.

Voorts geeft hij aan dat hij zich bewust is van de problemen omtrent de opleiding en dat daarmee rekening gehouden zal worden.

Wat de wederkoop van de vergunningen betreft, blijven zij beperkt tot die welke via de overdrachtscommissie uitgevoerd werden. Voorts verklaart de Minister-President dat het de bedoeling is de pleisterordonnantie met een periode van 3 maanden te verlengen. Vervolgens zal de thans besproken ordonnantie tegen oktober in werking moeten treden.

Voorts zegt hij dat hij de hem voorgelegde 146 vergunningaanvragen heeft ondertekend. Deze vergunningen moeten nog betekend worden door Brussel Mobiliteit.

Hij wijst er ook op dat het besluit «Opleiding» reeds van kracht is. De pleisterordonnantie had betrekking op de chauffeurs die reeds aan de slag waren. Men beschouwde deze chauffeurs *de facto* in staat om hun bekwaamheidsattest binnen te halen.

De minister-president verduidelijkt vervolgens dat er tijdens de overgang geen onderbreking zal zijn voor VVC-voertuigen en dat zij kunnen blijven werken, in afwachting van het antwoord van de Administratie. Deze overgangsperiode zal in totaal 9 maanden duren. Wat tot slot de korte ritten betreft, rekenen de platformen al een minimumprijs aan, ongeacht de afstand van de rit.

En ce qui concerne la cession de licences, la volonté de la réforme est d'assurer qu'il n'y ait plus de spéculations autour de leur valeur et que les cessions restantes soient transparentes. L'objectif est de faire un phasing-out tout en permettant aux droits acquis de ne pas être remis en cause.

Concernant le numerus clausus, la réforme a pour objectif de maintenir le caractère économiquement viable, car le modèle économique des différentes plateformes pose question. Il faut donc réguler ce système. Le Ministre-Président indique par ailleurs que l'idée est bien de permettre aux chauffeurs LVC de devenir taxi de rue en priorité, mais cela ne reste pas fermé aux autres chauffeurs.

Concernant les condamnations étrangères, il indique que le texte lui semble clair. Toutefois, il n'est pas interdit d'avoir son siège social en Belgique. Cela n'a pas été imposé pour ne pas empêcher le maintien des plateformes actuelles qui disposent, elles, d'un siège d'exploitation.

Il indique encore être conscient des problèmes par rapport à la formation et qu'il en sera tenu compte.

Concernant les rachats de licences, ils sont limités à ceux qui ont été effectués via la Commission de cession. En outre, le Ministre-Président explique que l'idée est de prolonger l'ordonnance «sparadrap» pour une période de 3 mois. Ensuite, l'ordonnance discutée ce jour devrait entrer en vigueur d'ici octobre.

Il indique encore avoir signé les 146 demandes d'autorisations qui lui étaient soumises. Mais celles-ci doivent encore être notifiées par Bruxelles Mobilité.

Il indique encore que l'arrêté «Formation» est déjà en vigueur. L'ordonnance «sparadrap» concernait les chauffeurs qui roulaient déjà. On a considéré que ceux-là étaient *de facto* en capacité d'obtenir leur certificat de capacité.

Le Ministre-Président précise encore qu'il n'y aura pas d'interruption pour les véhicules LVC durant la transition et qu'ils pourront continuer à travailler, dans l'attente de la réponse de l'Administration. Cette période de transition durera 9 mois au total. Enfin, en ce qui concerne les petites courses, les plateformes pratiquent déjà un prix minimum quel que soit la distance de la course.

**III. Artikelsgewijze bespreking
van het ontwerp van ordonnantie
betreffende de taxidiensten
(A-541/1 – 2021/2022).**

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

De heer David Weytsman vraagt waarom in dit artikel wordt bepaald dat de prijs die voor een rit moet worden betaald, hoger moet zijn dan de kosten van de rit. Hij vraagt of een dienst als Blablacar op grond van dit element van de markt kan worden uitgesloten.

Minister-president Rudi Vervoort zegt dat het belangrijk is de verschillende taxidiensten te onderscheiden van de andere mobiliteitsdiensten zoals carpooling ; en dat het pertinente criterium daartoe de prijs van de rit is, die hoger moet zijn dan de verplaatsingskosten. Dit zou bovendien voorkomen dat een systeem wordt toegevoegd aan het bestaande Collecto-systeem. Hij wijst erop dat een dienst als Blablacar niet onder deze ordonnantie valt, aangezien het geen taxisysteem is.

De heer Marc Loewenstein zegt te denken dat lezing van de tekst duidelijk maakt dat de voor de rit te betalen prijs hoger moet zijn dan de kosten van de rit. Het is dus niet verboden deze prijs te verdelen onder meerdere gebruikers. Het volstaat dus het eens te worden over het feit dat de onder d) bedoelde prijs van de rit de totaalprijs moet worden verstaan.

De Voorzitter zegt dat dit inderdaad het geval is en dat het om de prijs van de rit gaat. Het maakt niet uit hoeveel mensen ervoor betalen. Hij vraagt de minister-president of dit de wijze is waarop deze bepaling moet worden begrepen.

Minister-president Rudi Vervoort bevestigt dat dit wel degelijk het geval is.

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt een technische verbetering voor. Er is in dit artikel sprake van een « reserveringsbemiddelaar » als vertaling van « intermédiaire de réservation ». Ze geeft aan dat het beter zou zijn om de term « reserveringstussenpersoon », in die verstande dat het om een natuurlijke of rechtspersoon moet zijn.

**III. Discussion des articles
du projet d'ordonnance
relative aux services de taxis
(A-541/1 – 2021/2022)**

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

M. David Weytsman demande pourquoi il a été disposé dans cet article que le prix à payer pour une course doit être supérieur au coût de celle-ci. Il demande si un service du type Blablacar pourrait, en raison de cet élément, être écarté du marché.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort indique qu'il est important de bien scinder les différents services de taxi d'autres services de mobilité comme le covoiturage ; et que le critère pertinent pour ce faire est notamment le prix de la course, qui doit être supérieur aux coûts de déplacement. Ceci permet en outre d'éviter qu'un système vienne à côté du système Collecto existant. Il précise qu'un service du type Blablacar n'est pas visé par cette ordonnance puisque ce n'est pas un système de taxi.

M. Marc Loewenstein indique penser que, à la lecture du texte, il est clair que c'est le prix à payer pour la course qui doit être supérieur au coût de celle-ci. Il n'est donc pas interdit de partager ce prix entre plusieurs occupants. Il suffit dès lors de s'accorder sur le fait que le prix de la course tel que visé au point d) doit être compris comme étant le prix pris dans sa totalité.

Le président indique que c'est effectivement le cas et que ce qui compte, c'est le prix de la course. Le nombre de personnes qui payeraient pour cette course n'importe pas. Il demande au Ministre-Président si c'est bien ainsi qu'il faut comprendre cette disposition.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort confirme que c'est bien le cas.

Mme Cieltje Van Achter propose une correction technique. Cet article parle en néerlandais d'un « reserveringsbemiddelaar », traduction du français « intermédiaire de réservation ». Elle indique qu'il serait préférable d'utiliser le terme « reserveringstussenpersoon », étant entendu qu'il doit s'agir d'une personne physique ou morale.

De Voorzitter stelt voor deze technische verbetering overal in de tekst aan te brengen. (Instemming)

De heer David Weytsman vraagt te preciseren welke types voertuigen zijn uitgesloten van de definitie in het laatste lid van 1°. Ook vraagt hij de minister-president om opheldering over de bedoelingen van de regering met betrekking tot de diensten van ceremoniële taxi's. Hij zou graag willen weten of het werkterrein van ceremoniële taxi's voldoende ruim zal zijn om activiteiten van het type « limousine » mogelijk te maken. Hij vraagt de minister-president om de definitie van de lijst van ceremoniële taxi's te geven.

Minister-president Rudi Vervoort antwoordt op de eerste vraag dat het gaat om het bezoldigd vervoer van personen per ambulance, schoolvervoer, dus de diensten die ressorteren onder de gemeenschappen. Wat de ceremoniële taxi's betreft, antwoordt hij dat het de bedoeling is om, naar gelang van de vraag, te kunnen inspelen op een niche die zich op verschillende gebieden zou kunnen ontwikkelen. Hij zegt dat de definitie van ceremoniële taxi's bij besluit zal worden omschreven, maar zegt dat het niet de bedoeling is de limousinesector uit te schakelen. Hij zegt ook dat de lijst met de activiteiten die als « ceremonieel » zullen worden beschouwd nog niet vaststaat. De regering zal zich laten leiden door het door de Vlaamse regering uitgevaardigd besluit. De regering zal dan, na overleg met de gehele sector, een zo adequaat mogelijke definitie vaststellen.

De heer David Weytsman stelt voor, als technische correctie, in het laatste lid van punt 1°, het woord « ressortissent » te vervangen door het woord « relèvent ».

De voorzitter legt het voorstel van de heer Weytsman voor. (Instemming)

Mevrouw Cieltje Van Achter erkent dat de minister-president zich heeft geïnspireerd op het Vlaamse decreet. Ze preciseert echter dat bepaalde gemeenten, zoals bijvoorbeeld Antwerpen, het onderscheid tussen standplaats-taxis en straattaxis hebben opgegeven. Ze geeft aan dat ook in Brussel een dergelijke keuze had moeten worden gemaakt. Ze geeft aan dat, hoewel ze geen problemen heeft met de definities, ze voor de duidelijkheid tegen alle artikelen zal stemmen.

Stemming

Artikel 2, aldus technisch verbeterd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Artikel 3

De heer David Weytsman vraagt of het juist is dat een straattaxi die in het verleden klanten had, niet langer voor

Le président propose d'apporter partout dans le texte cette correction technique. (Assentiment)

M. David Weytsman demande de préciser quels sont les types de véhicules qui sont, au dernier alinéa du 1°, exclus de la définition. Il demande en outre que le Ministre-Président précise les intentions du Gouvernement par rapport aux services de taxis cérémoniels. Il souhaite savoir si le scope d'action des taxis cérémoniels sera suffisamment large pour permettre une activité de type limousines. Il demande que le Ministre-Président communique la définition de la liste des taxis cérémoniels.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort répond à la première question qu'il s'agit du transport rémunéré de personnes par des ambulances, du transport scolaire, soit les services qui relèvent des communautés. Concernant les taxis cérémoniels, il répond que l'intention est de permettre, au fur et à mesure de l'émergence d'une demande, de répondre à un créneau qui pourrait se développer dans divers domaines. Il précise que sera défini par arrêté ce qu'il faut entendre par taxis cérémoniels, mais il précise que le but n'est pas de supprimer le secteur des limousines. Il indique encore que la liste des activités qui seront considérées comme « cérémonielles » n'a pas encore été fixée. Le Gouvernement s'inspirera de l'arrêté qui a été pris par le Gouvernement flamand. Ensuite, le Gouvernement fixera, à l'issue d'une concertation avec l'ensemble du secteur, la définition la plus ajustée possible.

M. David Weytsman propose, comme correction technique, de remplacer, dans le dernier alinéa du point 1°, le mot « ressortissent » par le mot « relèvent ».

Le président soumet la proposition de M. Weytsman. (Assentiment)

Mme Cieltje Van Achter reconnaît que le Ministre-Président s'est inspiré du décret flamand. Elle précise toutefois que certaines communes, comme Anvers par exemple, ont renoncé à la distinction entre taxis de station et taxis de rue. Elle indique qu'il aurait également fallu faire un tel choix à Bruxelles. Pour que les choses soient claires, elle indique que, bien que les définitions ne lui posent aucun problème, elle votera contre tous les articles.

Vote

L'article 2 tel que corrigé techniquement est adopté par 11 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 3

M. David Weytsman demande s'il est correct qu'un taxi de rue qui, historiquement, avait de la clientèle ne pourra

hen kan blijven werken omdat zij geen erkende reserveerbemiddelaar zijn. Hij dient amendement 1 in en verantwoordt het.

De heer Marc Loewenstein zegt dat het belangrijk is de ritten te kunnen traceren. De minister-president stelt voor dat een exploitant en chauffeur ook een reserveringsbemiddelaar zou kunnen zijn. Is dit correct ? Als dat zo is, kunnen chauffeurs een private klantenkring behouden. Hij vraagt of voor deze personen een vereenvoudigde procedure kan worden overwogen om een erkenning te verkrijgen en of een gewestelijk platform degenen die dat wensen in staat kan stellen dergelijke reserveringen in te schrijven. Zou overwogen kunnen worden hiervoor gebruik te maken van een systeem zoals Chiron, dat reeds in Vlaanderen bestaat ?

De heer Christophe De Beukelaer zegt dat hij voorstelt de taximeter te gebruiken voor de private klantenkring. Zo kunnen alle gegevens worden getraceerd. Dit voorstel biedt bovendien het voordeel dat de term « taximeter » redelijk ruim kan worden geïnterpreteerd, en systemen van het type Chiron kan omvatten. Hij stelt amendement 25 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Cieltje Van Achter merkt op dat het belangrijk is dat de VVC-chauffeurs hun private cliënteel zouden kunnen behouden. Het blijkt dat ze daarvoor hun eigen reserveringstussenpersoon zullen moeten worden. Ze benadrukt dat het in zo'n hypothese belangrijk is dat dat haalbaar zou zijn voor die zelfstandige taxichauffeurs. Het opgebouwde cliënteel is immers het meest waardevolle is waaronder zij beschikken. Ze vraagt nog voor alle duidelijkheid dat de minister-president zou bevestigen dat ritten van Vlaamse of Waalse taxi's mogen starten in hun Gewest om vervolgens een klant afzetten in Brussel, maar dat ze geen klanten mogen opladen om terug te keren.

De heer Youssef Handichi zegt dat de taximen het gebruik van een digitale taximeter voorstellen om dit probleem op te lossen.

Minister-president Rudi Vervoort stelt dat het gaat om de traceerbaarheid en niet om het verbieden van particuliere klanten. Het is dus belangrijk te kunnen aantonen dat een reservering is gemaakt en dat de klant niet onderweg werd opgepikt. De regering onderzoekt de mogelijkheid om het Chiron-model te gebruiken. Voorts zegt hij dat dit verder zal worden besproken. Het is alleszins de bedoeling te komen tot een vereenvoudigd systeem. Het gaat er niet om de instandhouding van een privé klantenkring te verhinderen, maar alleen het evenwicht te bewaren tussen transparantie en het feit dat, door middel van applicaties, aan de behoeften van een privé klantenkring kan worden voldaan. Hij voegt daaraan toe dat het eventuele gebruik van een digitale taximeter een van de mogelijkheden is. Hij antwoordt bevestigend op de laatste vraag van mevrouw Van Achter.

plus continuer à travailler pour eux puisqu'il n'est pas un intermédiaire de réservation agréé. Il présente et justifie l'amendement n° 1.

M. Marc Loewenstein indique qu'il est essentiel de garder une traçabilité des courses. Le Ministre-Président a suggéré qu'un exploitant-chauffeur pourrait également être un intermédiaire de réservation. Est-ce correct ? Si tel est le cas, cela permettrait aux chauffeurs de maintenir une clientèle privée. Il demande si on pourrait envisager une procédure simplifiée pour l'obtention d'un agrément par ces personnes physiques et si une plateforme régionale pourrait permettre à ceux qui le souhaitent d'inscrire ce type de réservations. Pourrait-on envisager, pour ce faire, l'utilisation d'un système du type Chiron, qui existe déjà en Flandre ?

M. Christophe De Beukelaer indique qu'il propose que soit utilisé le taximètre pour la clientèle privée. Ainsi, toutes les informations pourraient être tracées. Cette proposition a, en outre, comme avantage qu'il existe une interprétation assez large du terme « taximètre », qui peut englober des systèmes de type Chiron. Il présente et justifie l'amendement n° 25.

Mme Cieltje Van Achter fait remarquer qu'il est important que les chauffeurs LVC puissent conserver leur clientèle privée. Il s'avère que pour ce faire, ils devront être leur propre intermédiaire de réservation. Elle souligne que dans une telle hypothèse, il est important que cela soit faisable pour ces chauffeurs de taxi indépendants. En effet, la clientèle qu'ils se sont constituée est ce qu'ils ont de plus précieux. Par souci de clarté, elle demande également que le Ministre-Président confirme que les taxis wallons ou flamands peuvent démarrer leur course dans leur Région et déposer un client à Bruxelles, mais qu'ils ne peuvent pas prendre de clients en charge pour le retour.

M. Youssef Handichi indique que les taximen proposent, pour résoudre ce problème, l'utilisation d'un taximètre digital.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort précise que c'est la traçabilité qui importe et non d'interdire une clientèle privée. Dès lors il est important que l'on puisse apporter la démonstration qu'une réservation a été faite et que le client n'a pas été pris au passage. Le Gouvernement étudie la possibilité d'utiliser le modèle Chiron. Il indique encore que cette piste fera encore l'objet d'une concertation. Dans tous les cas, l'objectif est d'aller vers un système simplifié. Le but n'est pas d'empêcher de maintenir une clientèle privée, mais uniquement de maintenir l'équilibre entre la transparence et le fait que l'on puisse, au travers d'applications, répondre au besoin d'une clientèle privée. Il précise encore que l'utilisation éventuelle d'un taximètre digital fait partie des possibilités. Par rapport à la dernière question de Mme Van Achter, il répond par l'affirmative.

De Voorzitter vat samen dat het derhalve mogelijk is een private klantenkring te hebben, zolang deze kan worden getraceerd.

De heer Jamal Ikazban stelt vast dat het antwoord op de vraag of straattaxi's mogen optreden als standplaats taxi's duidelijk « nee » was en dat het antwoord op de vraag of straattaxi's een private klantenkring mogen hebben duidelijk « ja » was.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 25 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 4

De heer Marc Loewenstein merkt op dat de standplaats taxi's te allen tijde gebruik mogen maken van de eigen beddingen van de MIVB, de straattaxi's niet. De minister-president voert als reden hiervoor aan dat de commerciële snelheid van de MIVB moet worden gewaarborgd. Hij zegt dat hij dit argument niet voldoende vindt om het verschil in behandeling tussen de twee te verantwoorden. Er zijn dus verschillende oplossingen : ofwel mag niemand gebruik maken van de eigen beddingen, ofwel mag iedereen dat, ofwel wordt de verschillende behandeling beter gerechtvaardigd, ofwel mogen standplaats taxi's alleen gebruik maken van de eigen beddingen wanneer zij een gereserveerd zijn of wanneer zij een rit maken.

Minister-president Rudi Vervoort antwoordt dat hij niet gekant is tegen dit laatste voorstel.

De heer David Weytsman zegt dat hij ook geen voorstander is van het verschil in behandeling. Daarom stelt hij voor § 5 in artikel 4 te schrappen. Hij zegt ook dat hij het gewestelijk Adviescomité zou willen vervangen door een onafhankelijke commissie die moet beslissen en advies geven over verschillende punten. Hij wil ook dat de uitstootvrije taxi's en de taxi's voor PBM's niet worden opgenomen in de numerus clausus. Hij stelt de amendementen nrs. 2, 3 en 4 voor en verantwoordt ze.

De heer Youssef Handichi zegt dat hij niet wil dat de regering een numerus clausus vaststelt. Het is aan het Parlement om deze beslissing te nemen na een debat met de vertegenwoordigers van de sector. Hij stelt amendement

Le président résume qu'il n'est dès lors pas exclu d'avoir une clientèle privée, pour autant que cela reste traçable.

M. Jamal Ikazban constate qu'à la question de savoir si l'on permettra que des taxis de rue fassent du taxi de station il a clairement été répondu non et qu'à la question de savoir s'il sera permis aux taxis de rue garder une clientèle privée, il a clairement été répondu oui.

Votes

L'amendement n° 1 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 25 est rejeté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'article 3 est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 4

M. Marc Loewenstein remarque que les taxis de station peuvent utiliser les sites propres de la STIB à tout moment, les taxis de rue pas. Le Ministre-Président avance comme argument pour cela, le besoin de garantir la vitesse commerciale de la STIB. Il indique penser que cet argument ne suffit pas à justifier la différence de traitement entre les deux. Il reste donc plusieurs solutions, soit personne n'est autorisé à franchir les sites propres, soit tout le monde y est autorisé, soit on justifie mieux la différence de traitement, soit enfin on n'autorise le franchissement des sites propres par les taxis de station que quand ils sont en réservation ou en course.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort répond qu'il n'est pas opposé à cette dernière proposition.

M. David Weytsman indique ne pas être non plus favorable à la différence de traitement. Dès lors, il propose de supprimer le § 5 à l'article 4. Il indique encore souhaiter remplacer le Comité consultatif régional par une commission indépendante qui devrait statuer et donner un avis sur divers points. Il souhaite en outre que les taxis zéro émission et pour PMR ne soient pas compris dans le numerus clausus. Il présente et justifie les amendements n° 2, 3 et 4.

M. Youssef Handichi indique qu'il ne souhaite pas que le Gouvernement fixe un numerus clausus. Cette décision appartient au Parlement après un débat avec les représentants du secteur. Il présente et justifie l'amendement n° 22.

nr. 22 voor en verantwoordt het. Hij zegt dat hij nog naïef genoeg is om te denken dat de linkse partijen zijn amendement zullen steunen.

De heer Christophe De Beukelaer deelt mee dat de twee amendementen nrs. 26 en 27 in overeenstemming zijn met de amendementen nrs. 2 en 3. Daarom zal hij, met instemming van de heer Weytsman, deze twee amendementen van de MR medeondertekenen en zijn twee amendementen intrekken.

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft aan dat zij zich zal onthouden bij het amendement nr. 22 omdat, hoewel ze geen voorstander is van een numerus clausus, zij zich zorgen maakt over het feit dat er voldoende aanbod zou zijn om alle Brusselaars te bedienen.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

Amendement nr. 22 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Artikel 4 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 5

De heer David Weytsman zegt dat hij graag zou zien dat de regering een antwoord garandeert binnen een termijn van maximaal zes maanden nadat een vergunningsaanvraag is ingediend. Hij stelt amendement nr. 5 voor en verantwoordt het.

De heer Christophe De Beukelaer zegt dat zijn amendement hetzelfde doel heeft als dat van de heer Weytsman. Daarom zal hij, met instemming van de heer Weytsman, dit amendement van de MR medeondertekenen en zijn amendement intrekken.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat zij, met instemming van de heer Weytsman, het amendement van de MR zal medeondertekenen.

De heer Marc Loewenstein zegt dat ook hij gevoelig is voor de noodzaak om de dossiers snel te behandelen en hoopt dat de termijn minder dan zes maanden zal bedragen.

Il indique encore avoir la naïveté de penser que les partis de gauche soutiendront son amendement.

M. Christophe De Beukelaer indique que les deux amendements n° 26 et n° 27 rejoignent les amendements n° 2 et 3. Dès lors, avec l'accord de M. Weytsman, il indique cosigner ces deux amendements du MR et retirer ses deux amendements.

Mme Cieltje Van Achter indique qu'elle s'abstiendra sur l'amendement 22 parce que, bien qu'elle ne soit pas favorable à un numerus clausus, elle tient à ce que l'offre soit suffisante pour servir tous les Bruxellois.

Votes

L'amendement n° 2 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 3 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 3.

L'amendement n° 22 est rejeté par 11 voix contre 2, et 1 abstention.

L'article 4 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 5

M. David Weytsman indique qu'il souhaite que le Gouvernement garantisson une réponse dans un délai de maximum de six mois après l'introduction d'une demande d'autorisation. Il présente et justifie l'amendement n° 5.

M. Christophe De Beukelaer indique que son amendement vise le même objectif que celui de M. Weytsman. Dès lors, avec l'accord de M. Weytsman, il indique cosigner cet amendement du MR et retirer son amendement.

Mme Cieltje Van Achter indique, avec l'accord de M. Weytsman, cosigner l'amendement du MR.

M. Marc Loewenstein indique être lui aussi sensible à la nécessité d'instruire les dossiers rapidement et il indique espérer que les délais seront inférieurs à six mois.

Minister-president Rudi Vervoort zegt dat hij deze ambitie deelt.

Stemmingen

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 7 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 5 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

De heer Marc Loewenstein zegt dat sommige chauffeurs twee verschillende soorten voertuigen hebben die zij gebruiken afhankelijk van de vraag. Hij vraagt of de voorgestelde regeling deze mogelijkheid in de toekomst zal uitsluiten. Zo niet, hoe kan deze chauffeur dan met zijn twee voertuigen blijven rijden ?

De heer David Weytsman vraagt, met betrekking tot de nieuwe bepalingen inzake de voorwaarden voor de ontvankelijkheid van de exploitatievergunning, wat gepland is met betrekking tot de controle van de historische taxi's die niet zouden voldoen aan de nieuwe voorwaarden van de ordonnantie, terwijl zij automatisch zouden worden omgevormd tot standplaats-taxis. Bovendien moeten aanvragers die minder dan vijf jaar in België zijn gevestigd, een attest van de buitenlandse autoriteit overleggen waaruit hun goed zedelijk gedrag blijkt. Maar in sommige landen bestaan dergelijke attesten niet. Wat zal er in dat geval gebeuren en waarom werd gekozen voor een periode van vijf jaar ? Hij vraagt ook hoe zal worden gecontroleerd dat de voertuigen ten minste 20 uur per week voor het publiek beschikbaar zijn. Hij stelt amendement nr. 6 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Cieltje Van Achter heeft ook vragen bij de verplichting om de wagen minstens twintig uur per week beschikbaar te stellen van het publiek. Ze vraagt wat er precies bedoeld wordt met deze bepaling. Van waar komt het cijfer van twintig uren ? Wat bij ziekte van de chauffeur ? Ze zegt nog van mening te zijn dat men zich niet zou moeten moeien met het werkritme van de chauffeurs. Indien de numerus clausus voldende hoog wordt vastgesteld, zullen er genoeg chauffeurs zijn die bereid zijn de dienstverlening te verzekeren. Ze geeft tevens aan har amendement in te trekken en, met instemming van de heer Weytsman, diens amendement mede te ondertekenen.

De heer Mathias Vanden Borre stelt het amendement nr. 39 voor en licht het toe. Het betreft een technisch amendement dat tot doel heeft, in de Nederlandse tekst van dit artikel en van artikel 14 het woord « strafrechtelijke » te vervangen door het woord « criminale ».

Le Ministre-Président Rudi Vervoort indique partager cette ambition.

Votes

L'amendement n° 5 est rejeté par 7 voix contre 5 et 1 abstention.

L'article 5 est adopté par 8 voix contre 3, et 2 abstentions.

Article 6

M. Marc Loewenstein indique que certains chauffeurs disposent de deux véhicules de types différents qu'ils utilisent en fonction des demandes. Il demande si le dispositif proposé exclura cette possibilité à l'avenir. Dans la négative, de quelle manière ce chauffeur pourra-t-il continuer à exercer avec ses deux véhicules ?

M. David Weytsman demande, concernant les nouvelles dispositions liées aux conditions de recevabilité et l'autorisation d'exploiter, ce qui est prévu par rapport au contrôle des taxis historiques qui ne rentreraient pas dans les nouvelles conditions de l'ordonnance alors qu'ils convergeront automatiquement en taxi de station. Par ailleurs il est imposé aux demandeurs établis depuis moins de cinq ans en Belgique de communiquer une attestation de l'autorité étrangère établissant ses bonnes conduites, vie et mœurs. Mais dans certains pays, il n'existe pas de telles attestations. Qu'en sera-t-il dans ce cas, et pourquoi avoir opté pour une durée de cinq ans ? Il demande en outre comment il sera contrôlé que les véhicules seront mis au moins vingt heures par semaine à la disposition du public. Il présente et justifie l'amendement n° 6.

Mme Cieltje Van Achter s'interroge également sur l'obligation de mettre la voiture à la disposition du public au moins 20 heures par semaine. Elle demande ce qu'on entend exactement par cette disposition. D'où vient le chiffre de vingt heures ? Que se passe-t-il si le chauffeur est malade ? Elle déclare également qu'on ne devrait pas se mêler du rythme de travail des chauffeurs. Si le numerus clausus est fixé à un niveau suffisamment élevé, il y aura suffisamment de chauffeurs disposés à assurer le service. Elle dit également retirer son amendement et, avec l'accord de M. Weytsman, cosigner le sien.

M. Mathias Vanden Borre présente et justifie l'amendement n° 39. Il s'agit d'un amendement technique visant à remplacer le mot « strafrechtelijke » par le mot « criminale » dans la version néerlandaise de cet article et de l'article 14.

De heer Christophe de Beukelaer zegt dat hij, met instemming van de heer Weytsman, zijn amendement zal medeondertekenen.

Minister-president Rudi Vervoort antwoordt dat alle huidige en toekomstige spelers zullen moeten voldoen aan de nieuwe voorwaarden die door deze ordonnantie zullen worden opgelegd. Hij verklaart voorts dat er in het verleden nooit sprake is geweest van het niet kunnen indienen van een attest of enig ander document dat toelaatbaar is. Wat de terbeschikkingstelling van het voertuig gedurende 20 uur per week betreft, verduidelijkt hij dat deze bepaling in de plaats komt van de huidige regel, die voorziet in een volledige terbeschikkingstelling voor het publiek. De bestaande regel wordt dus versoepeld. Een zelfstandige mag op drie manieren werken : ofwel werkt hij alleen en is hij de chauffeur van het voertuig en moet hij twintig uur per week beschikbaar zijn, ofwel werft hij een of meer andere chauffeurs aan en moet het voertuig voltijds beschikbaar zijn, ofwel is hij geen chauffeur maar zaakvoerder van het bedrijf en werft hij een of meer chauffeurs aan en moet het voertuig voltijds beschikbaar zijn. De controle zal over een volledig jaar gebeuren en er zal rekening worden gehouden met onbeschikbaarheden wegens ziekte of om andere redenen. Deze verplichtingen worden gerechtvaardigd door de behoefte aan continuïteit van de openbaredienstopdrachten. Voorts verklaart hij dat de Raad van State deze bepaling niet als een inbreuk op de vrijheid van ondernemerschap heeft beschouwd.

De Voorzitter zegt dat hij denkt dat als een groot aantal zelfstandigen weinig zou werken, dit gevolgen zou hebben voor de numerus clausus zonder dat dit gevolgen zou hebben voor de dienstverlening aan de klanten.

De heer Jamal Ikazban zegt dat de terbeschikkingstelling van de voertuigen aan de gebruikers reeds bestaat en dat het dus absoluut aan de regering is om het minimum-aantal uren vast te stellen dat moet worden besteed aan het terbeschikkingstellen van de voertuigen aan de gebruikers.

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 39 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 6, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Artikel 7

De heer David Weytsman vraagt waarom is bepaald dat aanvragers op de wachtlijst jaarlijks moeten bevestigen dat zij op de wachtlijst willen blijven staan door aan te tonen

M. Christophe de Beukelaer indique, avec l'accord de M. Weytsman, cosigner son amendement.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort répond que tous les acteurs, actuels et à venir, devront respecter les nouvelles conditions qui seront imposées par cette ordonnance. Il indique en outre que par le passé, il n'y a jamais eu d'incapacité de déposer une attestation ou tout autre document qui soit admissible. Concernant la mise à disposition du véhicule durant vingt heures par semaine, il précise que cette disposition remplace la règle actuelle, qui prévoit une mise à la disposition du public complète. La règle existante est donc assouplie. Il est permis à un indépendant de travailler de trois manières, soit il travaille seul et est le chauffeur du véhicule et il lui est demandé d'être disponible vingt heures par semaine, soit il recrute un ou plusieurs autres chauffeurs et le véhicule doit être disponible à plein temps, soit il n'est pas chauffeur mais est gérant de la société et il recrute un ou plusieurs chauffeurs et le véhicule doit être disponible à plein temps. Le contrôle se fera sur une année complète et il sera tenu compte des indisponibilités pour maladie ou autre. Ces obligations se justifient par la nécessité de la continuité des missions de service public. Il indique encore que le Conseil d'État n'a pas considéré que cette disposition porte atteinte à la liberté d'entreprendre.

Le président indique penser que si un grand nombre d'indépendants travaillaient peu, cela aurait un impact sur le numerus clausus sans que cela ait un impact sur le service à la clientèle.

M. Jamal Ikazban indique que la mise des véhicules à disposition des usagers existe déjà et qu'il appartient donc tout à fait au Gouvernement de déterminer le minimum d'heures à y consacrer.

Votes

L'amendement n° 6 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 39 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 6, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Article 7

M. David Weytsman demande pourquoi il est disposé que le demandeur inscrit sur liste d'attente doit confirmer annuellement son souhait de maintenir cette inscription en

dat zij nog steeds aan de voorwaarden voldoen. Waarom niet gewoon eisen dat de hoogst gerangschikten dat doen ? Hij vraagt ook om bevestiging dat ceremoniële taxi's niet onder de numerus clausus vallen.

Mevrouw Cielte Van Achter stelt vast dat in dit artikel de wachtlijst voor een latere toekenning van exploitatievergunningen. Ze vraagt hoeveel identificatievignetten vandaag in Brussel zijn afgeleverd voor taxi's en VVC. Zal het numerus clausus minstens even hoog liggen als die afgeleverde identificatievignetten ?

De heer Jamal Ikazban zegt dat hij denkt dat het jaarlijks moeten aantonen dat men nog steeds aan de voorwaarden voldoet, gedeeltelijk beantwoordt aan een eerdere opmerking van de heer David Weytsman, aangezien hij zich afvroeg of zou worden nagegaan of iedereen aan dezelfde bekwaamheidsvereisten voldeed.

Minister-president Rudi Vervoort wijst erop dat er tal van administratieve procedures zijn die vereisen dat men zijn dossier bijwerkt. Dit maakt snel handelen mogelijk. Voorts geeft hij aan dat er ongeveer 1.250 vignetten zijn afgegeven voor huidige taxi's. Het aantal vignetten voor de VVC's ligt iets lager. Hij bevestigt dat er geen numerus clausus is voor ceremoniële taxi's.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 8

De heer David Weytsman vraagt hoe de Minister-President de procedures voor het onderzoek van verlengingsaanvragen, enz. in de praktijk ziet.

Minister-president Rudi Vervoort zegt dat deze aspecten in de uitvoeringsbesluiten zullen worden omschreven. Dit zal in de komende weken worden gedaan en besproken. Hij wijst erop dat deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd met de hulp van de administratie.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 9

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

démontrent qu'il répond toujours aux conditions. Pourquoi ne pas simplement exiger cette démarche de la part des premiers classés ? Il demande par ailleurs de confirmer que les taxis cérémoniels ne rentrent pas dans le numerus clausus.

Mme Cielte Van Achter constate que l'article parle de la liste d'attente pour une attribution ultérieure des autorisations d'exploiter. Elle demande combien de vignettes d'identification ont été délivrées aujourd'hui à Bruxelles pour les taxis et la LVC. Le numerus clausus sera-t-il au moins aussi élevé que ce nombre de vignettes d'identification ?

M. Jamal Ikazban indique penser que le fait de devoir démontrer annuellement que l'on répond toujours aux conditions répond en partie à une précédente remarque de M. David Weytsman, puisqu'il se demandait si l'on vérifierait que chacun répond aux mêmes conditions de capacité.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort indique que de très nombreuses procédures administratives existantes prévoient que l'on doive réactualiser son dossier. Cela permet de pouvoir agir rapidement. Il indique encore qu'à peu près 1.250 vignettes ont été délivrées pour des taxis actuels. Le nombre de vignettes pour les LVC est légèrement inférieur. Il confirme qu'il n'y a pas de numerus clausus pour les taxis cérémoniels.

Vote

L'article 7 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 8

M. David Weytsman demande comment le Ministre-Président voit dans la pratique les procédures d'instruction des demandes de renouvellement, etc.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort indique que ces aspects seront définis dans les arrêtés d'exécution. C'est un travail qui sera fait et concerté dans les semaines à venir. Il précise que c'est un travail qui sera réalisé avec l'aide de l'administration.

Vote

L'article 8 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 9

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 9 est adopté par 11 voix contre 4.

Artikel 10

De heer David Weytsman legt amendement nr. 7 voor en verantwoordt het. Dit amendement heeft betrekking op de overdrachtrechten van alle Brusselse actoren en is bedoeld om het verschil in behandeling op dit gebied op te heffen. Vandaag de dag is er op de VVC-markt, wanneer een onderneming verkocht wordt, een vergunning binnen de onderneming. Door niet toe te staan dat de vergunning gevaloriseerd wordt, wordt een feitelijke discriminatie ingevoerd. Hij verklaart te denken dat tegen deze situatie beroep aangetekend zou kunnen worden.

Mevrouw Cieltje Van Achter geeft aan het amendement van de MR te steunen. Het gaat erom een ondernemer de mogelijkheid te geven zijn zaak over te dragen. Ze egt niet te begrijpen waarom hier een verschil in behandeling wordt voorzien. Het feit dat dat in het verleden zo was is voor haar geen aanvaardbaar argument.

De heer Hicham Talhi zegt op zijn beurt dat er volgens hem geen sprake is van een gedifferentieerde behandeling. Het is VVC's reeds verboden hun vergunningen over te dragen. Deze bepaling wordt gehandhaafd. Aangaande de standplaats taxi's, is de overdracht van hun vergunning een verworven recht dat hun moeilijk kan worden ontnomen. Anderzijds zullen nieuwe standplaats taxi's niet langer van dit recht genieten. Hij besluit met te zeggen dat er geen enkel voorbeeld te vinden is waarin de overdraagbaarheid niet tot speculatie leidde. Hij herinnert eraan dat ook andere beroepen gereglementeerd zijn. Zo kan bijvoorbeeld een slager die zijn slagerij aan zijn zoon wil overlaten, hem wel het handelsfonds overdragen, maar zijn zoon kan alleen slager worden als hij de vereiste kwalificaties heeft.

De heer David Weytsman merkt echter op dat in § 3 staat dat een vergunning in bepaalde gevallen onvoorwaardelijk overdraagbaar is. Dit is wel een goede bepaling om de gezinnen van de exploitanten van standplaats taxi's te beschermen. Maar waarom niet dezelfde bepaling voorzien voor de gezinnen van straattaxi-exploitanten ?

De heer Jamal Ikazban zegt dat in het verleden een geldwaarde werd gegeven aan taxivergunningen. De VVC-vergunningen waren reeds onoverdraagbaar. Alle huidige taxi-exploitanten hebben hun vergunningen gekocht. Als men ervoor had gekozen de geldwaarde van deze vergunning te schrappen, zouden de oppositiepartijen de eersten zijn geweest om aanstoot te nemen aan het feit dat een deel van het handelsfonds van de taxi-exploitanten wordt afgepakt.

Minister-president Rudi Vervoort wijst erop dat de Raad van State over deze bepaling geen opmerkingen heeft gemaakt. Er is een geschiedenis die teruggaat tot 1974 voor historische taxi's. Er is een reeds bestaande situatie en werd ervoor gekozen om de verworven rechten niet te schenden.

Article 10

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 7. Cet amendement concerne les droits de cession pour l'ensemble des acteurs bruxellois et vise à supprimer la différence de traitement en la matière. Aujourd'hui, dans le marché LVC, lorsqu'une société est cédée, il y a à l'intérieur de la société une licence. Le fait de ne pas permettre la valorisation de la licence introduit dans les faits une vraie discrimination. Il indique penser que cette situation pourrait faire l'objet de recours.

Mme Cieltje Van Achter indique qu'elle soutient l'amendement du MR. Il s'agit de donner à un entrepreneur la possibilité de céder son entreprise. Elle dit ne pas comprendre pourquoi on prévoit à cet égard une différence de traitement. Le fait que c'était ainsi dans le passé n'est pas un argument acceptable pour elle.

M. Hicham Talhi indique penser quant à lui qu'il n'est pas question d'un traitement différencié. Les LVC ont aujourd'hui déjà une interdiction de céder leur autorisation. Ce dispositif est maintenu. Concernant les taxis de station, la cession de leur autorisation est un droit acquis qu'il est difficile de leur retirer. Par contre, les nouveaux taxis de station ne bénéficieront plus de ce droit. Il conclut en indiquant qu'il n'existe pas d'exemple dans lequel la cessibilité n'aménage pas à une spéculation. Il rappelle que d'autres professions sont elles aussi réglementées. Par exemple, un boucher qui voudrait céder sa boucherie à son fils pourra lui céder le fonds de commerce, mais son fils ne pourra être boucher que s'il dispose des qualifications requises.

M. David Weytsman remarque pourtant qu'il est inscrit au § 3 qu'une autorisation pourra être cédée sans conditions dans certains cas précis. Cette disposition qui vise à protéger les familles d'exploitants de taxis de station est bonne. Mais pourquoi ne pas prévoir alors une même disposition pour les familles d'exploitants de rue ?

M. Jamal Ikazban indique que par le passé, une valeur pécuniaire a été donnée aux licences de taxis. Les licences LVC étaient, elles, déjà inaccessibles. Tous les exploitants de taxis actuels ont acheté leur licence. S'il avait été fait le choix de retirer la valeur pécuniaire de cette licence, les partis d'opposition auraient été les premiers à s'offusquer du fait que l'on retire une partie du fonds de commerce des exploitants de taxis.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort rappelle que le Conseil d'État n'a fait aucune remarque par rapport à cette disposition. Il y a une historicité qui remonte à 1974 pour les taxis historiques. Il y a là une situation qui préexiste et il a été fait le choix de ne pas porter atteinte aux droits acquis.

Maar wij moeten naar een afschaffing van dit systeem toe werken. *A contrario*, als aan iedereen een overdrachtsrecht zou worden gegeven, zou er een speculatief fenomeen ontstaan dat voor het hele systeem geldt. Hij bevestigt dat niets de overdracht van een straattaxibedrijf in de weg staat, maar niet de vergunning, want die is gratis en onoverdraagbaar. Hij merkt tot slot op dat in het verleden vergunningen aan bedrijven werden uitgereikt en dat deze dus deel uitmaakten van het vermogen van het bedrijf. Dit wil men dus niet meer.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 11

De heer David Weytsman wenst te weten waarom § 2 in de ordonnantie werd opgenomen aangezien deze bepaling zich refereert aan algemene praktijken.

Minister-president Rudi Vervoort antwoordt dat het gaat om een administratieve bepaling die klaar en duidelijk moest zijn.

Stemming

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 12

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 13

De heer Marc Loewenstein vraagt of het besluit van 16 juli 2021 herzien zal worden op het vlak van de bekwaamheidsattesten voor de taxichauffeurs.

Minister-president Rudi Vervoort bevestigt dat dit het geval zal zijn en dat dit gebeurt om de procedure te verlichten.

Stemming

Artikel 13 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Mais il faut aller vers une extinction de ce système-là. *A contrario*, si un droit de cession était donné à chacun, il y aurait un phénomène spéculatif qui s'appliquerait à tout le système. Il confirme que rien n'empêchera de céder une société de taxis de rue, mais plus l'autorisation puisqu'elle est gratuite et non cessible. Il remarque, pour finir, que par le passé, des attestations étaient délivrées à des sociétés et celle-ci faisait donc partie de l'actif de la société. C'est ce que l'on ne veut plus.

Votes

L'amendement n° 7 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 11

M. David Weytsman souhaite savoir pourquoi le § 2 a été inscrit dans l'ordonnance, puisque cette disposition se réfère à des pratiques générales.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort répond qu'il s'agit d'une disposition administrative qui devait être claire et énoncée.

Vote

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 12

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 13

M. Marc Loewenstein demande, concernant les certificats de capacité des chauffeurs de taxi, si l'arrêté du 16 juillet 2021 sera revu.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort confirme que ce sera le cas et que l'objectif est d'alléger la procédure.

Vote

L'article 13 est adopté par 9 voix contre 6.

Artikel 14

De heer Christophe De Beukelaer legt amendement nr. 29 voor en verantwoordt het. De chauffeurs die ervaring hebben opgedaan, die bekwaam zijn en die minstens twee jaar aan het werk zijn, moeten op grond van die ervaring het bekwaamheidsattest kunnen ontvangen.

Mevrouw Els Rochette vraagt of het mogelijk is bij de voorwaarden voor een zedelijkheidsattest ook een bepaling kan worden opgenomen dat betrekking heeft op de discriminatie van LGBTQI+-personen.

De heer David Weytsman wil zich ervan vergewissen dat de verwijzing naar alle vormen van discriminatie ook homofobe en antisemitische discriminatie omvat. Voorts wordt in punt 5° melding gemaakt van veroordelingen wegens rijden onder invloed. Hij vraagt of deze bepaling ook betrekking heeft op dergelijke veroordelingen in de privésfeer.

De heer David Weytsman en mevrouw Cieltje Van Achter melden dat zij, met instemming van de heer Christophe De Beukelaer, het amendement nr. 29 medeondertekenen.

Minister-president Rudi Vervoort zegt dat hij absoluut geen probleem heeft met het beginsel dit type van discriminaties in te voegen, maar dat moet nagegaan worden of deze incriminatie vandaag juridisch bestaat. Hij beantwoordt de eerste vraag van de heer Weytsman bevestigend. Wat de tweede vraag betreft, antwoordt hij dat het gaat om veroordelingen in het kader van de beroepsactiviteit. Aan de andere kant is het bij intrekking van het rijbewijs uiteraard onmogelijk om nog een voertuig te besturen.

Stemmingen

Amendement nr. 29 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 14, zoals eerder geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

Artikel 15

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 15 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3

Artikel 16

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of een dergelijke schorsingsprocedure reeds bestaat en dat het gewoon werd overgenomen.

Article 14

M. Christophe De Beukelaer présente et justifie l'amendement n° 29. Les chauffeurs ayant acquis une expérience, qui sont compétents et qui travaillent depuis deux ans au moins devraient pouvoir se voir décerner le certificat de capacité sur la base de cette expérience.

Mme Els Rochette demande s'il est possible d'inclure une disposition sur la discrimination à l'égard des personnes LGBTQI+ dans les conditions d'obtention d'un certificat de moralité.

M. David Weytsman souhaite s'assurer que la référence à tout type de discriminations inclut les discriminations homophobes et antisémites. Par ailleurs, il est fait mention, au point 5°, des condamnations pour conduite en état d'ivresse. Il demande si cette disposition concerne également les condamnations de ce type dans le cadre de la sphère privée.

M. David Weytsman et Mme Cieltje Van Achter indiquent, avec l'accord de M. Christophe De Beukelaer, qu'ils cosignent l'amendement n° 29.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort indique ne pas avoir le moindre problème concernant le principe d'inclure ce type de discriminations, mais il faut vérifier si d'un point de vue juridique, cette incrimination existe aujourd'hui. À la première question de M. Weytsman, il répond par l'affirmative. Quant à la seconde question, il répond qu'il s'agit de condamnations dans le cadre de l'activité professionnelle. Par contre, si le permis a été retiré, il est naturellement impossible de rouler.

Votes

L'amendement n° 29 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'article 14, tel qu'amendé précédemment, est adopté par 11 voix contre 3.

Article 15

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 15 est adopté par 11 voix contre 3.

Article 16

Mme Cieltje Van Achter demande si une telle procédure de suspension existe déjà et si elle a simplement été reprise.

Minister-president Rudi Vervoort bevestigt dat dit het geval is.

Stemming

Artikel 16 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

Veragedering van dinsdag 31 mei 2022.

Artikel 17

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 17 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 18

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 18 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 19

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 19 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 20

De heer Marc Loewenstein vraagt voor het verslag te verduidelijken dat de 20-urenregel en niet de VTE hier van toepassing is. Hij verwijst ook naar de besprekingen over art. 6, § 4, 2° en art. 26, § 1, aangezien de drie artikelen met elkaar verband houden.

De minister-president bevestigt dit.

Mevrouw Cieltje Van Achter verwijst naar de lange leveringstermijnen voor nieuwe auto's en vraagt of dit een geval is van overmacht in verband met de termijn van 6 maand die in dit artikel vermeld is.

De minister-president antwoordt dat dit precies de reden waarom deze termijn van de zes maanden werd voorzien. Een eerdere bestelbon kan in dit verband als bewijs van goede trouw dienen. Er zal rekening worden gehouden met de moeilijkheden in verband met de termijnen, maar het heeft geen zin dit nu in de tekst van de ordonnantie op te nemen.

Le Ministre-Président Rudi Vervoort confirme que c'est bien le cas.

Vote

L'article 16 est adopté par 11 voix contre 3.

Réunion du mardi 31 mai 2022.

Article 17

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 17 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 18

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 18 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 19

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 19 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 20

M. Marc Loewenstein demande à préciser pour le rapport que la règle des 20 heures et non l'ETP est ici d'application. Il renvoie aussi aux discussions relatives à l'article 6, § 4, 2°, et à l'article 26, § 1^{er}, car les trois articles sont liés.

Le Ministre-Président le confirme.

Mme Cieltje Van Achter se réfère à la longueur des délais de livraison des nouvelles voitures et elle demande si elle constitue un cas de force majeure en ce qui concerne le délai de 6 mois mentionné dans cet article.

Le Ministre-Président répond que c'est précisément la raison pour laquelle ce délai de six mois a été prévu. Un bon de commande antérieur peut fournir, en la matière, un élément de preuve attestant de la bonne foi. Il sera tenu compte des difficultés de délai, mais cela n'a pas de sens de l'inscrire dès à présent dans le texte de l'ordonnance.

Stemming	Vote
Artikel 20 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.	L'article 20 est adopté par 10 voix contre 3.
<i>Artikel 21</i>	<i>Article 21</i>
Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of een taxichauffeur zijn eigen tussenpersoon kan zijn. Is dat realistisch ? Vereist dit een zware administratie ?	Mme Cieltje Van Achter demande si un chauffeur de taxi peut être son propre intermédiaire. Est-ce réaliste ? Cela nécessite-t-il un travail administratif lourd ?
De minister-president antwoordt dat dit vandaag moeilijk maar toch mogelijk is. Er bestaat een totale vrijheid voor de chauffeurs die niet kunnen gedwongen worden om met een bepaalde maatschappij te werken.	Le Ministre-Président répond que c'est certes difficile mais néanmoins possible aujourd'hui. La liberté est totale pour les chauffeurs, qu'on ne peut contraindre à travailler avec une société donnée.
De voorzitter besluit dat een zuiver zelfstandig statuut mogelijk is.	Le président conclut qu'un statut d'indépendant pur est possible.
Stemming	Vote
Artikel 21 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 5.	L'article 21 est adopté par 8 voix contre 5.
<i>Artikel 22</i>	<i>Article 22</i>
De heer Marc Loewenstein oppert de kwestie van de solvabiliteit voor de nieuwe structuren.	M. Marc Loewenstein évoque la question de la solvabilité des nouvelles structures.
De heer David Weytsman oppert de kwestie van de berekening van de solvabiliteit, die hij onderscheidt van de rentabiliteit.	M. David Weytsman pose la question du calcul de la solvabilité, qu'il distingue de la rentabilité.
De minister-president antwoordt dat het hier niet over rentabiliteit gaat.	Le Ministre-Président répond qu'il ne s'agit pas ici de rentabilité.
De heer Marc Loewenstein maakt vervolgens gewag van de veroordelingen van de bemiddelaars in het buitenland. Hij stelt een aantal vragen over het begrip « rehabilitatie » in een Europees en/of internationaal kader. Meer in het bijzonder vraagt hij of de bepaling in paragraaf 2, tweede lid betekent dat indien een bemiddelaar veroordeeld werd voor een praktijk, in het buitenland of in België, en die bemiddelaar die praktijk sindsdien heeft stopgezet en er zijn activiteiten voortzet in overeenstemming met de wet, hij derhalve wordt beschouwd als gerehabiliteerd in de zin van artikel 22.	M. Marc Loewenstein évoque ensuite les condamnations des intermédiaires à l'étranger. Il pose plusieurs questions sur la notion de réhabilitation, et ce dans un cadre européen et/ou international. Il demande plus précisément si le dispositif repris au paragraphe 2, alinéa 2 signifie bien que si un intermédiaire a été condamné, à l'étranger ou en Belgique, pour une pratique, et que cet intermédiaire a mis depuis lors fin à cette pratique et y poursuit ses activités conformément à la loi, il est par conséquent considéré comme réhabilité au regard de l'article 22.
De minister-president bevestigt dat de bepaling dat geval inderdaad dekt.	Le Ministre-Président confirme que le dispositif couvre bien cette hypothèse.
De heer Marc Loewenstein wijst erop dat het uiteraard niet de bedoeling is « alle hoeken uit te kammen » en dat de wetgeving in ieder geval niet alle gevallen zal kunnen voorzien. Hij vraagt of in België een enkel uittreksel uit het strafregister zal worden gevraagd.	M. Marc Loewenstein indique qu'il ne s'agit, bien entendu, pas de « gratter dans tous les coins » et indique que de toute manière, la législation ne sera pas en mesure de prévoir tous les cas. Il demande si un seul extrait de casier sera demandé en Belgique.
De minister-president antwoordt dat de rechtspersoonlijkheid, het feit tot dezelfde rechtspersoon te behoren,	Le Ministre-Président répond que la personnalité juridique, le fait d'appartenir à la même personne morale,

doorslaggevend is. Binnen dezelfde juridische structuur zal een automatische transcriptie plaatsvinden. Dit is onderdeel van een Europese samenwerking. Het is niet mogelijk alle gevallen in de commissie te onderzoeken. Hij bevestigt dat in België een enkel uittreksel uit het strafregister zal worden gevraagd. De transcripts zullen worden gemaakt op grond van de verschillende overeenkomsten tussen de landen

De heer Marc Loewenstein vraagt wie in de administratie al deze zaken daadwerkelijk zal behandelen. Hij noemt het geval van een bedrijf dat activiteiten heeft in Europa en daarbuiten. Hoe zullen buiten Europa opgelopen veroordelingen worden gecontroleerd ?

De minister-president herhaalt dat het Belgische register zal worden gevuld. Het is niet mogelijk een brief over de hele wereld te versturen.

De Voorzitter vindt dit duidelijk genoeg.

De heer David Weytsman begrijpt dat het betrokken bedrijf een juridische entiteit in België moet hebben. Wat als het elders veroordelingen opgelopen heeft ?

De minister-president antwoordt dat het uitgangspunt is helemaal geen veroordelingen te hebben. Om een probleem te hebben, moet een transcriptie op het strafblad van het bedrijf in België verricht zijn.

De heer David Weytsman heeft een vraag over solvabiliteit. De minister-president heeft reeds duidelijk gemaakt dat het hier niet om rentabiliteit gaat. Wat houdt deze « solvabiliteit » in en hoe wordt dit onderzocht ?

De minister-president verwijst naar de financiële situatie van het bedrijf. De balansen zijn openbaar en kunnen worden geraadpleegd en het bedrijf moet ze indienen. Uiteraard kan dit niet worden gevraagd voor een bedrijf dat wordt opgericht. De situaties zullen dus verschillen naar gelang van wie de aanvraag indient. Dit proces zal met de bemiddelaars worden besproken. Er zal een overlegprocedure worden gestart, maar gezegd kan worden dat het begrip solvabiliteit een algemeen bekend begrip is. Er kunnen elementen zijn die aantonen dat de toekomst van een onderneming in gevaar is. Natuurlijk moet dit op een objectieve manier gebeuren. De exploitant die wordt erkend zal op zijn minst moeten aantonen dat hij over de capaciteit beschikt om de onderneming die hij in Brussel wil oprichten financieel in stand te houden.

De heer David Weytsman trekt amendement nr. 8 in ten gunste van amendement nr. 30 van de heer De Beuckelaer.

De heer Christophe De Beuckelaer verdedigt amendement nr. 8. Hij hoort de antwoorden van de minister-president, die hem niet tevreden stellen.

est déterminant. Dans une même structure juridique, une transcription automatique se fera. Cela cadre dans une coopération européenne. Il n'est pas possible d'examiner en commission tous les cas de figure. Il confirme que l'on demandera un seul extrait de casier judiciaire en Belgique. Les transcriptions se feront en fonction des différents accords entre pays.

M. Marc Loewenstein demande qui concrètement dans l'administration traitera tous ces cas. Il cite le cas d'une société qui a des activités en Europe et en dehors de l'Europe. Comment seront vérifiées les condamnations encourues en dehors de l'Europe ?

Le Ministre-Président réitère que c'est le casier belge qui sera suivi. Il n'est pas possible d'envoyer un courrier dans le monde entier.

Le président juge cette réponse suffisamment claire.

M. David Weytsman comprend que ladite société doit avoir une entité juridique en Belgique. *Quid si elle a des condamnations ailleurs ?*

Le Ministre-Président répond que la base est de ne pas avoir de condamnations du tout. Pour qu'il y ait problème, il faut que cela soit transcrit dans le casier judiciaire de la société en Belgique.

M. David Weytsman a une question sur la solvabilité. Le Ministre-Président a déjà précisé que cela ne renvoie pas à la rentabilité. Qu'est-ce cette « solvabilité » et comment sera-t-elle examinée ?

Le Ministre-Président renvoie à la situation financière de la société. Les bilans sont publics et consultables et c'est à la société de les déposer. Bien entendu, on ne peut pas demander cela pour une société qui se crée. Les situations seront dès lors à différencier selon la personne qui fait la demande. Ce processus fera l'objet de discussions avec les intermédiaires. Un processus de concertation sera lancé mais on peut dire que la notion de solvabilité est un concept généralement connu. Certains éléments peuvent démontrer que l'avenir d'une société est compromis. Bien entendu, cela doit se faire de manière objective. L'opérateur qui sera agréé devra démontrer a minima qu'il a une capacité de soutenabilité financière pour l'entreprise qu'il veut mettre en place à Bruxelles.

M. David Weytsman retire l'amendement n° 8 au profit de l'amendement n° 30 de M. De Beukelaer.

M. Christophe De Beuckelaer défend l'amendement n° 8. Il entend les réponses du Ministre-Président qui ne lui satisfont pas.

De minister-president herhaalt dat het via automatische transcriptie zal gaan. Dit laat de zaken niet open, maar het is niet mogelijk de hele wereld te ondervragen. Een veroordeling die in België wordt omgezet en in het strafregister opgenomen, valt onder dezelfde regeling als de Belgische ondernemingen. Gelijke behandeling van Belgische en andere ondernemingen is het doel.

De heer Christophe de Beuckelaer begrijpt dat het volstaat een Belgische rechtspersoon op te richten om het probleem te omzeilen. Is dat niet het doel missen ?

De Voorzitter antwoordt dat het vaak zo werkt en dat het zo is dat de wet het toestaat.

De minister-president bevestigt dat dit wettelijk is toegestaan. Een veroordeelde onderneming die in België een onderneming opricht en haar praktijken wijzigt, moet niet worden uitgesloten als zij hier deugzaam is. De vrijheid om een onderneming op te richten is overigens absoluut. Die onderneming zal in dit geval haar eigen bestaan hebben in België

Stemmingen

Amendement nr. 30 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 22 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 23

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 23 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 24

De heer Christophe De Beuckelaer stelt amendement nr. 31 voor. Hij wijst op een periode van rechtsonzekerheid die al enkele jaren duurt.

De minister-president verduidelijkt dat de ordonnantie een effect zal hebben voor de toekomst. Er is geen terugwerkende kracht en niemand zal overrompeld worden. Het amendement is dus niet relevant. De erkenning zal worden gegeven op basis van de huidige tekst.

De heer Christophe De Beuckelaer trekt amendement nr. 31 in.

Stemming

Artikel 24 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Le Ministre-Président réitère que les choses fonctionneront au travers d'une transcription automatique. Cela ne laisse pas les choses ouvertes, mais il n'est pas possible d'interroger le monde entier. Une condamnation transcrise et qui figure dans le casier en Belgique tombe sous le même régime que celui des sociétés belges. L'égalité de traitement des sociétés belges et des autres est l'objectif visé.

M. Christophe De Beukelaer comprend qu'il suffit de créer une personne morale belge pour éluder le problème. N'est-ce pas rater l'objectif ?

Le président répond que c'est comme cela que cela fonctionne souvent et que la loi le permet.

Le Ministre-Président confirme que c'est la loi qui le permet. Une société condamnée qui crée une société en Belgique et qui change ses pratiques ne doit pas être exclue si elle est vertueuse ici. La liberté de créer une société est d'ailleurs absolue. Cette société aura dans ce cas son existence propre en Belgique.

Votes

L'amendement n° 30 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'article 22 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 23

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 23 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 24

M. Christophe De Beukelaer présente l'amendement n° 31. Il dénonce une période de flou juridique qui existe depuis quelques années.

Le Ministre-Président précise que l'ordonnance aura un effet pour le futur. Il n'y a pas d'effet rétroactif et personne ne sera pris de court. L'amendement manque donc de pertinence. L'agrément sera donné sur la base du présent texte.

M. Christophe De Beukelaer retire l'amendement n° 31.

Vote

L'article 24 est adopté par 11 voix contre 4.

Artikel 25

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 25 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 26

De heer Marc Loewenstein merkt op dat in 4° van paragraaf 2 van dit artikel « l'ontbreekt. (Instemming met deze technische correctie)

Mevrouw Cieltje Vanachter verwijst naar de vermelding van de 20 uur en herhaalt dat dit op arbitraire wijze werd vastgesteld. Zij verwijst naar het artikel 6 en zegt dat haar partij hier resoluut tegen is. Het is een vergaande inmenging om te eisen dat men voltijds werkt. Dit is bovendien niet gebaseerd op objectieve criteria.

De voorzitter verwijst naar de voorbije besprekingen. Omwille van de numerus clausus is een minimum aantal uren nodig. Men kan opmerkingen formuleren over hoe dit cijfer wordt bepaald.

De heer Arnaud Verstraete verwijst naar het laatste lid van paragraaf 2 van dit artikel en wil vernemen wie de gemachtigde in kwestie is. Betreft het hier een regeringsbesluit ? Hoe zal dit in zijn werk gaan met een gemachtigde ? Hoe zal men op voorhand weten dat de spelregels voor iedereen gelijk zijn ? Zal de administratie dit bepalen in een reglement ? Betreft het een welbepaald persoon ?

De voorzitter vraagt of dit een rol voor de administratie zal zijn.

De minister-president antwoordt dat een gemachtigde hiervoor verantwoordelijk zal zijn volgens een op consensus gebaseerde besluit van de regering. Die gemachtigde zal bij voorbeeld een Minister of de Administratie kunnen zijn.

Stemming

Artikel 26 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 27

Mevrouw Cieltje Van Achter onderstreept dat nog niet veel duidelijk is over de ceremoniële taxi's. Wel is reeds bepaald dat het over drie opeenvolgende uren moet gaan. Vanwaar komt dit ? Werd dit ter discussie gesteld ?

De Minister-President verwijst naar de ordonnantie van 1995 die dit reeds bepaalt. Ook in Vlaanderen is dit bepaald op drie opeenvolgende uren.

Article 25

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 25 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 26

M. Marc Loewenstein note qu'il manque un « l'au 4° du paragraphe 2 de cet article. (Assentiment pour cette correction technique)

Mme Cieltje Vanachter se réfère à la mention des 20 heures et répète que ce nombre a été fixé de manière arbitraire. Elle se réfère à l'article 6 et dit que son parti y est résolument opposé. C'est une ingérence extrême, que d'exiger des personnes qu'elles travaillent à temps plein. En outre, cela ne repose pas sur des critères objectifs.

Le président se réfère aux discussions antérieures. Le numerus clausus impose qu'on fixe un nombre minimum d'heures. On peut s'interroger sur la façon dont ce chiffre a été fixé.

M. Arnaud Verstraete se réfère au dernier alinéa du paragraphe 2 de cet article et demande qui est le « délégué » en question. Parle-t-on, ici, d'un arrêté du Gouvernement ? Comment cela se passera-t-il avec un délégué ? Comment saura-t-on au préalable que les règles du jeu seront les mêmes pour tous ? L'administration fixera-t-elle cela dans un règlement ? S'agit-il d'une personne déterminée ?

Le président demande si ce sera le rôle de l'administration.

Le Ministre-Président répond que c'est un délégué qui en sera chargé selon un arrêté du gouvernement qui aura fait l'objet d'un consensus. Le délégué peut être par exemple un Ministre ou l'Administration

Vote

L'article 26 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 27

Mme Cieltje Van Achter souligne que les choses ne sont pas encore très claires sur les taxis cérémoniels. Par contre, on a déjà disposé que la location doit être de « trois heures consécutives ». D'où cela vient-il ? En a-t-on discuté ?

Le Ministre-Président se réfère à l'ordonnance de 1995, qui fixait déjà ce nombre. En Flandre aussi, ce nombre est fixé à trois heures consécutives.

De Voorzitter herinnert zich niet dat deze duurtijd ooit het voorwerp heeft uitgemaakt van discussies.

Stemming

Artikel 27 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 28

Mevrouw Cieltje Van Achter wil uiteraard onberispelijke chauffeurs in een onberispelijke taxisector. Is deze vereiste iets nieuws in de wetgeving ? Is het onberispelijk gedrag een bekende terminologie ? Wat houdt dit in ? Is dit omkaderd? Is dit wel een eenduidig begrip voor iedereen ?

De minister-President legt uit dat de taxidiensten een dienstverlening zijn van openbaar nut. Het betreft hier de houding van de chauffeurs. De Minister-President denkt dat de klanten ook hun mening moeten kunnen geven na de geleverde prestaties. Voor deze openbare dienst bestaan voor iedereen kwaliteitsvereisten. De unificatie van het statuut impliqueert een unificatie van de verplichtingen. De besluiten zullen verwijzingen naar klachten bevatten.

Mevrouw Van Achter vraagt of dit nieuw is in de wetgeving. Wordt dit nageleefd en zijn er sancties ? Is het onberispelijk om een grote omweg te maken met zijn taxi ?

De minister-President antwoordt dat de besluiten een aantal sancties zullen voorzien.

De heer David Weytsman stelt een vergelijkbare vraag en meent dat het nuttig zou zijn geweest om naar de regering te verwijzen. Hij vernoemt de jaarlijkse of tweejaarlijkse tevredenheidsstudies uitgevoerd door Brussel Mobiliteit. Men kan zich voorstellen dat op basis van deze studies een gemiddelde wordt gemaakt.

De minister-President verwijst naar paragraaf 1 van dit artikel, waarin de regering inderdaad genoemd wordt, zoals de volksvertegenwoordigers wenst.

De heer Jamal Ikazban onderstreept het belang van de kwestie van de voorbeeldfunctie, dat een van de punten van zorg van de sector is. We kunnen ook het moeilijke beroep van chauffeur positief benaderen en het valoriseren. We moeten dit beroep promoten, het is immers een dienst aan de burgers.

De minister-president bevestigt dat de ordonnantie het voorwerp moet uitmaken van een informatiecampagne waarin het hele aanbod wordt belicht.

Le président ne se rappelle pas que cette durée ait jamais fait l'objet de discussions.

Vote

L'article 27 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 28

Mme Cieltje Van Achter souhaite bien sûr avoir des chauffeurs irréprochables dans un secteur irréprochable. Cette exigence est-elle une nouveauté dans la législation ? Le « comportement irréprochable » constitue-t-il une terminologie connue ? Qu'implique-t-il ? Est-il encadré ? Le concept est-il bien clair pour tout le monde ?

Le Ministre-Président explique que les services de taxis constituent un service d'intérêt public. L'enjeu, ici, c'est l'attitude des chauffeurs. Le Ministre-Président pense que les clients doivent également pouvoir donner leur avis après les prestations fournies. Pour ce service public, chacun est soumis à des exigences de qualité. L'unification du statut implique une unification des obligations. Les arrêtés mentionneront les plaintes.

Mme Cieltje Van Achter demande si c'est nouveau dans la législation. Cette exigence est-elle respectée, et y a-t-il des sanctions ? Faire un grand détour avec son taxi est-il un « comportement irréprochable » ?

Le Ministre-Président répond que les arrêtés prévoiront un certain nombre de sanctions.

M. David Weytsman pose une question similaire et pense qu'il eût été utile de renvoyer au Gouvernement. Il cite les études annuelles ou bisannuelles de satisfaction réalisées par Bruxelles Mobilité. On peut s'imaginer qu'une moyenne soit faite sur la base de ces études.

Le Ministre-Président renvoie au paragraphe 1^{er} de cet article, qui mentionne bel et bien le Gouvernement comme le souhaite le député.

M. Jamal Ikazban souligne l'importance que revêt la question de l'exemplarité, qui est une des préoccupations du secteur. On peut aussi positiver et valoriser le métier de chauffeur, qui est pénible. Il faut en faire la promotion, car c'est un service aux citoyens.

Le Ministre-Président confirme que l'ordonnance devra faire l'objet d'une campagne d'information mettant en avant l'ensemble de l'offre.

De heer Hicham Talhi suggereert mystery clients in te zetten om de kwestie te objectiveren.

Stemming

Artikel 28 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 29

De heer Marc Loewenstein leest de eerste paragraaf van dit artikel dat een delegatie aan de regering bevat, voor. Hij vraagt of privégebruik van het voertuig toegestaan is. Onder welke voorwaarden ? Geen twee voertuigen hebben heeft een positief effect op het milieu. In het commentaar bij het artikel wordt dit niet gespecificeerd, wat zijn dus de bedoelingen ?

De minister-president deelt deze bezorgdheid over het milieu. Het zou weinig zin hebben om twee voertuigen te hebben. Het ontwerp van ordonnantie staat het privégebruik van het voertuig toe.

De heer Hicham Talhi vraagt of de regering van plan is een reeks voertuigen uit te sluiten. Hij denkt daarbij vooral aan grote voertuigen : de SUV's. Hij verwijst naar een studie waarin de impact van deze grote voertuigen wordt besproken. Daarin staat ook dat deze voertuigen niet méér passagiers vervoeren. Ongeschikte voertuigen moeten worden uitgesloten.

De minister-president deelt mee dat er subcategorieën zullen worden ingevoerd. Het Gewest is niet bevoegd voor de homologatie van voertuigen, dat is een federale bevoegdheid. Het is waar dat een zwaarder (en sneller) voertuig meer schade veroorzaakt. Zodra een voertuig door andere autoriteiten goedgekeurd is, is het aan hen om indien nodig wetgevend op te treden.

De heer David Weytsman vraagt of de regering van plan is de voertuiggrootte te veranderen. Zij vervullen een opdracht van openbare dienstverlening.

De minister-president antwoordt dat de criteria zullen worden bepaald bij regeringsbesluit, na overleg met de taxi-sector.

De heer David Weytsman stelt het amendement nr. 9 voor. Het gaat verder dan de voorgestelde tekst op het vlak van de milieuprestaties en blijft algemeen, maar is nauwkeuriger.

De minister-president deelt de bekommernis van de heer David Weytsman, maar verwijst naar de uitvoeringsbesluiten, die in dezelfde richting zouden moeten gaan.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt het belangrijk om te bespreken welke richting de sector uit moet. Hier wordt

M. Hicham Talhi suggère la mise en place de mystery clients pour objectiver la question.

Vote

L'article 28 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 29

M. Marc Loewenstein donne lecture du paragraphe 1^{er} de cet article qui comporte une délégation au Gouvernement. Il demande si un usage privé du véhicule est permis. Sous quelles conditions ? Ne pas avoir deux véhicules a un impact positif environnemental. Le commentaire de l'article ne le précise pas ; dès lors, quelles sont les intentions ?

Le Ministre-Président partage ces soucis environnementaux. Il serait peu logique de détenir deux véhicules. Le projet d'ordonnance autorise l'usage privé du véhicule.

M. Hicham Talhi demande si le Gouvernement a l'intention d'exclure une série de véhicules. Il songe ici principalement aux véhicules volumineux : les SUV. Il renvoie à une étude qui évoque les incidences de ces gros véhicules. Il indique que ces véhicules ne prennent pas plus de passagers. Il convient d'exclure les véhicules inadaptés.

Le Ministre-Président indique que des sous-catégories seront mises en place. La Région n'est pas compétente pour homologuer des véhicules, c'est une compétence fédérale. Il est exact qu'un véhicule plus lourd (et qui roule plus vite) cause plus de dégâts. Dès lors qu'un véhicule est homologué par d'autres pouvoirs, il leur appartient de légitimer si nécessaire.

M. David Weytsman demande si le Gouvernement a l'intention de modifier la taille des véhicules. Ils remplissent une mission de service public.

Le Ministre-Président répond que les critères seront définis par arrêté de gouvernement après concertation avec le secteur Taxis.

M. David Weytsman présente l'amendement n° 9. Il va plus loin que le texte proposé en ce qui concerne les performances environnementales. Il reste général mais est plus précis.

Le Ministre-Président partage la préoccupation de M. David Weytsman mais renvoie aux arrêtés d'exécution qui devraient aller dans le même sens.

Mme Cieltje Van Achter estime qu'il est important de discuter de la direction à donner au secteur. Or, il n'y a

echter niet aangegeven in welke richting de regering wil nemen. Het zal er in ieder geval op aankomen voldoende hoge emissienormen vast te stellen, vooral met het oog op de technologische innovaties in de automobielsector.

De heer Hicham Talhi twijfelt niet aan de ambitie van de regering op dit gebied. In een verzadigde automarkt lijkt het echter te dwingend om eisen in de ordonnantie op te nemen die later niet meer kunnen worden gewijzigd.

De minister-president verduidelijkt dat in overleg met de sector richtsnoeren zullen worden opgesteld.

De heer David Weytsman handhaaft niettemin het amendement, omdat hij van mening is dat met deze milieudoelstellingen rekening moet worden gehouden.

Stemmingen

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 29 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 30

De heer Marc Loewenstein vraagt zich af of het niet nuttig zou zijn de regelmaat te preciseren waarmee de bemiddelaars de gegevens moeten doorgeven. Indien de gegevens dagelijks moeten worden doorgegeven, is het alleszins van belang rekening te houden met de tijd die de bemiddelaars en de administratie nodig hebben om zich aan te passen.

De Minister-president wil geruststellen. Dit informatiquesteem zal deel uitmaken van een nieuwe informatie-architectuur in de schoot van Brussel Mobiliteit. Het zal op termijn en link moeten toestaan met het systeem Maas (Mobility as a service) ontwikkeld door het Gewest. Het is nodig dat de taxi-sector en het beleid ervan meer in het algemeen zou worden geïntegreerd in het toekomstig Maas.

Stemming

Artikel 30 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 31

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt dat amendement 40 het eerst moet worden behandeld, omdat het elk idee van een vast tarief schrappt.

ici pas d'indication de la direction dans laquelle le gouvernement entend aller. Il s'agira en tout cas, compte tenu notamment des innovations technologiques dans le secteur de l'automobile, de fixer des normes d'émission suffisamment élevées.

M. Hicham Talhi ne doute pas de l'ambition du gouvernement à ce sujet. Dans un marché de l'automobile saturé, il semble toutefois trop contraignant d'inscrire dans l'ordonnance des exigences qu'on ne pourrait ensuite plus modifier.

Le Ministre-Président précise que des balises seront édictées en concertation avec le secteur.

M. David Weytsman maintient néanmoins l'amendement dès lors qu'il estime que ces objectifs environnementaux doivent être pris en compte.

Votes

L'amendement n° 9 est rejeté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 29 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 30

M. Marc Loewenstein se demande s'il ne serait pas utile de préciser la périodicité avec laquelle les intermédiaires devront transmettre les données. Si les données doivent être transmises au jour le jour, il importe en tout cas de tenir compte du temps nécessaire à l'adaptation des intermédiaires comme de l'administration.

Le Ministre-Président se veut rassurant. Ce dispositif informatique fera partie d'une nouvelle architecture informatique au sein de Bruxelles Mobilité. Il lui faudra à terme permettre un lien avec un système Maas (Mobility as a service) développé par la Région. Il est nécessaire que secteur Taxis et sa gestion soient plus globalement intégrés dans le futur Maas.

Vote

L'article 30 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 31

Mme Cieltje Van Achter plaide pour que l'amendement n° 40 soit examiné en priorité dès lors qu'il supprime toute idée de tarif fixe.

De voorzitter legt uit dat amendement 23 ertoe strekt het artikel te herschrijven en derhalve eerst moet worden behandeld.

De heer Youssef Handichi stelt amendement nr. 23 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Cieltje Van Achter is sterk gekant tegen dit amendement.

De minister-president legt uit dat het huidige artikel 31 een billijk evenwicht biedt dat de belangen van beide partijen veilig stelt. De vaststelling van een minimum- en een maximumtarief maakt zowel een behoorlijk inkomen voor taxichauffeurs als een aanvaardbare prijs voor de gebruiker mogelijk (de minister-president geeft het voorbeeld van de tarieven die door sommige platforms op een stakersdag worden aangerekend om de voorgestelde maatregel te verantwoorden).

De heer Hicham Talhi vraagt zich af welke juridische elementen beletten dat de commissies van de bemiddelaars worden beperkt.

De Minister-President verwijst naar het debat over de status van de platformen en zegt dat het Gewest niet bevoegd is om zich te mengen in de contractuele relatie tussen een platform en een exploitant (handelsrecht).

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af wat een rit met een klassieke taxi tijdens eenstaking kost. Zij ziet alleszins niet veel verschil tussen de prijzen van sommige platforms en die van de meer klassieke taxibedrijven.

De minister-president legt uit dat de tarieven aan sterke schommelingen onderhevig zijn.

De heer Marc Loewenstein legt uit dat, gezien het aantal spelers, de chauffeurs vrij zullen zijn om naar de bemiddelaar te gaan die zij wensen.

De minister-president vindt het debat interessant. De concurrentie tussen de bemiddelaars zou de consumenten ten goede moeten komen. Het is hoe dan ook niet de taak van de regering om zich te mengen in de relatie tussen een exploitant-chauffeur en een reserveringstussenpersoon.

De heer Hicham Talhi zou niet willen dat men zich vergist in de bereidheid van de regering, die zich bewust is van de misstanden, maar niet de juridische bevoegdheid heeft om op te treden tegen de commissies van de bemiddelaars. Het amendement is in dit opzicht juridisch onhoudbaar.

Le Président explique que l'amendement n° 23 vise à réécrire l'article et doit dès lors être traité en premier lieu.

M. Youssef Handichi présente et justifie l'amendement n° 23.

Mme Cieltje Van Achter s'oppose fermement à l'amendement.

Le Ministre-Président explique que l'article 31 actuel propose un juste équilibre garantissant les intérêts des uns et des autres. Fixer un tarif minimum et un tarif maximum permet à la fois un revenu décent pour les chauffeurs de taxi et un prix acceptable pour le consommateur (le Ministre-Président prend pour exemple les tarifs pratiqués par certaines plateformes un jour de grève pour justifier la mesure proposée).

M. Hicham Talhi s'interroge sur les éléments juridiques qui empêchent de limiter les commissions des intermédiaires.

Le Ministre-Président renvoie au débat sur le statut des plateformes et précise que la Région n'est pas compétente pour s'immiscer dans la relation contractuelle qui lie une plateforme et un exploitant (droit commercial).

Mme Cieltje Van Achter s'interroge sur le coût d'une course en taxi traditionnel en période de grève. Elle ne perçoit en tout cas pas de grande différence entre les prix pratiqués par certaines plateformes et les compagnies de taxis plus traditionnelles.

Le Ministre-Président explique que les tarifs subissent d'importantes fluctuations.

M. Marc Loewenstein explique que, vu le nombre des acteurs, les chauffeurs seront libres de se diriger vers l'intermédiaire qu'ils souhaitent.

Le Ministre-Président estime le débat intéressant. La concurrence entre intermédiaires devrait bénéficier aux consommateurs. Il n'appartient, quoi qu'il en soit, pas au gouvernement de s'immiscer dans la relation entre exploitant-chauffeur et un intermédiaire de réservation.

M. Hicham Talhi ne voudrait pas qu'on se méprenne sur la volonté du gouvernement, conscient des dérives mais qui ne dispose de la capacité juridique d'agir sur les commissions des intermédiaires. L'amendement est de ce point de vue intenable en droit.

Mevrouw Els Rochette vraagt zich af of het gaat over het vooraf bekendmaken van de definitieve prijs voor de rit aan de consument.

De minister-president antwoordt bevestigend.

De heer Youssef Handichi is verbaasd dat men zich inspant om zoveel aspecten te regelen, maar weigert zich uit te spreken over de commissies van de bemiddelaars. Het door de regering aangevoerde argument lijkt hem op zijn minst zwak.

De minister-president legt verder uit dat het vaststellen van een dergelijke regel onder het handelsrecht valt, waarvoor het Gewest niet bevoegd is. Er wordt echter een minimum- en een maximumprijs vastgelegd, waartussen de commissie moet vallen.

De heer Arnaud Verstraete vraagt zich ook af wat de risico's voor de verkeersveiligheid zouden zijn van het in het amendement opgenomen standby-tarief wanneer de taxi minder dan 16,5 km/u rijdt.

De heer Youssef Handichi antwoordt dat dit niets meer of minder is dan een copy-paste van de regel die momenteel geldt voor de traditionele taxi's.

De heer Arnaud Verstraete vraagt zich af of het wel zin heeft een dergelijke regel te handhaven. Hoewel hij begrip heeft voor de bezorgdheid over de verkeersveiligheid, dringt Youssef Handichi er ook op aan dat de chauffeurs inkomenszekerheid moeten hebben.

De heer Jamal Ikazban is van mening dat dit artikel 31 beantwoordt aan deze laatste bezorgdheid. De concurrentie zal de commissies van de bemiddelaars daadwerkelijk verlagen, aangezien de chauffeurs vrij zullen zijn om deze bemiddelaars te kiezen.

De heer David Weytsman is het eens met de analyse van de heer Jamal Ikazban. Deze gezonde concurrentie zou overigens zowel de chauffeurs als de consumenten ten goede moeten komen.

De heer Youssef Handichi vreest dat een bemiddelaar uiteindelijk de markt zal domineren en van zijn monopoliapositie gebruik zal maken om het commissietarief op te leggen. Amendement nr. 9 is er juist op gericht de marges van de platforms te beperken.

De heer Jamal Ikazban herinnert eraan dat het verbod op exclusiviteit de onafhankelijkheid van de chauffeurs versterkt. Daarom hoeft niet voor een monopoliesituatie te worden gevreesd.

Mme Els Rochette se demande s'il s'agit bien de porter à l'avance à la connaissance du consommateur le prix final de la course.

Le Ministre-Président répond par l'affirmative.

M. Youssef Handichi s'étonne qu'on s'efforce de réglementer tant d'aspects mais que l'on se refuse à se prononcer sur les commissions des intermédiaires. L'argument soulevé par le gouvernement lui semble pour le moins faible.

Le Ministre-Président explique encore que fixer une telle règle relève du droit commercial pour lequel la Région n'est pas compétente. Un prix minimum et un prix maximum sont toutefois fixés, entre lesquelles la commission doit s'inscrire.

M. Arnaud Verstraete s'interroge sur les risques en termes de sécurité routière qui résulteraient du tarif d'attente prévu par l'amendement « lorsque le taxi roule à une vitesse inférieure à 16,5 km/h ».

M. Youssef Handichi répond qu'il ne s'agit ni plus ni moins d'un copier-coller de la règle qui vaut actuellement pour les taxis traditionnels.

M. Arnaud Verstraete s'interroge sur la pertinence du maintien d'une telle règle. S'il comprend les préoccupations en termes de sécurité routière, M. Youssef Handichi insiste aussi pour que les chauffeurs puissent bénéficier d'une sécurité de revenus.

M. Jamal Ikazban estime que le présent article 31 permet de répondre à cette dernière préoccupation. La mise en concurrence agira effectivement à la baisse sur les commissions des intermédiaires puisque les chauffeurs seront libres de choisir ces intermédiaires.

M. David Weytsman partage l'analyse de M. Jamal Ikazban. Cette saine concurrence devrait d'ailleurs profiter tant aux chauffeurs qu'aux consommateurs.

M. Youssef Handichi craint qu'un intermédiaire ne finisse par dominer le marché et profiter de son monopole pour imposer le taux des commissions. L'amendement n° 9 vise précisément à limiter les marges des plateformes.

M. Jamal Ikazban rappelle qu'en interdisant l'exclusivité, on renforce l'indépendance des chauffeurs. On ne devrait donc pas craindre de situation monopolistique.

De heer Youssef Handichi stelt amendement nr. 24 voor en verantwoordt het.

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt amendement nr. 40 voor en verantwoordt het.

De minister-president verwijst naar de besprekking van amendement nr. 23.

De heer David Weytsman stelt amendement nr. 10 voor en verantwoordt het.

De minister-president verwijst naar de besprekking van artikel 2.

De heer Christophe De Beukelaer trekt amendement nr. 32 in en medeondertekent amendement nr. 10.

De heer David Weytsman stelt amendement nr. 11 voor en verantwoordt het.

De heer Hicham Talhi vreest dat dit amendement zou indruisen tegen de geest van verduidelijking die aan het ontwerp van ordonnantie ten grondslag ligt. Naar zijn mening moeten hogere of luxetarieven gereserveerd worden voor ceremoniële taxidiensten.

De heer Christophe De Beukelaer is het eens met de analyse van de heer David Weytsman en medeondertekent amendement nr. 12.

De heer Jamal Ikazban vreest dat het amendement zou indruisen tegen de wens om het besproken ontwerp van een kader te voorzien en de uitvoering ervan ingewikkelder zou maken. Het amendement zou inderdaad vaagheid toevoegen aan het systeem en er uiteindelijk voor zorgen dat de platformen opnieuw naar eigen goeddunken zouden kunnen handelen, ten nadele van zowel de chauffeurs als de gebruikers.

Mevrouw Cieltje Van Achter meent integendeel dat het amendement het systeem van de regering kan verbeteren en zal het steunen. Volgens haar getuigt de vrees voor een ondoordachte tariefverhoging van een gebrek aan vertrouwen in de markt en van een gebrek aan kennis van de sector.

De volksvertegenwoordiger vreest ook dat wat de heer Hicham Talhi zei, niet correct is. De sector van de ceremoniële taxi's is inderdaad een specifieke sector voor speciale gelegenheden ; hij is niet gericht op klanten die met een snel voertuig naar het vliegveld willen gaan.

M. Youssef Handichi présente et justifie l'amendement n° 24.

Mme Cieltje Van Achter présente et justifie l'amendement n° 40.

Le Ministre-Président renvoie à la discussion sur l'amendement n° 23.

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 10.

Le Ministre-Président renvoie à la discussion sur l'article 2.

M. Christophe De Beukelaer retire l'amendement n° 32 et cosigne l'amendement n° 10.

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 11.

M. Hicham Talhi craint que cet amendement ne contre-vienne à l'esprit de clarification qui sous-tend le projet d'ordonnance. Les tarifs plus élevés ou haut de gamme doivent à son sens être réservés aux services de taxis cérémoniels.

M. Christophe De Beukelaer partage l'analyse de M. David Weytsman et cosigne l'amendement n° 12.

M. Jamal Ikazban craint que l'amendement ne contre-vienne à la volonté d'encadrement du projet en discussion et n'en complexifie la mise en application. L'amendement ajouterait effectivement du flou au dispositif et reviendrait *in fine* à permettre à nouveau aux plateformes d'agir comme bon leur semble, au détriment et des chauffeurs et des usagers.

Mme Cieltje Van Achter estime au contraire que l'amendement est susceptible d'améliorer le dispositif prévu par le gouvernement et le soutiendra. L'angoisse d'une hausse inconsidérée des tarifs témoigne selon elle d'un manque de confiance en le marché et d'une méconnaissance du secteur.

La députée craint par ailleurs que ce qu'avance M. Hicham Talhi ne soit correct. Le secteur des taxis cérémoniels est effectivement un secteur spécifique destiné à certaines occasions particulières ; il ne vise pas les clients qui voudraient se rendre à l'aéroport en grosse cylindrée.

De heer David Weytsman is ook van mening dat het argument van de heer Hicham Talhi niet echt steek houdt. Ceremoniële taxidiensten worden inderdaad gedefinieerd op grond van klantenprofielen. Men zou zich wel kunnen voorstellen dat een taxibedrijf een luxedienst aanbiedt en daarom een hoger tarief vraagt.

De regering zou het idee van een maximumtarief zeker kunnen behouden door een zeer hoog tarief te voorzien, maar dat zou niet meer beantwoorden aan het doel van een redelijke dynamische tarivering.

De minister-president legt uit dat het de bedoeling is het maximumtarief vast te stellen in verhouding tot het minimumtarief, waarbij het maximumtarief X % van het minimumtarief zou bedragen.

De heer Hicham Talhi zegt dat, als men het maximumtarief zo berekent, het de veel luxueuzere ritten, zoals die welke mevrouw Cieltje Van Achter vernoemt, niet zou kunnen dekken.

De minister-president voegt eraan toe dat men moet vermijden in de huidige situatie te vervallen en dat sommigen de voorschriften zouden omzeilen door een andere dienst aan te bieden. Dit mag natuurlijk een gradatie in het aanbod niet in de weg staan.

Mevrouw Cieltje Van Achter vreest een zekere mate van verwarring.

De minister-president zegt dat in de uitvoeringsbesluiten opheldering zal worden verschafft.

De heer David Weytsman stelt het amendement nr. 12 voor en rechtvaardigt het.

De minister-president stemt in met amendement nr. 12.

Het amendement nr. 12 is medeondertekend door alle leden van de aanwezige fracties, met uitzondering van de leden van de fracties PTB en N-VA.

Stemmingen

Amendement nr. 23 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 24 wordt verworpen met 13 stemmen tegen 2.

Amendement nr. 40 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

M. David Weytsman estime également que l'argument soulevé par M. Hicham Talhi ne soit valable. Les services de taxis cérémoniels sont effectivement définis en termes de profils de clients. On pourrait par contre imaginer qu'une société de taxis propose un service de luxe et demande dès lors un tarif plus élevé.

Le gouvernement pourrait certes maintenir l'idée d'un tarif maximum en prévoyant un tarif très élevé mais cela ne répondrait à alors plus à l'objectif de tarification dynamique raisonnable.

Le Ministre-Président explique qu'il s'agirait de définir le tarif maximum en proportion du tarif minimum, ou le tarif maximum correspondrait à X % du tarif minimum.

M. Hicham Talhi précise que, calculé de cette manière, le tarif maximum ne permettra pas de couvrir des courses beaucoup plus luxueuses telles que celles évoquées par Mme Cieltje Van Achter.

Le Ministre-Président ajoute qu'il faut éviter qu'on se retrouve dans la situation actuelle et que certains ne court-circuiteront la réglementation au travers d'une autre offre. Cela ne devrait évidemment pas empêcher une gradation de l'offre.

Mme Cieltje Van Achter craint une certaine forme de confusion.

Le Ministre-Président indique que des précisions seront apportées au travers des arrêtés d'exécution.

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 12.

Le Ministre-Président marque son accord avec l'amendement n° 12.

L'amendement n° 12 est cosigné par l'ensemble des membres des groupes présents à l'exception des membres des groupes PTB et N-VA.

Votes

L'amendement n° 23 est rejeté par 13 voix contre 2.

L'amendement n° 24 est rejeté par 13 voix contre 2.

L'amendement n° 40 est rejeté par 11 voix contre 1 et 3 abstentions.

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendement nr. 12 wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 31, zoals geadviseerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Artikel 32

De heer Arnaud Verstraete, zelf geen groot voorstander van reclame, vraagt om opheldering over de draagwijdte van dit artikel. Wat is de draagwijdte van deze vergunning ?

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt of deze vergunning enkel betrekking heeft op de standplaats taxi's, aangezien straat taxi's in principe reclame mogen maken als zij dat willen.

De heer David Weytsman herinnert eraan dat in het voorstel dat hij had ingediend, de mogelijkheid om reclame te maken was opgenomen. Het was de bedoeling de reclame-inkomsten toe te wijzen aan een fonds voor de terugbetaling van de vergunningen. Beoogt dit artikel van het ontwerp van ordonnantie reclame buiten of in de taxi's toe te staan ? Hoe zullen de verkregen inkomsten worden gebruikt ? Zullen ze gebruikt worden om indirect de forfaitaire terugbetaling van de vergunningen te financieren ? Hoe zal deze mogelijkheid om reclame te maken worden georganiseerd ?

De minister-president legt uit dat op verzoek van de sector, de mogelijkheid aan de regering is gegeven om taxi's toe te staan reclame te maken. Aan het verzoek van de sector kan met rede gehoor worden gegeven, maar men zal niet om het even wat kunnen doen : daarom bestaat de tegenprestatie in de aanname van een handvest voor ethische praktijken inzake reclame, waaraan de vergunning zal worden onderworpen. Deze vergunning geldt zowel voor standplaats taxi's als voor straat taxi's. De reclame-inkomsten zullen worden toegevoegd aan de totale inkomsten van de exploitanten.

De heer Arnaud Verstraete roept de Regering op tot waakzaamheid bij het toestaan van reclame op deze manier. Hij kan het niet laten een vergelijking te maken met Villo!, de deelfietsendienst van de stad Brussel, die hoofdzakelijk gefinancierd wordt met reclame-inkomsten : men heeft beseft dat de beschikking gestelde advertentieruimte veel meer waard was dan de werkelijk verleende verhuurdienst. Het risico van dit mechanisme,

L'amendement n° 10 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 11 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 12 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 31 tel qu'amendé est adopté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Article 32

M. Arnaud Verstraete, n'étant pas lui-même un grand partisan de la publicité, demande une clarification sur la portée de cet article. Quelle est la portée de cette autorisation ?

Mme Cieltje Van Achter demande si cette autorisation ne concerne que les taxis de station, étant donné que les taxis de rue peuvent, en principe, faire de la publicité s'ils le veulent.

M. David Weytsman rappelle que dans la proposition qu'il avait déposée, figurait cette possibilité de pouvoir faire de la publicité. L'objectif était d'affecter les recettes publicitaires à un fonds destiné au remboursement des licences. L'objectif de cet article du projet d'ordonnance est-il de permettre la publicité à l'extérieur ou à l'intérieur des taxis ? Quelle va être l'affectation des recettes générées ? Celles-ci permettront-elles de financer indirectement le remboursement forfaitaire des licences ? Comment va être organisée cette possibilité de faire de la publicité ?

Le Ministre-Président explique qu'il s'agit, à la demande du secteur, d'une possibilité laissée au Gouvernement d'autoriser les taxis à faire de la publicité. Cette demande du secteur peut être raisonnablement entendue, mais il ne s'agira pas de faire n'importe quoi : c'est pourquoi la contrepartie consiste à arrêter une charte d'éthique publicitaire, à laquelle l'autorisation sera subordonnée. Cette autorisation concerne aussi bien les taxis de station que les taxis de rue. Les recettes publicitaires seront affectées aux recettes globales des exploitants.

M. Arnaud Verstraete encourage le Gouvernement à rester très vigilant en autorisant ainsi la publicité. Il ne peut s'empêcher de faire une comparaison avec Villo, le service de vélos partagés de la Ville de Bruxelles, qui est principalement financé par des recettes publicitaires : on s'est rendu compte que l'espace publicitaire mis à disposition avait bien plus de valeur que le service de location effectivement fourni. Le risque de ce mécanisme, transposé au secteur

overgedragen op de taxisector, is dat het rendabeler is om lege voertuigen met een reclamebord te laten rijden dan om mensen te vervoeren. Reclame heeft wel een negatieve impact op de openbare ruimte, maar zorgt ook voor een financieel evenwicht dat de sector rendabel houdt. Wij moeten ervoor zorgen dat dit evenwicht niet wordt ondermijnd. Daarom pleit de volksvertegenwoordiger er bij de Regering voor om deze mogelijkheid van reclame zo veel mogelijk te beperken. Zij zou bijvoorbeeld, in het kader van het handvest voor ethische praktijken inzake reclame, kunnen bepalen dat een percentage van de reclame-inkomsten aan een bepaald doel wordt geschenken, op het gebied van mobiliteit of andere.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat de vergelijking niet met Villo! maar met de MIVB, die reclame maakt op haar bussen en trams, gemaakt moet worden. De volksvertegenwoordiger maakt hiertegen geen bezwaar. Zij vindt het positief dat de minister-president van plan is dit toe te staan.

De heer Christophe De Beukelaer meent dat hij zich niet stoort aan dit artikel op zich, maar men zal wel waakzaam moeten zijn voor de manier waarop de regering deze mogelijkheid ten uitvoer zal leggen.

De heer David Weytsman is van mening dat dit artikel 32 logischerwijze alleen van toepassing zou zijn op standplaats taxi's, aangezien zij verplicht een visuele identiteit moeten hebben. Voor straat taxi's is er niets dat hen uitdrukkelijk verbiedt reclame te maken.

De minister-president antwoordt dat het in het belang van de eenvormigheid gerechtvaardigd is dat dit artikel voor alle taxi's geldt, ook voor straat taxi's. Zij vallen immers onder de ordonnantie, en als zij reclame willen maken, zal dat gebeuren binnen het door de Regering bepaalde kader, en niet op een andere manier.

De heer Jamal Ikazban merkt op dat het in de huidige situatie hoe dan ook gaat om VVC-taxi's, die in feite limousines zijn, maar die geen taxidienst kunnen verlenen.

De heer Marc Loewenstein zegt dat deze VVC-taxi's momenteel onder de regeling van de « pleisterordonnantie » vallen.

De heer Hicham Talhi is van mening dat eerst het handvest voor ethische praktijken inzake reclame moet worden goedgekeurd alvorens reclame toe te staan. Het doel is een vorm van monopolistische reclame door één enkele operator te voorkomen, waardoor het voor een chauffeur *de facto* onmogelijk zou worden om voor verschillende operatoren te rijden.

De minister-president legt uit dat voorlopig alle reclame verboden is, ook voor VVC-voertuigen. Na de

des taxis, est qu'il soit plus rentable de faire circuler des voitures à vide avec un panneau publicitaire, plutôt que de transporter des personnes. La publicité a certes un impact négatif sur l'espace public, mais permet par ailleurs de réaliser des équilibres financiers qui maintiennent la rentabilité du secteur. Il faut veiller à ce que cet équilibre ne soit pas mis à mal. C'est pourquoi le député plaide auprès du Gouvernement pour restreindre le plus possible cette possibilité de faire de la publicité. Il pourrait par exemple prévoir, dans le cadre de la charte d'éthique publicitaire, qu'un pourcentage des recettes publicitaires soit reversé à une cause bien particulière, dans le domaine de la mobilité ou autre.

Mme Cieltje Van Achter estime qu'il ne faut pas comparer avec Villo, mais bien avec la STIB, qui appose de la publicité sur ses bus et ses trams. La députée n'y voit pas d'objection. Elle estime positif que le Ministre-Président prévoie de l'autoriser.

M. Christophe De Beukelaer estime que cet article ne lui pose pas de souci en soi, mais il faudra être vigilant sur la manière dont le Gouvernement implémentera cette possibilité.

M. David Weytsman estime qu'en toute logique, cet article 32 ne s'applique qu'aux taxis de station, puisque ceux-ci sont soumis à l'obligation d'une identité visuelle. Pour les taxis de rue, rien ne leur interdit explicitement de faire de la publicité.

Le Ministre-Président répond que dans une logique d'uniformisation, il est légitime que cet article s'applique à tous les taxis, y compris les taxis de rue. En effet, ceux-ci sont soumis à l'ordonnance, et s'ils souhaitent faire de la publicité, ce sera dans le cadre défini par le Gouvernement, et pas d'une autre manière.

M. Jamal Ikazban fait observer que de toute façon, dans la situation actuelle, on parle des taxis LVC, qui sont en fait des limousines, mais qui ne peuvent faire de service de taxi.

M. Marc Loewenstein précise que ces taxis LVC tombent actuellement sous le régime prévu par l'ordonnance « sparadrap ».

M. Hicham Talhi estime qu'il faut d'abord arrêter la charte d'éthique publicitaire avant d'autoriser la publicité. Il s'agit d'éviter une forme de publicité monopolistique réalisée par un seul opérateur, ce qui rendrait *de facto* impossible à un chauffeur de rouler pour plusieurs opérateurs.

Le Ministre-Président explique que pour l'instant, toute publicité est interdite, y compris pour les véhicules LVC.

inwerkingtreding van deze ordonnantie zal het even goed verboden zijn reclame te maken, tenzij de regering daarvoor toestemming geeft in het kader van een het handvest voor ethische praktijken inzake reclame dat dan voor alle taxi's zal gelden onder de aldus vastgestelde voorwaarden.

Stemming

Artikel 32 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Mevrouw Cieltje Van Achter verantwoordt haar stem tegen door te zeggen dat zij weliswaar voorstander van reclame is, maar dat zij van mening is dat de tekst van het artikel de taxi's niet uitdrukkelijk verbiedt reclame te maken. Logischerwijze zou het verbod enkel moeten gelden voor de standplaats taxi's en niet voor de straat-taxis. De volksvertegenwoordiger is niet overtuigd door de antwoorden van de minister-president op de vragen van de heer David Weytsman.

Artikel 33

De heer Arnaud Verstraete stelt zich vragen bij § 1, 1°, waar de houder een belasting van 600 euro per identificatievignet moet betalen. Wat gebeurt er als een chauffeur 20 uur per week deeltijds voor een exploitant werkt ?

De Minister-President antwoordt dat het om hetzelfde tarief gaat.

De heer Arnaud Verstraete vraagt of, als een chauffeur over het kalenderjaar gemiddeld 20 uur per week werkt, er rekening wordt gehouden met de vakantieperiodes, die voor een voltijdse chauffeur vier weken bedraagt.

De Minister-President antwoordt dat er rekening gehouden wordt met de vakantieperiodes in het stelsel van de 20-urenweek op jaarbasis, maar dat de heffing dezelfde is.

De heer Marc Loewenstein zegt dat het de moeite waard zou zijn om in artikel 6 van de ordonnantie te preciseren dat de vakantieperiodes worden meegerekend bij de berekening van het gemiddelde van 20 uur per week op jaarbasis.

Stemming

Artikel 33 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 34

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, il sera tout autant interdit de faire de la publicité, sauf si le gouvernement l'autorise dans le cadre d'une charte d'éthique publicitaire, autorisation qui sera alors valable pour tous les taxis selon les conditions ainsi définies.

Vote

L'article 32 est adopté par 11 voix contre 3 et une abstention.

Mme Cieltje Van Achter justifie son vote contre en expliquant que bien qu'elle soit favorable à la publicité, elle estime que le libellé de cet article n'interdit pas explicitement aux taxis de faire de la publicité. En toute logique, l'interdiction ne devrait concerner que les taxis de station et pas les taxis de rue. La députée n'est pas convaincue par les réponses du Ministre-Président aux interrogations de M. David Weytsman.

Article 33

M. Arnaud Verstraete s'interroge sur le § 1^{er}, 1°, où le titulaire doit s'acquitter d'une taxe de 600 euros par vignette d'identification. Qu'advient-il si un chauffeur travaille à mi-temps, à raison de 20 heures par semaine, pour un exploitant ?

Le Ministre-Président répond que c'est le même tarif.

M. Arnaud Verstraete demande, si un chauffeur est au régime des 20 heures par semaine en moyenne sur l'année civile, si l'on tient compte des vacances, qui sont de quatre semaines pour un temps plein.

Le Ministre-Président répond qu'il est tenu compte des vacances dans le régime des 20 heures par semaine sur base annuelle, mais la redevance est identique.

M. Marc Loewenstein précise que cela vaudrait la peine de préciser, à l'article 6 de l'ordonnance, que l'on tient bien compte des vacances dans le calcul de la moyenne des 20 heures par semaine sur base annuelle.

Vote

L'article 33 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 34

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Artikel 34 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 35

De heer Christophe De Beukelaer legt zijn amendement nr. 33 strekkende tot schrapping van dit artikel voor en verantwoordt het. Volgens de spreker is de toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan de vaststellende ambtenaren, een bron van potentiële misbruiken en wanpraktijken. Men heeft ambtenaren garages zien binnendringen, die soms privé zijn, om echte verhoren af te nemen. De fractie Les Engagés stelt voor dit artikel te schrappen, om de gewone gerechtelijke procedures hun gang te laten gaan.

De minister-president legt uit dat deze mogelijkheid om de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan ambtenaren toe te kennen, wel degelijk voorzien is in de bijzondere wet. Dit is ook het geval in andere gewestelijke wetgevingen. Het gaat alleen om optreden in burgerlijke zaken, niet in strafzaken. Het gaat om het uitvoeren van administratieve inbeslagnames. Daarna zal de gerechtelijke inbeslagnome plaatsvinden op basis van een bevel van het parket. Het gaat er niet om de rechterlijke autoriteit te vervangen. De scheiding der machten wordt goed in acht genomen.

De heer Christophe De Beukelaer is van mening dat deze procedure onevenredig is aan een rustige tenuitvoerlegging van deze ordonnantie.

De heer Jamal Ikazban wijst erop dat, wanneer deze tekst eenmaal is aangenomen en in werking treedt, de moeilijkheid zal zijn om de correcte toepassing ervan te controleren. Deze controles moeten het vooral mogelijk maken de veiligheid van de werknemers in de sector te garanderen. De spreker herinnert aan de recente aanval op een controleur in het zuidstation, hetgeen aantoont dat er een sterke structuur van controle op het terrein moet zijn.

De heer Hicham Talhi begrijpt de reden voor dit amendement niet, aangezien in een vorig amendement de bezorgdheid was geuit dat operatoren die zich niet aan de sociale wetgeving hielden, zouden worden gestraft. Er zijn nu veel mensen die op het internet aanbieden om mensen naar het vliegveld te rijden, zonder zich aan enige regelgeving te houden. Daarom is het van essentieel belang dat er controles kunnen worden uitgevoerd om een einde te maken aan deze illegale diensten.

Mevrouw Cielte Van Achter zal dit amendement niet steunen, omdat controles noodzakelijk zijn voor de naleving van deze nieuwe wetgeving, die een stap is in de richting van modernisering van de sector. Het feit dat er controles worden uitgevoerd is heel normaal.

Vote

L'article 34 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 35

M. Christophe De Beukelaer présente et justifie son amendement n° 33, visant à supprimer cet article. En effet, conférer aux fonctionnaires constatateurs la qualité d'officiers de police judiciaire est, selon l'intervenant, source de potentiels abus et dérives. On a vu des fonctionnaires pénétrer dans des garages qui sont parfois privés, pour réaliser de véritables interrogatoires. Le groupe des Engagés propose de supprimer cet article afin de laisser se dérouler les procédures judiciaires ordinaires.

Le Ministre-Président explique que cette possibilité de conférer à des fonctionnaires la qualité d'officier de police judiciaire est bien prévue dans la loi spéciale. On retrouve cela dans d'autres législations régionales. Il s'agit uniquement d'agir au civil, et non au pénal. Il s'agit de réaliser des saisies administratives. Par après aura lieu la saisie judiciaire sur la base d'une injonction du parquet. Il ne s'agit pas de se substituer à l'autorité judiciaire. La séparation des pouvoirs est bien respectée.

M. Christophe De Beukelaer estime que cette procédure est disproportionnée par rapport à la mise en œuvre de cette ordonnance de manière sereine.

M. Jamal Ikazban fait observer qu'une fois que ce texte sera adopté et entrera en vigueur, la difficulté sera d'en contrôler la bonne application. Ces contrôles doivent surtout permettre de sécuriser les travailleurs du secteur. L'intervenant rappelle l'agression récente d'un contrôleur qui a eu lieu à la gare du midi, qui prouve la nécessité de maintenir une forte structure de contrôle sur le terrain.

M. Hicham Talhi ne comprend pas la raison d'être de cet amendement, alors qu'un précédent amendement s'inquiétait du fait que des opérateurs qui ne respectent pas la législation sociale soient sanctionnés. On trouve aujourd'hui sur internet quantité de particuliers qui proposent des offres proposant de conduire des gens à l'aéroport, au mépris de toute réglementation. C'est pourquoi il est indispensable que des contrôles puissent avoir lieu pour mettre fin à ces services pirates.

Mme Cielte Van Achter ne soutiendra pas cet amendement, car les contrôles sont nécessaires pour faire respecter cette nouvelle législation, qui va dans le sens d'une modernisation du secteur. Le fait de mener des contrôles est quelque chose de tout à fait normal.

Voorts begrijpt zij niet waarom in artikel 35, § 3, 3°, duidelijk moet worden gemaakt dat de ambtenaren de politiediensten om bijstand kunnen verzoeken. Dit is gewoon evident. De formulering van deze zin maakt deze mogelijkheid zelfs te restrictief.

De heer David Weytsman vindt dat de door de heer Ikazban genoemde aanvallen volstrekt onaanvaardbaar zijn, maar dat men moet begrijpen dat deze feiten hebben plaatsgevonden in een context van onwettige vorderingen, als men refereert aan het arrest van 22 april 2022, waarvoor hij de minister-president om een juridische analyse vraagt en in een klimaat van wantrouwen waarin twee meerderheidspartijen meer dan duizend chauffeurs werkloos hebben gezet. Daarom vindt hij dat ambtenaren soms in zeer hachelijke situaties worden gebracht. Men heeft gezien hoe beëdigde ambtenaren tot in de privéwoningen van mensen binnendringen om over te gaan tot vorderingen, het is schokkend. De volksvertegenwoordiger dacht dat deze vorderingen enkel in de openbare ruimte mochten plaatsvinden.

De minister-president verduidelijkt dat het niet om de woning gaat, maar om de garage. Dit werd gevalideerd door de Raad van State. Dit ligt in de lijn van een toekomst die iedereen op gelijke voet zal plaatsen.

De heer Marc-Jean Ghysels begrijpt niet waarom er zoveel over dit artikel wordt gedebatteerd. Deze bepaling is immers te vinden in andere wetgeving, zoals de wetgeving inzake stedenbouw of leefmilieu. Het is duidelijk dat de ambtenaren oordeelkundig behoren te handelen.

De heer David Weytsman vraagt hoe het zit met de huidige vorderingen. Zijn ze illegaal of niet ? En hoe zal dit volgens de regeling van de ontworpen ordonnantie concreet in zijn werk gaan ? De ambtenaar komt aan bij een gesloten garage, wat gebeurt er als hem de toegang wordt geweigerd ?

De minister-president antwoordt dat hij in dat geval de politie kan inschakelen.

De heer Christophe De Beukelaer wijst erop dat het op stedenbouwkundig gebied niet mogelijk is om op die manier een woning binnen te gaan.

De minister-president is het daar niet mee eens. Dit is een algemene regel die ambtenaren in staat stelt een inbreuk vast te stellen. Indien hun de toegang wordt geweigerd, zijn zij gemachtigd de politie in te schakelen, evenals deurwaarders. In het kader van dit ontwerp van ordonnantie wordt inderdaad een machtiging verleend om een garage binnen te gaan.

De heer David Weytsman wijst erop dat deze algemene machtiging niet in de ordonnantie van 1995 is terug te

Par ailleurs, l'intervenante ne comprend pas pourquoi il faut expliciter, à l'article 35, § 3, 3°, que les fonctionnaires peuvent requérir l'assistance des services de police. C'est tout à fait évident. Rédiger cette phrase revient même à rendre trop restrictive cette possibilité.

M. David Weytsman juge que les agressions dont a fait mention M. Ikazban sont tout à fait inadmissibles, mais il faut comprendre que ces faits ont eu lieu dans un contexte de réquisitions illégales, si l'on se réfère au jugement du 22 avril 2022 duquel le député demande une analyse juridique au Ministre-Président, et dans un climat de méfiance délétère, où deux partis de la majorité ont mis plus de mille chauffeurs sur le carreau. C'est pourquoi il estime que l'on met parfois les fonctionnaires sans des situations fort embarrassantes. On a vu des fonctionnaires asservis entrer jusque dans le domicile privé des gens pour faire des réquisitions, c'est choquant. Le député imaginait que ces réquisitions ne pouvaient avoir lieu que sur l'espace public.

Le Ministre-Président précise qu'il ne s'agit pas du domicile, mais du garage. Cela a été validé par le Conseil d'État. On s'inscrit ici dans un futur, qui mettra tout le monde sur le même pied d'égalité.

M. Marc-Jean Ghysels ne comprend pas pourquoi cet article fait autant débat. On retrouve en effet cette disposition dans d'autres législations, comme en matière d'urbanisme ou d'environnement. Il est évident que les fonctionnaires se doivent d'agir avec discernement.

M. David Weytsman demande ce qu'il en est des réquisitions actuelles. Sont-elles illégales ou pas ? Et sous le régime de l'ordonnance en projet, comment cela va-t-il se passer concrètement ? Le fonctionnaire se présente devant un garage fermé, que se passe-t-il si on lui refuse l'accès ?

Le Ministre-Président répond que dans ce cas, il pourra faire appel aux forces de l'ordre.

M. Christophe De Beukelaer fait remarquer qu'en matière d'urbanisme, on ne peut pas rentrer ainsi dans un domicile.

Le Ministre-Président n'est pas d'accord. Il s'agit d'une règle générale qui permet aux agents de constater une infraction. Si l'accès leur est refusé, ils sont habilités à faire appel aux forces de l'ordre, à l'instar des huissiers de justice. Dans le cadre de cette ordonnance en projet, il y a bien une habilitation qui est donnée afin de rentrer dans un garage.

M. David Weytsman signale que cette habilitation générale ne se trouve pas dans l'ordonnance de 1995.

vinden. Wat de huidige vorderingen betreft, heeft de volksvertegenwoordiger sinds februari vier parlementaire vragen ingediend, waarop hij al vier maanden lang geen antwoord heeft gekregen. Kan de minister-president, om inzicht te krijgen in de reikwijdte van de bevoegdheden die aan de ambtenaren van de administratie worden toegekend, opheldering verschaffen over de huidige vorderingen ?

De minister-president zal in antwoord op deze vraag een gedetailleerde juridische analyse verstrekken. Het blijkt dat er sprake is geweest van een verkeerde interpretatie van de wetgeving bij gebrek aan een samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten. De « pleisterordonnantie » dekt niet het ontbreken van een dergelijke samenwerkingsovereenkomst. En dus is de ondernemingsrechtbank van mening dat de regering de wetgeving verkeerd interpreteert.

Stemmingen

Amendement nr. 33 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 35 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 36

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 36 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Artikel 37

De heer Arnaud Verstraete is verbaasd dat de aanbeveling van de Raad van State over dit artikel niet werd gevuld in de Nederlandse tekst. Was dit een vergissing of een bewuste keuze ?

De heer David Weytsman vraagt wat het onderscheid is tussen confiscatie en inbeslagneming. Vindt de inbeslagneming plaats op initiatief van Brussel Mobiliteit en de confiscatie op initiatief van de rechter ?

De heer Youssef Handichi zegt dat de confiscatie van het voertuig een manier is om druk uit te oefenen op de chauffeur. Maar het is nooit mogelijk geweest om over te gaan tot een confiscatie tegen Uber. De volksvertegenwoordiger stelt vast dat we nog steeds machteloos staan tegenover Uber. Daarom zal zijn fractie tegen artikel 37 stemmen.

De minister-president antwoordt dat de confiscatie door de rechter wordt uitgesproken, waardoor de eigenaar van het voertuig zijn eigendomstitel wordt ontnomen. Een

Pour ce qui concerne les réquisitions actuelles, le député a déposé depuis le mois de février quatre questions parlementaires, dont il n'a toujours pas reçu réponse depuis quatre mois. Pour bien comprendre l'ampleur des pouvoirs qui sont accordés aux fonctionnaires de l'administration, le Ministre-Président peut-il apporter une clarification sur les réquisitions actuelles ?

Le Ministre-Président livrera une analyse juridique détaillée en réponse à cette question. Il s'avère qu'il y a une interprétation erronée qui a été faite de la législation en l'absence d'un accord de coopération entre régions. Or l'ordonnance « sparadrap » ne couvre pas l'absence d'un tel accord de coopération. Et donc le tribunal de l'entreprise considère que le gouvernement fait une interprétation erronée de la législation.

Votes

L'amendement n° 33 est rejeté par 10 voix contre 1 et 4 abstentions.

L'article 35 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 36

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 36 est adopté par 9 voix contre 4 et 2 abstentions.

Article 37

M. Arnaud Verstraete s'étonne que la recommandation du Conseil d'État sur cet article n'ait pas été suivie dans le texte néerlandais. Est-ce un oubli ou un choix délibéré ?

M. David Weytsman demande quelle est la distinction entre la confiscation et la saisie. La saisie se fait-elle à l'initiative de Bruxelles Mobilité et la confiscation à l'initiative du juge ?

M. Youssef Handichi signale que la confiscation du véhicule est une manière de mettre la pression sur le chauffeur. Mais il n'a jamais été possible de procéder à une confiscation à l'encontre d'Uber. Le député constate qu'on est toujours impuissant par rapport à Uber. C'est pourquoi son groupe votera contre l'article 37.

Le Ministre-Président répond que la confiscation est prononcée par le juge, ce qui prive ainsi de son titre de propriété le propriétaire du véhicule. Une saisie, quant à

inbeslagneming daarentegen is een tijdelijke maatregel die door de administratie wordt bevolen. Een confiscatie is definitief.

De heer Arnaud Verstraete wijst erop dat de aanbeveling van de Raad van State in de Franse tekst werd gevuld, maar dat in de Nederlandse tekst het woord « beveelt » werd vervangen door het woord « gelast ». Dat komt op hetzelfde neer.

Stemming

Artikel 37 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 38

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 38 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 39

De heer David Weytsman stelt zijn amendement nr. 13 voor en verantwoordt het. Deze onafhankelijke commissie vormde de kern van het voorstel dat hij had ingediend. Zij zou duidelijkheid kunnen brengen in de beslissingen van de regering en de sector kunnen bevrijden van lobby's en pressiegroepen, aangezien zij zou bestaan uit deskundigen die de regering adviseren.

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt hoe de minister-president dit gewestelijk adviescomité ziet : waarin verschilt het van wat vandaag bestaat ? Wat zal er veranderen ? Wie zal er zitting hebben ? Welke dossiers zijn betrokken ?

De heer Marc Loewenstein vindt het belangrijk dat de representativiteit van de sector wordt gewaarborgd, zodat niemand wordt tekortgedaan. Dit adviescomité moet een klimaat van vreedzame dialoog tussen alle partijen tot stand brengen. Het is duidelijk dat het huidige comité niet functioneert.

Met betrekking tot amendement nr. 13 verwijst de volksvertegenwoordiger naar artikel 53, dat voorziet in een periodieke evaluatie van de numerus clausus. Het is belangrijk dat die snel kan worden vastgesteld, en dat twee jaar later een eerste evaluatie wordt gemaakt, op een zo transparant mogelijke manier. Het is belangrijk dat de deskundigen worden geraadpleegd en dat op basis daarvan de voertuigquota's kunnen worden vastgesteld, zodat een billijke verloning voor de werknemers in de sector en een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de Brusselaars kunnen worden gewaarborgd.

elle, est une mesure temporaire qui est ordonnée par l'administration. Une confiscation est définitive.

M. Arnaud Verstraete fait observer que la recommandation du Conseil d'État a bien été suivie dans le texte français, mais dans le texte néerlandais, le mot « beveelt » a été remplacé par le mot « gelast ». Cela revient au même.

Vote

L'article 37 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 38

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 38 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 39

M. David Weytsman présente et justifie son amendement n° 13. Cette commission indépendante était au cœur de la proposition qu'il avait déposée. Elle permettrait de faire la clarté dans les décisions du gouvernement et de libérer le secteur des lobbies et des groupes de pression, puisqu'elle serait composée d'experts pour conseiller le gouvernement.

Mme Cieltje Van Achter demande comment le Ministre-Président voit ce comité consultatif régional : en quoi est-il différent de ce qui existe aujourd'hui ? qu'est-ce qui va changer ? Qui va y siéger ? Quels sont les dossiers concernés ?

M. Marc Loewenstein juge important que la représentativité du secteur soit assurée, afin que personne ne soit frustré. Il faut que ce comité consultatif établisse un climat de dialogue serein entre toutes les parties. Il est clair que le comité actuel ne fonctionne pas.

Par rapport à l'amendement n° 13, le député renvoie à l'article 53, qui prévoit une évaluation périodique du numerus clausus. Il est important que celui-ci puisse être fixé rapidement, et qu'une première évaluation se fasse deux ans après, de la manière la plus transparente possible. Il est important que les experts soient consultés et qu'on puisse fixer les quotas de véhicules sur cette base, de manière à garantir une juste rémunération des travailleurs du secteur, et un service de qualité pour les Bruxellois.

De heer David Weytsman is van mening dat artikel 53 geen enkele garantie biedt met betrekking tot hetgeen zojuist is gezegd.

De heer Marc Loewenstein antwoordt dat artikel 53 betrekking heeft op door de regering vast te stellen nadere regels. De DéFI-fractie wil dat deze procedure objectief en transparant is. Zo zal de regering zich kunnen baseren op onafhankelijke sociaal-economische studies.

De heer Jamal Ikazban wijst erop dat een van de bijzonderheden van dit ontwerp van ordonnantie is dat het in zijn bepalingen voorziet in een evaluatie om de twee jaar. Dat is een primeur, en is uiterst positief. De termijn van twee jaar voor deze evaluatie is volgens hem een redelijke termijn.

De minister-president herinnert eraan dat dit debat reeds indirect heeft plaatsgevonden tijdens de behandeling van amendement nr. 2 van de heer Weytsman, waarmee deze commissie werd ingeleid. Het doel van dit artikel 39 is de representativiteit en de legitimiteit van dit comité te herstellen. Het is essentieel om iedereen rond de tafel te krijgen. We moeten niet alles uitbesteden nadat deze ordonnantie is goedgekeurd.

De heer David Weytsman deelt mee dat de hele sector nog nooit voor dit comité is uitgenodigd. De chauffeurs hebben moeten betogen om gehoord te worden, en slechts een deel van de VVC-chauffeurs werd gehoord. De enige onafhankelijke studie die in opdracht van de regering werd uitgevoerd, was die van Deloitte. De volksvertegenwoordiger gelooft niet in de oprechtheid van de minister-president. Amendement nr. 13 heeft tot doel iedereen rond de tafel te krijgen, en elk jaar een evaluatie te houden, want om de twee jaar is niet genoeg.

De heer Jamal Ikazban stelt voor om te verwijzen naar de hoorzitting van Deloitte in de commissie, wat de opmerkingen van de heer Weytsman enigszins zou relativieren.

Stemmingen

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 39 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 40

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af hoeveel vergunningen kunnen worden overgedragen ? Over welke vergunningen gaat dit ?

M. David Weytsman estime que l'article 53 n'offre aucune garantie par rapport à ce qui vient d'être dit.

M. Marc Loewenstein répond que l'article 53 renvoie à des modalités à fixer par le gouvernement. Le groupe DéFI veut que cette procédure soit objective et transparente. Le gouvernement pourra ainsi se fonder sur des études socio-économiques indépendantes.

M. Jamal Ikazban fait remarquer qu'une des particularités de ce projet d'ordonnance est qu'il prévoit dans ses dispositions une évaluation tous les deux ans. C'est une première, et c'est extrêmement positif. Le délai de deux ans pour réaliser cette évaluation est selon lui un délai raisonnable.

Le Ministre-Président rappelle que ce débat a déjà eu lieu indirectement lors de l'examen de l'amendement n° 2 de M. Weytsman, qui introduisait déjà cette commission. L'objectif de cet article 39 est de redonner de la représentativité et de la légitimité à ce comité. Il est indispensable de mettre tout le monde autour de la table. Il ne faudrait pas qu'on externalise tout après avoir voté cette ordonnance.

M. David Weytsman signale que l'ensemble du secteur n'a jamais été invité à ce comité. Les chauffeurs ont dû faire des manifestations pour être entendus, et seule une partie des chauffeurs LVC a été entendue. La seule étude indépendante qui a été réalisée à la demande du gouvernement l'a été par Deloitte. Le député ne croit pas en la sincérité du Ministre-Président. L'amendement n° 13 a pour but de mettre tout le monde autour de la table, et qu'une évaluation ait lieu tous les ans, car tous les deux ans ce n'est pas suffisant.

M. Jamal Ikazban propose de se référer à l'audition de Deloitte en commission, ce qui relativiserait quelque peu les propos de M. Weytsman.

Votes

L'amendement n° 13 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'article 39 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 40

Mme Cieltje Van Achter s'interroge sur le nombre d'autorisation potentiellement cédées ? Quelles autorisations est-ce que cela concerne ?

De minister-president verduidelijkt dat het gaat over 46 vergunningen, overeenkomstig de ordonnantie van 1995.

De heer David Weytsman presenteert en verantwoordt amendement nr. 14.

De minister-president verwijst naar de besprekking die plaatsvond in het kader van amendement nr. 7 en artikel 39.

Stemming

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 40 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 41

De heer David Weytsman stelt het amendement nr. 15 voor en verantwoordt het.

De heer Jamal Ikazban is van mening dat het gedane voorstel erop gericht is de platforms bevoegdheden te geven terwijl zij geen werkgevers zijn. Het doel van de hervorming is de chauffeurs in staat te stellen uit deze platforms te stappen die de wetgeving inzake arbeidsrecht niet eerbiedigen.

De minister-president wijst erop dat dit een tuchtorgaan is en dat het derhalve niet logisch is om platforms die niets met de chauffeurs te maken hebben, te vragen zitting te nemen in de tuchtraad. Bovendien valt de relatie tussen de platformen en de chauffeurs niet onder dit tuchtorgaan. Het is ook belangrijk te onthouden dat alle soorten taxi's vertegenwoordigers in de tuchtraad hebben.

De heer Youssef Handichi denkt dat de tuchtraad niet veel werk zal hebben, aangezien het platform de chauffeur tegen wie een klant een klacht heeft ingediend, op non-actief zal stellen. De volledige macht ligt bij de platforms.

Stemmingen

Amendement 11 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 41 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 42

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af of dit informatiesysteem thans bestaat, hoeveel het kost en hoe het wordt gefinancierd.

Le Ministre-Président précise que cela concerne 46 licences dans le respect de l'ordonnance de 1995.

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 14.

Le Ministre-Président s'en réfère à la discussion qui a eu lieu dans le cadre de l'amendement n° 7 et de l'article 39.

Vote

L'amendement n° 14 est rejeté par 11 voix contre 4 voix.

L'article 40 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

Article 41

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 15.

M. Jamal Ikazban estime que la proposition qui est faite vise à donner des pouvoirs aux plateformes alors que ce ne sont pas des employeurs. L'objectif de la réforme est de permettre aux chauffeurs de sortir de ces plateformes qui ne respectent pas la législation relative au droit du travail.

Le Ministre-Président précise que c'est un organe de discipline et qu'il n'est donc pas logique de solliciter des plateformes qui n'ont aucun lien avec les chauffeurs de siéger au sein du conseil de discipline. En outre, la relation entre les plateformes et les chauffeurs échappent à cet organe de discipline. Par ailleurs, il est important de rappeler que toutes les sortes de taxi ont des représentants au sein de ce conseil de discipline.

M. Youssef Handichi pense que le conseil de discipline n'aura pas beaucoup de travail dans la mesure où la plateforme désactive le chauffeur qui aura fait l'objet d'une plainte d'un client. Le plein pouvoir se situe au niveau des plateformes.

Votes

L'amendement n° 15 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'article 41 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 42

Mme Cieltje Van Achter s'interroge sur l'existence actuelle de ce système informatique ainsi que sur son coût et son financement.

De minister-president verduidelijkt dat dit systeem nog niet bestaat.

Stemming

Artikel 42 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 43

De minister-president stelt het amendement nr. 44 voor en vraagt om de duur te wijzigen van « 7 jaar » in « 6 jaar » om de bewaarperiode van de gegevens te verkorten, met twee uitzonderingen op deze regel. Dit is een technische wijziging die aansluit bij wat de administratie heeft gevraagd.

De heer Christophe De Beukelaer vraagt of dit deel van de tekst voorgelegd werd aan de gegevensbeschermingsautoriteit ?

De minister-president bevestigt dat het aan de autoriteit is voorgelegd.

De heer Christophe De Beukelaer trekt amendement 34 in.

De heer Jamal Ikazban stelt het amendement nr. 37 voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement 44 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Amendement 37 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 43, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 44

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 44 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 45

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 45 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Le Ministre-Président précise que ce système n'existe pas encore.

Vote

L'article 42 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

Article 43

Le Ministre-Président présente et justifie l'amendement n° 44 du Gouvernement. Il demande de modifier la durée de « 7 ans » par « 6 ans » afin de réduire la durée de conservation des données, avec deux exceptions à cette règle. C'est un amendement technique en lien avec ce que l'administration a demandé.

M. Christophe De Beukelaer demande si cette partie du texte a été soumis à l'autorité de protection des données ?

Le Ministre-Président confirme que cela a été soumis à l'autorité.

M. Christophe De Beukelaer retire l'amendement 34.

M. Jamal Ikazban présente et justifie l'amendement n° 37.

Votes

L'amendement 44 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

L'amendement 37 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

L'article 43, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix contre 4 voix.

Article 44

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 44 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 45

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 44 est adopté par 11 voix contre 4.

Artikel 46

De heer David Weytsman stelt het amendement nr. 45 voor en verantwoordt het.

De minister-president herinnert eraan dat de gegevensbeschermingsautoriteit het adres van de maatschappelijke zetel van een onderneming niet als een persoonsgegeven beschouwt.

De heer David Weytsman zegt dat chauffeurs in de praktijk hun maatschappelijke zetel op hun thuisadres hebben, wat wel een persoonsgegeven is. Een dergelijk verzoek zou niet geëist mogen worden.

Stemmingen

Amendement nr. 45 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 46 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 47

De heer David Weytsman vraagt zich af hoe de regering de overgangsperiode ziet en welke gevolgen dit heeft voor de straat- en standplaattaxi's.

De minister-president herinnert eraan dat er in de eerste plaats de taxi's zijn zoals die vroeger bestonden. Vervolgens werd, door een interpretatie van de ordonnantie van 1995, een reeks voertuigen die in feite taxi-activiteiten verrichtten, als VVC's beschouwd. Het gerecht heeft echter tweemaal geoordeeld dat deze activiteit illegaal was, hetgeen heeft geleid tot de goedkeuring van de pleisterordonnantie. VVC-chauffeurs moesten tijdelijk als taxichauffeurs worden beschouwd. Zodra de pleisterordonnantie afloopt, worden ze niet meer als zodanig beschouwd. De nieuwe ordonnantie zal VVC-chauffeurs onder een vergelijkbare en uniforme chauffeursregeling brengen, maar daarvoor is een overgangsperiode nodig. Het doel is om deze periode eenvoudig en vloeiend te maken, maar juridisch is het onmogelijk om ze op dezelfde manier te beschouwen.

De heer David Weytsman vraagt zich dan af waarom de Brusselse vergunningen uit hoofde van de ordonnantie van 1995 niet rechtstreeks naar dit nieuwe statuut konden convergeren.

De minister-president legt uit dat dit zou hebben betekend dat moet worden gewerkt met de ordonnantie van 1995, terwijl de huidige tekst een volledig nieuwe ordonnantie is.

Article 46

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 45.

Le Ministre-Président rappelle que l'autorité de protection des données ne considère pas que l'adresse du siège social d'une entreprise constitue une donnée personnelle.

M. David Weytsman précise que dans la pratique, les chauffeurs ont leur siège social à l'adresse de leur domicile qui elle est une donnée à caractère personnel. Il convientrait de ne pas exiger une telle demande.

Votes

L'amendement 45 est rejeté par 11 voix contre 4 voix.

L'article 46 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

Article 47

M. David Weytsman s'interroge sur la manière dont le Gouvernement perçoit la période transitoire et la manière dont cela impacte les taxis de rue et de station.

Le Ministre-Président rappelle qu'il existe premièrement les taxis tels qu'ils existaient. Ensuite, au travers d'une interprétation de l'ordonnance de 1995, étaient considérés comme des LVC, une série de véhicule qui faisaient en fait une activité taxi. La justice a cependant estimé que cette activité était illégale, à deux reprises, ce qui a mené à l'adoption de l'ordonnance sparadrap. Il a fallu considérer de manière temporaire les chauffeurs LVC comme des taxis. Dès que l'ordonnance sparadrap prendra fin, ils ne seront plus considérés comme tel. La nouvelle ordonnance permettra de faire entrer les chauffeurs LVX dans un régime comparable et uniforme de chauffeur, il faut pour cela une période transitoire. L'objectif est de rendre cette période simple et fluide mais juridiquement il est impossible de les considérer de manière identique.

M. David Weytsman s'interroge dès lors sur les raisons qui ont poussé à ne pas permettre aux licences bruxelloises au sens de l'ordonnance de 1995 de converger directement vers ce nouveau statut.

Le Ministre-Président explique que cela aurait alors obligé de travailler avec l'ordonnance de 1995 alors que le texte actuel constitue une toute nouvelle ordonnance.

De heer David Weytsman zegt echter dat de huidige tekst voorziet in een automatische convergentie voor de historische taxi's, wat niet het geval is voor de historische VVC-chauffeurs.

De minister-president legt uit dat de VVC-chauffeurs zo kunnen convergeren naar het systeem dat het best bij hen past.

De heer Jamal Ikazban legt uit dat, aangezien de VVC-vergunningen illegaal zijn gebruikt terwijl anderen werkelijk een limousine-taxidienst uitbaten, het logisch is hen een keuze te laten maken.

De minister-president herinnert eraan dat de gedifferentieerde behandeling evenredig is en dat de Raad van State hierover geen opmerkingen heeft gemaakt.

De heer Hicham Talhi specificeert dat de ordonnantie rechtszekerheid biedt aan de Brusselse VVC-chauffeurs.

Mevrouw Cieltje Van Achter herinnert eraan dat de ordonnantie tot doel heeft de wetgeving in de sector te moderniseren. Zij begrijpt echter niet waarom deze automatische convergentie naar het statuut van straattaxi niet mogelijk is. De VVC-chauffeurs betreuren het dat zij een proces moeten doorlopen om hun statuut te wijzigen. Bovendien heeft de volksvertegenwoordiger vragen over de exploitanten die de terugkoop van de vergunningen door de regering kunnen aanvragen tegen een vast tarief van 35.000 euro. Over hoeveel vergunningen gaat het ?

De minister-president bevestigt andermaal dat het 46 vergunningen betreft.

De heer Christophe De Beukelaer vindt ook dat er een zekere automatisering in statuutverandering had kunnen komen.

De heer David Weytsman pleit voor deze automatisering van de convergentie en vraagt om een bevestiging van de Regering dat dit voor alle Brusselse vergunningen zal gebeuren via de verzending van een e-mail.

De minister-president herinnert eraan dat het verzenden van een e-mail de VVC-chauffeur in staat stelt te bevestigen of hij als taxi wil blijven werken. Sommigen van hen zullen moeten beantwoorden aan het bekwaamheidsattest en daarvoor zullen termijnen worden toegekend. De taxichauffeurs voldoen reeds aan deze verplichtingen en hoeven dus niet opnieuw aan dezelfde proeven deel te nemen.

M. David Weytsman précise pourtant que le texte actuel opère une convergence automatique pour les taxis historiques, ce qui n'est pas le cas pour les chauffeurs LVC historiques.

Le Ministre-Président explique que cela permet aux chauffeurs LVC de converger vers le système qui leur convient le mieux.

M. Jamal Ikazban explique que dès lors que les licences LVC ont été utilisées de manière illégale alors que d'autres exploitent réellement un service de taxi limousine, il est logique de leur permettre de faire un choix.

Le Ministre-Président rappelle que le traitement différencié est proportionné et que cela n'a pas fait l'objet de remarques de la part du Conseil d'État.

M. Hicham Talhi précise que l'ordonnance apporte une sécurité juridique aux chauffeurs LVC bruxellois.

Mme Cieltje Van Achter rappelle que l'objectif de l'ordonnance est de moderniser la législation du secteur. Cependant la députée ne comprend pas la raison qui empêche cette convergence automatique vers le statut de taxi de rue. Les chauffeurs LVC regrettent l'obligation des chauffeurs LVC de s'inscrire dans un processus pour changer leur statut. En outre, la députée s'interroge sur les exploitants qui pourront solliciter le rachat des autorisations par le Gouvernement au prix forfaitaire de 35.000 euros. Combien d'autorisation est-ce que cela concerne ?

Le Ministre-Président confirme à nouveau que cela concerne 46 licences.

M. Christophe De Beukelaer estime également qu'il y aurait pu avoir une certaine automatisation dans ce changement de statut.

M. David Weytsman plaide en faveur de cette automatisation de convergence et demande une confirmation de la part du Gouvernement que cela se fera pour toutes les licences bruxelloises par un simple envoi de courriel électronique.

Le Ministre-Président rappelle que l'envoi du courriel électronique permet au chauffeur LVC de confirmer qu'il souhaite continuer en tant que taxi. Il faudra que certains se mettent en conformité par rapport au certificat de capacité et des délais seront octroyés à cette fin. Les chauffeurs de taxi remplissent déjà ces obligations et ne doivent dès lors pas repasser les mêmes épreuves.

De heer David Weytsman vreest dat niet alle Brusselse vergunningen zullen kunnen convergeren naar het nieuwe statuut waarin de ordonnantie voorziet.

De minister-president preciseert dat zij, om naar dit nieuw statuut te kunnen convergeren, zullen moeten voldoen aan de voorwaarden van de ordonnantie betreffende het bekwaamheidsattest.

De heer Christophe de Beukelaer herinnert eraan dat het probleem zich ook situeert op het niveau van de numerus clausus, die nog niet is vastgesteld.

De heer Marc Loewenstein verduidelijkt dat volgens de huidige bepaling de overgangsregeling van toepassing is op houders van VVC-vergunningen die ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 zijn verleend, en dat zij, zodra zij te kennen geven dat zij wensen te convergeren naar het statuut van straattaxi, kunnen blijven werken in afwachting van een antwoord. De vraag rijst echter wat er met de chauffeurs in andere gewesten zal gebeuren vanaf 22 oktober 2022, wanneer de pleisterordonnantie verloopt.

De minister-president bevestigt de juiste interpretatie van de tekst met betrekking tot de overgang van de VVC-vergunningen die werden toegekend in het kader van de ordonnantie van 1995 en die hun wil kenbaar maken over te gaan naar het statuut van straattaxi.

Mevrouw Cieltje Van Achter herinnert eraan dat het belangrijk is dat men VVC-chauffeurs die het bekwaamheidscertificaat halen, kan verzekeren dat zij automatisch een vergunning zullen verkrijgen. Hoe werd het bedrag van 35.000 euro vastgesteld voor de 46 vergunningen die door de Overdrachtscommissie werden goedgekeurd ?

De heer Jamal Ikazban herinnert eraan dat het voor de minister-president onmogelijk is om van tevoren te bepalen hoeveel VVC-chauffeurs hun vergunning voor straattaxi zullen aanvragen. Wat echter zeker is, is dat deze ordonnantie voorrang zal geven aan illegale chauffeurs voor het verkrijgen van een straattaxivergunning.

De minister-president legt uit dat de ordonnantie de chauffeurs zal verplichten stappen te ondernemen. Bovendien werd het overdrachtsbedrag destijds vastgesteld op 32.500 euro. Nu is het dus vastgesteld op 35.000 euro met de indexering.

Stemmingen

Amendment 16 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendment 41 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

M. David Weytsman s'inquiète du fait que toutes les licences bruxelloises ne pourront peut-être pas converger vers le nouveau statut prévu par l'ordonnance.

Le Ministre-Président précise que pour pouvoir converger vers ce nouveau statut, ils devront répondre aux conditions de l'ordonnance concernant le certificat de capacité.

M. Christophe de Beukelaer rappelle que le problème se situe également au niveau du numerus clausus qui n'a pas encore été fixé.

M. Marc Loewenstein précise que le dispositif actuel prévoit que le régime transitoire s'applique aux détenteurs de licences LVC octroyées dans le cadre de l'ordonnance de 1995 et que dès qu'ils marquent leurs volontés de converger vers le statut de taxi de rue, ils pourront continuer à travailler le temps d'avoir une réponse. Mais la question se pose pour le sort des chauffeurs des autres régions à partir du 22 octobre 2022, date à laquelle l'ordonnance sparadrap prendra fin.

Le Ministre-Président confirme la bonne interprétation du texte en ce qui concerne la transition des licences LVC octroyées dans le cadre de l'ordonnance de 1995 et qui marquent leurs volontés de converger vers le statut de taxi de rue.

Mme Cieltje Van Achter rappelle qu'il est important de pouvoir assurer aux chauffeurs LVC qui obtiennent le certificat de capacité qu'ils obtiendront d'office une autorisation. Concernant les 46 autorisations passées par la commission de cession, de quelle manière est-ce que les 35.000 euros ont été fixés ?

M. Jamal Ikazban rappelle qu'il est impossible pour le Ministre-Président de déterminer à l'avance le nombre de chauffeur LVC qui sollicitera sa licence en tant que taxi de rue. Cependant, ce qui est certain c'est que cette ordonnance donnera une priorité à des chauffeurs qui sont dans l'illégalité d'obtenir une licence de taxi de rue.

Le Ministre-Président explique que l'ordonnance va obliger les chauffeurs à entamer des démarches. Par ailleurs, concernant le prix des cessions, cela avait été à l'époque fixé à 32.500 euros. Dès lors, cela a été fixé à 35.000 euros avec l'indexation.

Votes

L'amendement 16 est rejeté par 11 voix contre 4 voix.

L'amendement 41 est rejeté par 11 voix contre 4 voix.

Artikel 47, zoals niet-geamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 48

De heer Marc Loewenstein merkt op dat, aangezien het de regering is die het aantal exploitatievergunningen vaststelt. De elementen in de artikelsgewijze bespreking zijn dan ook slechts een niet dwingende hypothese. Vanaf 2025 zal het aantal om de twee jaar worden vastgesteld op basis van een onafhankelijke sociaaleconomische studie. Hij zet zich hiervoor in.

Het aantal vergunningen moet Brusselse taxi's en VVC's omvatten, maar ook VVC's met een Waalse of Vlaamse vergunning, maar waarvan de chauffeur in het Brussels Gewest woont, om de werkgelegenheid voor de Brusselaars te behouden, maar ook een behoorlijke beloning van de chauffeurs en een kwalitatieve dienstverlening. Taxi's, ongeacht het standplaats taxi's of straattaxis betreft, moeten in de toekomst een belangrijkere rol in de vervoersmodi vervullen dan nu het geval is.

Artikel 48 heeft enkel betrekking op VVC's die ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 zijn toegestaan. Het Europees recht verhindert echter een bepaling die deze overgangsregeling uitsluitend aan Brusselaars met een Waalse of Vlaamse vergunning zou toekennen. Dit betekent dat zij geen beroep kunnen doen op dit artikel voordat zij een vergunning van het Brusselse Gewest hebben gekregen. Dit belet evenwel niet dat het beginsel van wederzijdse erkenning van toepassing blijft.

De zogenaamde « pleisterordonnantie » blijft van kracht tot 22 oktober 2022. Na die datum moet de overgang zo soepel mogelijk verlopen. De heer Loewenstein dringt aan op de noodzaak om in het kader van het nieuwe stelsel snel en met eenvoudige formaliteiten een vergunning te kunnen krijgen om een straattaxi te exploiteren. Het zou niet de bedoeling mogen zijn chauffeurs om deze administratieve reden te verhinderen om te werken.

De minister-president verklaart dat, indien deze overgang om redenen van beheer hapert, de duur van deze periode zo nodig zal worden verlengd. Niemand zal om deze reden achterblijven.

Mevrouw Els Rochette deelt de bezorgdheden van de heer Loewenstein. Er moeten voldoende taxi's ter beschikking worden gesteld van de Brusselaars en van de toeristen. De houders van een Waalse of Vlaamse vergunning, die over het algemeen heel ervaren zijn, moeten deze garanties ook krijgen ten aanzien van de Brusselse administratie. Het kan vrij veel tijd in beslag nemen om een bekwaamheidsattest te krijgen.

L'article 47 est adopté par 11 voix contre 4 voix.

Article 48

M. Marc Loewenstein observe que, puisque c'est le gouvernement qui fixe le nombre de licences d'exploitation. Partant, les éléments figurant dans le commentaire de l'article sont une simple hypothèse, dénuée de force obligatoire. À partir de 2025, ce nombre sera établi tous les deux ans sur la base d'une étude socio-économique indépendante. Il est attaché à ce point.

Le nombre de licences devrait intégrer les taxis et les LVC bruxellois, mais aussi les LVC titulaires d'une licence wallonne ou flamande, mais dont le chauffeur réside en Région bruxelloise, en vue de préserver l'emploi des Bruxellois, mais également une rémunération décente des chauffeurs et un service de qualité. Les taxis, qu'ils soient de station ou de rue, devraient à l'avenir occuper une part plus importante qu'aujourd'hui dans les modes de transport.

L'article 48 porte uniquement sur les LVC autorisés en vertu de l'ordonnance de 1995. Le droit européen fait toutefois obstacle à une disposition qui accorderait ce régime transitoire exclusivement en faveur des Bruxellois détenteurs de licences wallonnes ou flamandes. Cela signifie que ces derniers ne pourront faire appel à cet article avant d'obtenir une autorisation de la Région bruxelloise. Cela n'empêche pas pour autant que le principe de reconnaissance mutuelle continue à s'appliquer.

L'ordonnance dite « sparadrap » restera en vigueur jusqu'au 22 octobre 2022. Après cette date, la transition devra être la plus harmonieuse possible. M. Loewenstein insiste sur la nécessité de pouvoir obtenir, rapidement et selon des formalités simples, une autorisation d'exploiter un taxi de rue, en vertu du nouveau régime. Il ne faudrait pas empêcher des chauffeurs de travailler pour ce motif administratif.

Le Ministre-Président affirme que, s'il s'avère que cette transition connaît des accrocs, pour des raisons d'intendance, la durée de cette période sera allongée en fonction des nécessités. Personne ne restera sur le bord du chemin pour un tel motif.

Mme Els Rochette partage les inquiétudes de M. Loewenstein. Il faut mettre à disposition des Bruxellois et des touristes un nombre suffisant de taxis. Les détenteurs d'une licence wallonne ou flamande, qui sont généralement doués d'une longue expérience, devront aussi recevoir ces garanties à l'égard de l'administration bruxelloise. Le temps d'obtention d'une attestation de capacité peut s'avérer assez long.

De heer David Weytsman is het daarmee eens. Het minste wat gedaan kan worden is dat alle chauffeurs, of ze nu een Brusselse, Waalse of Vlaamse vergunning hebben, gewoon kunnen blijven werken. Hun banen kunnen niet bedreigd worden, want zij hebben geen echte sociale bescherming.

Bovendien heeft de Raad van State op een verschil in behandeling in dit artikel gewezen, dat indruist tegen de vrijheid van ondernemen. Het artikel voorziet in geen enkele compensatie voor VVC-chauffeurs die momenteel een vergunning hebben en die gedwongen zouden worden hun diensten stop te zetten, terwijl artikel 47 wel een mechanisme organiseert voor het overkopen van vergunningen na stopzetting van de activiteiten. Deze opmerking vereist een verantwoording, die in de memorie van toelichting niet wordt gegeven.

Mevrouw Cieltje Van Achter sluit zich bij deze vraag aan. De Raad van State uit scherpe kritiek op dit verschil in behandeling tussen de straattaxi's en de standplaattaxi's.

Vervolgens dient de spreker amendement nr. 42 in, dat aan deze kritiek tegemoet wilde komen. De overgang naar straattaxi's moet zo eenvoudig mogelijk kunnen verlopen. Waarom zou men het risico lopen een tekort aan taxi's te veroorzaken ? De markt is niet te groot, integendeel.

De minister-president legt uit dat het ontwerp van ordonnantie wel degelijk naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State is aangepast. De overgangsperiode voor VVC's is verlengd tot een duur van 9 maanden in totaal. Deze chauffeurs beschikken allereerst over een termijn van drie maanden vanaf de inwerkingtreding van het ontwerp van ordonnantie om een vergunning volgens het nieuwe stelsel aan te vragen. De administratie heeft dan zes maanden de tijd om op deze aanvraag te reageren, waardoor de totale periode op negen maanden komt. Gedurende deze periode van onderzoek van het dossier kunnen deze chauffeurs hun diensten blijven verlenen.

De heer David Weytsman is niet tevreden met deze uitleg, waarin geen melding wordt gemaakt van het ontbreken van een compensatiemogelijkheid, tenzij men ervan uitgaat dat alle VVC-chauffeurs automatisch een nieuwe vergunning zullen kunnen krijgen.

De minister-president meent dat dit een theoretische hypothese is, tenzij men de tussenperiode overweegt die de regering in de zittingsperiode 2014-2019 heeft toegestaan en die vervolgens door het Hof van Beroep onwettig is verklaard. Dit zou kunnen worden gezien als een schijn van een gunstige beslissing.

De heer David Weytsman stelt de amendementen nrs. 17 en 18 voor.

M. David Weytsman abonde en ce sens. La moindre des choses est que tous les chauffeurs, qu'ils disposent d'une licence bruxelloise, wallonne ou flamande, puissent continuer à prêter. Leur emploi ne peut être menacé, car ils n'ont pas de réelle protection sociale.

Par ailleurs, le Conseil d'État a souligné à cet article une différence de traitement, portant atteinte à la liberté d'entreprendre. L'article ne prévoit aucune indemnisation pour des chauffeurs LVC actuellement titulaires d'une autorisation et qui seraient contraints d'arrêter leurs services, alors que l'article 47 organise bien un mécanisme de rachat d'autorisation suite à une cessation d'activité. Cette remarque appelle une justification, ce qui n'apparaît pas dans l'exposé des motifs.

Mme Cieltje Van Achter se rallie à cette question. Le Conseil d'État critique vertement cette différence de traitement entre les taxis de rue et les taxis de station.

L'oratrice présente ensuite l'amendement n° 42, qui vise justement à répondre à cette critique. La transition en faveur des taxis de rue doit être aussi simple que possible. Pourquoi générer un risque d'insuffisance de l'offre de taxis ? Le marché n'est pas trop vaste, bien au contraire.

Le Ministre-Président explique que le projet d'ordonnance bien a été adapté suite à la remarque du Conseil d'État. La période de transition pour les LVC a été allongée à une durée de 9 mois au total. Ces chauffeurs disposent d'abord d'un délai de 3 mois, à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet, pour demander une autorisation en vertu du nouveau régime. L'administration dispose ensuite de 6 mois pour répondre à cette demande, ce qui porte le délai total à 9 mois. Durant cette période d'instruction du dossier, ces chauffeurs peuvent continuer à prêter leurs services.

M. David Weytsman n'est pas satisfait pas cette explication, qui n'évoque pas l'absence de faculté d'indemnisation, à moins de considérer que tous les chauffeurs LVC pourront d'office obtenir une nouvelle autorisation.

Le Ministre-Président estime que cette hypothèse est théorique, à moins d'envisager l'interstice accordé par le gouvernement sous la législature 2014-2019, puis déclaré illégal par la Cour d'appel. Ce pourrait être considéré comme une apparence de décision favorable.

M. David Weytsman expose les amendements n° 17 et n° 18.

De heer Christophe De Beukelaer trekt de amendementen nrs. 35 en 36 in en stemt in met de vorige amendementen, die door de heer Weytsman werden toegelicht.

Stemmingen

Amendementen nr. 17 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 18 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 42 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 48 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 49

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 49 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 50

De heer David Weytsman trekt amendement nr. 19 in.

De heer Youssef Handichi licht amendement nr. 43 toe. De weigering om een bekwaamheidsattest af te geven is geen passende oplossing. Het is een vergissing te denken dat dit neerkomt op de invoering van een numerus clausus. Integendeel, de verworpen ervaring moet erkend worden.

De heer Jamal Ikazban houdt vast aan het bekwaamheidsattest, dat belangrijk is voor de bescherming van de klanten en voor het imago van de sector. Hoe konden sommige chauffeurs van deze verplichting vrijgesteld worden en andere niet ? De regering heeft herhaaldelijk verklaard dat deze formaliteit geen belemmering zal zijn. Bovendien is hij verbaasd te horen dat de heer Handichi, die beweert de hegemonie van de platformen te bestrijden, de door deze platformen erkende kwalificaties steunt, die geen enkele garantie boden op zedelijkheid en bekwaamheid.

De heer Marc Loewenstein zegt dat deze discussie reeds in het kader van artikel 13 heeft plaatsgevonden. De ervaring die deze chauffeurs verwerven hangt niet af van de platformen, in tegenstelling tot wat de heer Ikazban zegt, maar wordt op het terrein opgebouwd. Deze ervaring zou niet moeten leiden tot het automatisch behalen van een attest, maar veeleer tot de vrijstelling van het afleggen van bepaalde proeven. De eisen van de sector moeten gehoord worden : dit attest moet door elke chauffeur worden verworpen, maar mag geen belemmering zijn.

M. Christophe De Beukelaer retire les amendements n° 35 et n° 36 et se rallie aux amendements précédents, exposés par M. Weytsman.

Votes

L'amendement n° 17 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 18 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 42 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'article 48 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 49

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 49 est adopté par 11 voix contre 4.

Article 50

M. David Weytsman retire l'amendement n° 19.

M. Youssef Handichi expose l'amendement n° 43. Le refus d'octroi d'un certificat de capacité n'est une solution adéquate. C'est une erreur de penser que cela revient à instaurer un numerus clausus. Il faut au contraire reconnaître l'expérience acquise.

M. Jamal Ikazban tient au certificat de capacité, qui est important pour la protection des clients et pour l'image du secteur. Comment pourrait-on dispenser certains chauffeurs de cette obligation et pas d'autres ? Le gouvernement a affirmé à plusieurs reprises que cette formalité ne constituera pas une barrière. De plus, il est surpris d'entendre M. Handichi, qui prétend combattre l'hégémonie des plateformes, appuyer les qualifications reconnues par celles-ci, qui ne connaissent aucune garantie de moralité et de capacité.

M. Marc Loewenstein dit que cette discussion a déjà été menée dans le cadre de l'article 13. L'expérience acquise par ces chauffeurs ne dépend pas des plateformes, contrairement à ce que dit M. Ikazban, mais est engrangée sur le terrain. Cette expérience ne devrait pas engendrer l'obtention automatique du certificat, mais permettre d'être exonéré du passage de certains tests. Il faut entendre les demandes du secteur : ce certificat doit être acquis par chaque chauffeur mais ne peut constituer un obstacle.

De heer David Weytsman zal dit amendement niet steunen, omdat hij de voorkeur geeft aan amendement nr. 29.

Stemmingen

Amendement nr. 43 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

Artikel 50 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 51

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 51 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 52

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 52 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 53

De heer David Weytsman legt de amendementen nrs. 20 en 21 voor.

Stemmingen

Amendementen nr. 20 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Amendementen nr. 21 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 53 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 54

Mevrouw Cieltje Van Achter herinnert eraan dat de minister-president het heeft gehad over een mogelijke verlenging van de overgangseffecten van de zogenaamde « pleisterordonnantie ». Kan de regering in dit geval deze maatregel nemen door middel van een besluit of moet zij een ontwerp van ordonnantie aan het Parlement voorleggen ?

De minister-president antwoordt dat de Regering deze termijn rechtstreeks bij besluit zal kunnen aanpassen.

Stemming

Artikel 54 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

M. David Weytsman ne soutiendra pas cet amendement, car il lui préféreriait l'amendement n° 29.

Votes

L'amendement n° 43 est rejeté par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

L'article 50 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 51

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 51 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 52

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 52 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 53

M. David Weytsman présente les amendements n° 20 et n° 21.

Votes

L'amendement n° 20 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 21 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article 53 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 54

Mme Cieltje Van Achter rappelle que le Ministre-Président a évoqué une prolongation possible des effets transitoires de l'ordonnance dite « sparadrap ». En pareille hypothèse, le gouvernement pourra-t-il prendre cette mesure par voie d'arrêté ou devra-t-il déposer un projet d'ordonnance au Parlement ?

Le Ministre-Président répond que le gouvernement pourra adapter ce délai directement par arrêté.

Vote

L'article 54 est adopté par 10 voix contre 4.

**IV. Stemming over het geheel
van het ontwerp van ordonnantie
betreffende de taxidiensten
(A-541/1 – 2021/2022).**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Bijgevolg worden de voorstellen nrs. A-60/1, A-443/1, A-473/1 en A-475/1 doelloos.

– *Vertrouwen wordt geschenken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur;

Jamal IKAZBAN

De Voorzitter;

Guy VANHENGEL

**IV. Vote sur l'ensemble du projet
d'ordonnance relative
aux services de taxis
(A-541/1 – 2021/2022)**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 9 voix contre 5.

En conséquence, les propositions n°s A-60/1, A-443/1, A-473/1 et A-475/1 sont devenues sans objet.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur;

Jamal IKAZBAN

Le Président,

Guy VANHENGEL

V. Tekst aangenomen door de commissie

TITEL 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Grondwettelijke bevoegdheid

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

Artikel 2 Definities

In deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° taxidienst : onder voorbehoud van het tweede lid, elke personenvervoerdienst die aan de volgende eisen voldoet :
 - a) de rit wordt uitgevoerd met een motorvoertuig dat maximaal negen personen, de chauffeur inbegrepen, kan vervoeren ;
 - b) het voertuig wordt bestuurd door een chauffeur ;
 - c) de bestemming van de rit wordt bepaald door de gebruiker of de klant ;
 - d) de prijs die voor de rit wordt betaald, is hoger dan de kostprijs van de rit ;
 - e) het vertrekpunt van de rit bevindt zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In afwijking van het eerste lid zijn de personenvervoerdiensten die onder de bevoegdheden bedoeld in artikel 138 van de Grondwet vallen, uitgesloten uit deze definitie ;

- 2° ceremoniële taxidienst : een taxidienst die, op reservering, wordt verleend in het kader van een ceremonie te bepalen door de Regering ;
- 3° rit : traject dat wordt afgelegd door een voertuig van een taxidienst tussen de plaats waar de gebruiker in dat voertuig stapt (vertrekpunt van de rit) en de plaats waar de gebruiker eruit stapt (aankomstpunt van de rit) ;
- 4° chauffeur : een natuurlijke persoon die een standplaats-, straat- of ceremoniële taxi bestuurt in het kader van het verlenen van een taxidienst ;
- 5° gebruiker : de natuurlijke persoon die gebruikmaakt van de taxidienst ;
- 6° klant : de natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst sluit met de exploitant van de taxidienst ;
- 7° prijs : de tegenprestatie in geld die de exploitant van een taxidienst ontvangt voor de taxidienst die hij verleent ;

V. Texte adopté par la commission

TITRE 1^{ER} Généralités

Article 1^{er} Habilitation constitutionnelle

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

Article 2 Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par :

- 1° service de taxis : sous réserve de l'alinéa 2, tout service de transport de personnes qui réunit les conditions suivantes :
 - a) la course est effectuée au moyen d'un véhicule automoteur capable de transporter au maximum neuf personnes, chauffeur compris ;
 - b) le véhicule est conduit par un chauffeur ;
 - c) la destination de la course est fixée par l'usager ou le client ;
 - d) le prix payé pour la course est supérieur aux coûts de celle-ci ;
 - e) le point de départ de la course se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

En dérogation à l'alinéa 1^{er}, sont exclus de cette définition les services de transport de personne qui relèvent des compétences visées à l'article 138 de la Constitution ;

- 2° service de taxis cérémoniels : un service de taxis presté, sur réservation, dans le cadre d'une cérémonie dont le Gouvernement arrête la liste ;
- 3° course : trajet effectué par un véhicule affecté à un service de taxis entre l'endroit où l'usager monte à bord de ce véhicule (point de départ de la course) et l'endroit où l'usager en descend (point d'arrivée de la course) ;
- 4° chauffeur : personne physique qui conduit un taxi de station, de rue ou de cérémonie dans le cadre de la prestation d'un service de taxis ;
- 5° usager : la personne physique qui fait usage du service de taxis ;
- 6° client : la personne, physique ou morale, qui contracte avec l'exploitant du service de taxis ;
- 7° prix : la contre-prestation en argent que l'exploitant d'un service de taxis perçoit pour le service de taxis qu'il preste ;

- 8° exploitant : de natuurlijke persoon die houder is van de exploitatievergunning, bedoeld in artikel 5, § 2, en, in voorkomend geval, de rechtspersoon bedoeld in artikel 5, § 3, gezamenlijk ;
- 9° standplaats taxi : voertuig van een taxidienst dat voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 29, § 1, 2°, met uitzondering van de ceremoniële taxi's ;
- 10° straattaxi : voertuig van een taxidienst dat niet voldoet aan de door de Regering vastgestelde eisen inzake visuele identiteit ter uitvoering van artikel 29, § 1, 2°, met uitzondering van de ceremoniële taxi's ;
- 11° ceremoniële taxi : voertuig van een ceremoniële taxidienst ;
- 12° reserveringstussenpersoon : elke natuurlijke of rechts-persoon die, op welke wijze dan ook, tegen vergoeding tussenkomt in de terbeschikkingstelling op de markt van taxidiensten, de promotie van taxidiensten op de markt verzorgt of diensten aanbiedt die de exploitanten en de klanten en gebruikers in staat stellen met elkaar in contact te treden ;
- 13° Administratie : de onderafdeling van de Gewestelijke Overheidsdienst van Brussel zoals gedefinieerd door de Regering ;
- 14° ordonnantie van 1995 : de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;
- 15° wet van 1974 : de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten ;
- 16° Vlaams decreet van 2019 : het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer ;
- 17° Vlaams decreet van 2001 : het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg ;
- 18° Waals decreet van 2007 : het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten van verhuur van wagens met chauffeur ;
- 19° Verkeersreglement : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;
- 20° werkdag : elke dag, met uitzondering van zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen.
- 8° exploitant : la personne physique titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5, § 2, et, conjointement, le cas échéant, la personne morale visée à l'article 5, § 3 ;
- 9° taxi de station : véhicule affecté à un service de taxis qui répond aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 29, § 1^{er}, 2^o, à l'exception des taxis de cérémonie ;
- 10° taxi de rue : véhicule affecté à un service de taxis qui ne répond pas aux exigences d'identité visuelle fixées par le Gouvernement en exécution de l'article 29, § 1^{er}, 2^o, à l'exception des taxis de cérémonie ;
- 11° taxi de cérémonie : véhicule affecté à un service de taxis cérémoniels ;
- 12° intermédiaire de réservation : toute personne, physique ou morale, qui, de quelque façon que ce soit, intervient contre rémunération dans la mise à disposition sur le marché de services de taxis, assure la promotion des services de taxis sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux clients et usagers d'entrer en contact ;
- 13° Administration : la subdivision du Service public régional de Bruxelles définie par le Gouvernement ;
- 14° ordonnance de 1995 : l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;
- 15° loi de 1974 : la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis ;
- 16° décret flamand de 2019 : le décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré ;
- 17° décret flamand de 2001 : le décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route ;
- 18° décret wallon de 2007 : le décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;
- 19° Code de la route : 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 ;
- 20° jour ouvrable : chaque jour, à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés légaux.

Artikel 3
Algemeen principe van voorafgaande
vergunning

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

Article 3
Principe général d'autorisation
préalable

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

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

Zolang de samenwerkingsovereenkomst inzake de taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één Gewest, zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, c), van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 niet in werking is getreden, is de in het vorige lid bedoelde eis niet van toepassing op de personen die beschikken over de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019 of de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001, of de vergunning bedoeld in artikel 3 van het Waals decreet van 2007, wanneer cumulatief aan de volgende voorwaarden is voldaan :

- a) de rit is gereserveerd ;
- b) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het voertuig waarmee de rit zal worden afgelegd, zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het ogenblik dat de exploitant ermee instemt de rit uit te voeren ;
- c) behalve voor wat de ceremoniële taxidiensten betreft, bevindt het aankomspunt van de rit zich buiten het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- 2° een voertuig te besturen in het kader van het verlenen van een taxidienst zonder een bekwaamheidsattest dat is afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde ;
- 3° behoudens het bepaalde in artikel 19 voor de vervangwagens, een taxidienst te verlenen door middel van een voertuig dat niet is ingeschreven in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie. Deze voorwaarde is niet van toepassing in het kader van een rit die voldoet aan de voorwaarden zoals opgesomd in 1°, tweede lid, en die wordt uitgevoerd door of voor een exploitant van een taxidienst die beantwoordt aan de in 1°, tweede lid, bedoelde voorwaarde ;
- 4° een bemiddelingsdienst voor reserveringen ter beschikking te stellen van de exploitanten, chauffeurs, klanten en/of gebruikers van taxidiensten zonder dat een erkenning is uitgereikt in overeenstemming met de bepalingen van deze ordonnantie ;
- 5° in te stemmen met het uitvoeren van een rit die wordt aangeboden door een niet-erkende reserveringstussenpersoon.

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

Tant que l'accord de coopération relatif aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région visé à l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'est pas entré en vigueur, l'exigence visée à l'alinéa précédent n'est pas applicable aux personnes qui disposent de la licence visée à l'article 6, § 1^{er}, du décret flamand de 2019 ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret wallon de 2007, lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- a) la course a été réservée ;
- b) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le véhicule au moyen duquel la course sera prestée se trouve en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque l'exploitant accepte de prêter la course ;
- c) sauf pour les services de taxis cérémoniels, le point d'arrivée de la course est situé en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° de conduire un véhicule dans le cadre de la prestation d'un service de taxis sans certificat de capacité délivré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2 ;
- 3° sous la réserve prévue à l'article 19 pour les véhicules de remplacement, de prêter un service de taxis au moyen d'un véhicule qui n'est pas enregistré conformément aux dispositions de la présente ordonnance. Cette condition n'est pas applicable dans le cadre d'une course qui répond aux conditions listées au 1°, alinéa 2, et qui est effectuée par ou pour un exploitant de service de taxis qui répond à la condition visée au 1°, alinéa 2 ;
- 4° de mettre à la disposition des exploitants, des chauffeurs, des clients et/ou des usagers de services de taxis un service d'intermédiation de réservation sans agrément délivré conformément aux dispositions de la présente ordonnance ;
- 5° d'accepter de prêter une course proposée par un intermédiaire de réservation non agréé.

*Artikel 4**Categorieën van taxi's en voertuigquota*

§ 1. De taxidiensten worden ingedeeld in drie categorieën die zich onderscheiden door de manier waarop het voertuig ter beschikking wordt gesteld van het publiek :

- 1° standplaats taxi's ;
- 2° straattaxi's ;
- 3° ceremoniële taxi's.

§ 2. De Regering bepaalt, voor de standplaats taxi's enerzijds, en voor de straattaxi's anderzijds, het maximale aantal identificatievignetten dat mag worden afgegeven, de reservevoertuigen niet inbegrepen.

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

§ 4. De Regering kan, voor elk van de door haar gedefinieerde subcategorieën van standplaats taxi's en straattaxi's, het minimale en/of maximale aantal voertuigen waarvoor identificatievignetten mogen worden afgegeven, vaststellen. Ze neemt daarbij de krachtens paragraaf 2 van dit artikel vastgestelde maxima in acht.

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

TITEL 2
**Omkadering van de actoren
 en de instrumenten**

HOOFDSTUK 1
**Aan de actoren en de instrumenten van de
 taxidiensten opgelegde formaliteiten**

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

*Artikel 5**Kenmerken van de exploitatievergunning*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen ;

*Article 4**Catégories de taxi et quotas de véhicules*

§ 1^{er}. Les services de taxis sont organisés en trois catégories qui se distinguent par la manière dont le véhicule est mis à la disposition du public :

- 1° les taxis de station ;
- 2° les taxis de rue ;
- 3° les taxis de cérémonie.

§ 2. Le Gouvernement fixe, pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées, les véhicules de réserve non compris.

§ 3. Le Gouvernement peut définir des sous-catégories de services de taxis communes aux catégories visées au paragraphe 1^{er} ou propres à l'une de celles-ci, qui sont spécialisées en fonction du type de véhicules utilisé, du type d'usagers ou de toute autre caractéristique distinctive.

§ 4. Le Gouvernement peut, pour chacune des sous-catégories de taxis de station et de taxis de rue qu'il définit, fixer le nombre minimum et/ou maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées. Il respecte, ce faisant, les maxima fixés en application du paragraphe 2 du présent article.

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

TITRE 2
**Encadrement des acteurs
 et des outils**

CHAPITRE 1^{ER}
**Les formalités imposées aux acteurs et
 aux outils des services de taxis**

***Section 1^{re} – L'autorisation d'exploiter
 un service de taxis***

*Article 5**Caractéristiques de l'autorisation d'exploiter*

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation ;

2° de vorm van de vergunning en de vermeldingen die erin moeten worden opgenomen.

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

§ 3. De exploitatie van de in overeenstemming met § 2 toegestane taxidiensten kan worden verzorgd door een rechtspersoon op voorwaarde dat de houder van de exploitatievergunning de bestuurder is die verantwoordelijk is voor het dagelijks bestuur van die rechtspersoon.

De houder van de vergunning en de in het eerste lid bedoelde rechtspersoon zijn samen verantwoordelijk voor de naleving van de in artikel 6 en in hoofdstuk 2 van titel 2 bedoelde voorwaarden.

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

*Artikel 6
Voorwaarden voor de ontvankelijkheid
van de exploitatievergunning*

§ 1. Opdat zijn vergunningsaanvraag ontvankelijk zou zijn, moet de aanvrager voldoen aan de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden inzake zedelijkheid en aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden inzake vakbekwaamheid en solvabiliteit.

§ 2. De vergunningsaanvraag is onontvankelijk als de aanvrager in België of in het buitenland het voorwerp uitmaakt van een van de volgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen :

- 1° een veroordeling tot een criminale sanctie die dateert van minder dan tien jaar geleden, al dan niet met opschorting ;
- 2° een veroordeling die dateert van minder dan vijf jaar geleden voor een inbreuk :
 - a) op de bepalingen van boek 2, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek ;
 - b) de bepalingen van boek IV, titel 1, hoofdstuk 1, of boek VI, titel 4, hoofdstukken 1 en 2, van het Wetboek van Economisch Recht ;
 - c) op de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte en tot aanpassing van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen teneinde de daad van discriminatie te straffen ;

2° la forme de l'autorisation et les mentions qui doivent y figurer.

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

§ 3. L'exploitation des services de taxis autorisée conformément au § 2 peut être prise en charge par une personne morale à la condition que le titulaire de l'autorisation d'exploiter soit l'administrateur chargé de la gestion journalière de cette personne morale.

Le titulaire de l'autorisation et la personne morale visée à l'alinéa 1^{er} sont conjointement responsables du respect des conditions visées à l'article 6 et au chapitre 2 du titre 2.

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

*Article 6
Conditions de recevabilité
de l'autorisation d'exploiter*

§ 1^{er}. Pour que sa demande d'autorisation soit recevable, un demandeur doit remplir les conditions de moralité visées au paragraphe 2 et les conditions de qualification professionnelle et de solvabilité fixées par le Gouvernement.

§ 2. La demande d'autorisation est irrecevable si le demandeur fait l'objet, en Belgique ou à l'étranger, de l'une des condamnations suivantes ayant force de chose jugée :

- 1° une condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle, avec ou sans sursis ;
- 2° une condamnation datant de moins de cinq ans pour infraction :
 - a) aux dispositions du livre 2, titre III, chapitres I à V et au titre IX, chapitres I et II du Code pénal ;
 - b) aux dispositions du livre IV, titre 1^{er}, chapitre 1^{er}, ou du livre VI, titre 4, chapitres 1^{er} et 2, du Code de droit économique ;
 - c) à la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexism dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination ;

- d) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen ;
- e) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie ;
- f) op de bepalingen van de wet van 30 juli 1981 tot bestrafing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden.

Er wordt geen rekening gehouden met veroordelingen die zijn gewist of waarvoor de betrokken eerherstel heeft verkregen.

Bij door een buitenlandse rechter uitgesproken veroordelingen wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat naar Belgisch recht een van de in deze bepaling bedoelde strafbare feiten vormt.

De aanvrager verstrekt de Administratie, volgens de door de Regering vastgestelde procedures, een uittreksel uit het strafregister dat is afgegeven in overeenstemming met artikel 596, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering en dat minder dan drie maanden oud is. Volgens diezelfde procedures moet de aanvrager die sinds minder dan vijf jaar in België is gevestigd, een door de bevoegde buitenlandse autoriteit afgegeven gelijkwaardig attest overleggen dat zijn goed zedelijk gedrag vóór zijn komst naar België aantoonbaar, of, subsidiair, het bewijs dat hij de vluchtelingsstatus heeft.

§ 3. Wanneer de aanvrager van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen met een rechtspersoon zoals bedoeld in artikel 5, § 3, moeten de in paragraaf 2 van dit artikel bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door die rechtspersoon en door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon ;

§ 4. Behalve wanneer de aanvraag voor een vergunning uitsluitend betrekking heeft op ceremoniële taxidiensten, moet de aanvrager of de in artikel 5, § 3, bedoelde rechtspersoon met wie hij van plan is de hoedanigheid van exploitant te delen, zich er binnen zes maanden na de datum van ontvangst van de vergunning toe verbinden :

1° te beschikken over het aantal aan een taxidienst toegewezen voertuigen dat overeenstemt met het aantal aan hem toegekende identificatievignetten.

Onder beschikking over een voertuig wordt verstaan ofwel het eigenaarschap over het voertuig, ofwel de beschikking ertover krachtnaams een overeenkomst voor koop op afbetaling, financiële lease of huurkoop.

2° voor elk in 1° bedoeld voertuig :

- d) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes ;
- e) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination ;
- f) aux dispositions de la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme ou la xénophobie.

Il n'est pas tenu compte des condamnations effacées ou pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

S'agissant des condamnations prononcées par une juridiction étrangère, il est tenu compte de toute condamnation s'appliquant à un fait qui, d'après la loi belge, constitue une des infractions visées à la présente disposition.

Le demandeur communique à l'Administration, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, un extrait de casier judiciaire délivré conformément à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle datant de moins de 3 mois. Selon les mêmes modalités, le demandeur établi depuis moins de cinq ans en Belgique communique une attestation équivalente émanant de l'autorité étrangère compétente établissant ses bonnes conduites, vie et mœurs antérieures à sa venue en Belgique ou, subsidiairement, la preuve qu'il bénéficie du statut de réfugié.

§ 3. Lorsque le demandeur entend partager la qualité d'exploitant avec une personne morale visée à l'article 5, § 3, les conditions de moralité visées au paragraphe 2 du présent article doivent être remplies par cette personne morale et par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de cette personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale ;

§ 4. Sauf si la demande d'autorisation ne porte que sur des services de taxis cérémoniels, le demandeur ou la personne morale visée à l'article 5, § 3, avec laquelle il entend partager la qualité d'exploitant doit s'engager dans un délai de six mois à compter de la date de réception de l'autorisation :

1° disposer du nombre de véhicules affectés à un service de taxis qui correspond au nombre de vignettes d'identification qui lui ont été attribuées.

Par disposer d'un véhicule, il y a lieu d'entendre soit en être propriétaire, soit en disposer en vertu d'un contrat de vente à tempérance, de location-financement ou de location-vente.

2° pour chaque véhicule visé au 1° :

- a) wanneer de vergunning maar op één enkel identificatievignet betrekking heeft en de vergunninghouder ook de chauffeur van het in 1° bedoelde voertuig is : dat voertuig over het kalenderjaar gemiddeld minstens twintig uur per week ter beschikking van het publiek te stellen ;
- b) in de andere gevallen : voor elk in 1° bedoeld voertuig te beschikken over minstens één voltijds equivalent als chauffeur, geprestered ;
- ofwel door een of meer derden die zijn aangeworven in het kader van een arbeidsovereenkomst of van een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking ;
- ofwel door de vergunninghouder zelf en door een of meer derden die zijn aangeworven in het kader van een arbeidsovereenkomst of van een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking ;

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

*Artikel 7
Wachtlijst en latere toekenning van
de exploitatievergunningen*

§ 1. Wanneer het aantal identificatievignetten dat door de Regering is vastgesteld in overeenstemming met artikel 4, § 2, of, in voorkomend geval, in overeenstemming met artikel 4, § 4, bereikt is, wordt de aanvrager die een ontvankelijke vergunningsaanvraag heeft ingediend, ervan in kennis gesteld dat zijn aanvraag, behoudens uitdrukkelijke weigering van zijn kant binnen de door de Regering of haar gemachtigde vastgestelde termijn, wordt ingeschreven op een gepseudonimiseerde wachtlijst die op een door de Administratie beheerde website wordt gepubliceerd.

§ 2. De inschrijving op de wachtlijst verloopt chronologisch, volgens de dag en het uur van indiening van de documenten waarmee de ontvankelijkheid van de aanvraag kon worden vastgesteld.

§ 3. Per aanvrager kan er slechts één inschrijving zijn, die slechts betrekking kan hebben op de toekenning van maximaal twee identificatievignetten.

§ 4. Volgens de door de Regering vastgestelde procedures bevestigt de op de wachtlijst ingeschreven aanvrager jaarlijks zijn wens om deze inschrijving te handhaven door aan te tonen dat hij nog steeds aan de in artikel 6 bedoelde voorwaarden voldoet.

§ 5. Wanneer één (of meerdere) identificatievignet(ten) kan/kunnen worden toegekend, deelt de Administratie dit mee aan de persoon die bovenaan de wachtlijst staat en nodigt zij hem uit om haar binnen twintig werkdagen

- a) si l'autorisation ne porte que sur une seule vignette d'identification et que le titulaire de l'autorisation est également le chauffeur du véhicule visé au 1° : mettre ce véhicule à la disposition du public au minimum vingt heures par semaine en moyenne par année civile ;
- b) dans les autres cas : disposer, pour chaque véhicule visé au 1°, d'au moins un équivalent temps plein de chauffeur presté ;
- soit par un ou plusieurs tiers engagé(s) dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante ;
- soit par le titulaire de l'autorisation lui-même et par un ou plusieurs tiers engagé(s) dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante ;

§ 5. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées aux paragraphes précédents peut être rapportée.

*Article 7
Liste d'attente et attribution ultérieure
des autorisations d'exploiter*

§ 1^{er}. Lorsque le nombre de vignettes d'identification fixé par le Gouvernement conformément à l'article 4 § 2, ou, le cas échéant, conformément à l'article 4, § 4, est atteint, le demandeur qui a introduit une demande d'autorisation recevable est informé du fait que, sauf refus exprès de sa part dans le délai fixé par le Gouvernement ou son délégué, sa demande est inscrite sur une liste d'attente pseudonymisée publiée sur un site internet géré par l'Administration.

§ 2. L'inscription sur la liste d'attente s'opère de manière chronologique, suivant le jour et l'heure du dépôt des documents ayant permis d'établir la recevabilité de la demande.

§ 3. Il ne peut y avoir qu'une seule inscription par demandeur, laquelle ne peut viser l'attribution que de deux vignettes d'identification au maximum.

§ 4. Selon les modalités déterminées par le Gouvernement, le demandeur inscrit sur la liste d'attente confirme annuellement son souhait de maintenir cette inscription en démontrant qu'il remplit toujours les conditions visées à l'article 6.

§ 5. Lorsqu'une (ou plusieurs) vignette(s) d'identification est/sont attribuable(s), l'Administration en informe la personne en tête de la liste d'attente et l'invite à lui faire savoir dans un délai de vingt jours ouvrables si elle souhaite

mee te delen of hij dit vignet of deze vignetten wenst te ontvangen, binnen de limieten van het aantal vignetten waarvan sprake is in zijn vergunningsaanvraag. Indien binnen deze termijn geen antwoord is verzonden of indien het antwoord negatief is :

- 1° wordt de aanvraag verwijderd van de wachtlijst ;
- 2° neemt de Administratie contact op met de volgende aanvrager op de lijst, en zo verder tot alle toekenbare vignetten zijn toegekend.

§ 6. Dit artikel is niet van toepassing op vergunningsaanvragen die enkel op ceremoniële taxidiensten betrekking hebben.

Artikel 8

Geldigheid en verlenging van de exploitatievergunning

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

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

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

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

Artikel 9

Weigering tot verlenging van de exploitatievergunning

De verlenging van de vergunning kan worden geweigerd in de volgende gevallen :

- 1° indien de exploitant zich niet heeft gehouden aan de bepalingen van deze ordonnantie, de ter uitvoering van deze ordonnantie uitgevaardigde besluiten of de voorwaarden van zijn exploitatievergunning ;
- 2° indien de exploitant heeft nagelaten een verzekering af te sluiten voor alle of een deel van de in overeenstemming met artikel 16 ingeschreven voertuigen ;
- 3° indien, wanneer de exploitatievergunning voor een standplaatstaxidienst of een straattaxidienst slechts één identificatievignet bevat, het voertuig niet ter beschikking is gesteld van het publiek in overeenstemming met artikel 26, § 1, gedurende de gehele periode die is gedekt door de vergunning waarvan om verlenging wordt verzocht, tenzij de exploitant naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke economische of sociale redenen kan doen gelden ;

se voir attribuer cette ou ces vignettes, dans la limite du nombre de vignettes visé dans sa demande d'autorisation. A défaut de réponse envoyée dans ce délai ou en cas de réponse négative :

- 1° le demandeur est retiré de la liste d'attente ;
- 2° l'Administration contacte le demandeur suivant sur la liste, et ainsi de suite jusqu'à attribution de toutes les vignettes attribuables.

§ 6. Le présent article n'est pas applicable aux demandes d'autorisation qui ne portent que sur des services de taxis cérémoniels.

Article 8

Validité et renouvellement de l'autorisation d'exploiter

§ 1^{er}. L'autorisation est délivrée pour une durée de sept ans, renouvelable.

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

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

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

Article 9

Refus de renouvellement de l'autorisation d'exploiter

Le renouvellement de l'autorisation peut être refusé dans les cas suivants :

- 1° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou les conditions de son autorisation d'exploiter ;
- 2° si l'exploitant s'est trouvé en défaut d'assurance pour tout ou partie des véhicules de taxis enregistrés conformément à l'article 16 ;
- 3° si, lorsque l'autorisation d'exploiter un service de taxi de station ou un service de taxis de rue ne comporte qu'une seule vignette d'identification, le véhicule n'a pas été mis à la disposition du public conformément à l'article 26, § 1^{er}, durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé, sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés ;

4° indien de exploitant zich tijdens de geldigheidsduur van zijn vergunning niet heeft gehouden aan de sociale, fiscale en boekhoudkundige wetgeving.

Artikel 10

Principiële niet-overdraagbaarheid van de exploitatievergunning en uitzonderingen

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

Ze kan niet worden verhuurd, onder welke vorm dan ook.

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

Wanneer de cessionaris reeds houder is van een exploitatievergunning, wordt de meest recente vergunning geabsorbeerd door de oudste vergunning, waarbij de geldigheidsduur van die laatste als enige van toepassing blijft. Vervolgens blijft het voordeel van de in het eerste lid bedoelde uitzondering voorbehouden aan de in datzelfde lid bedoelde identificatievignetten.

§ 3. Een exploitatievergunning zoals bedoeld in paragraaf 2 kan zonder voorwaarden worden overgedragen wanneer de cessionaris de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of een bloed- of aanverwant tot in de tweede graad van de houder van de vergunning is, in geval van overlijden of blijvende arbeidsongeschiktheid van die houder.

§ 4. De houder van een in paragraaf 2 bedoelde vergunning die hij gedurende minstens tien kalenderjaren voorafgaand aan het jaar van de aanvraag tot overdracht zonder onderbreking heeft geëxploiteerd, mag zijn vergunning aan één of meer cessionarissen overdragen, onder de volgende voorwaarden :

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

a) aan al zijn verplichtingen uit hoofde van deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten en zijn exploitatievergunning hebben voldaan ;

4° si l'exploitant n'a pas respecté la législation sociale, fiscale et comptable durant la période de validité de son autorisation.

Article 10

Incessibilité de principe de l'autorisation d'exploiter et exceptions

§ 1^{er}. Sous réserve de l'exception prévue au paragraphe 2, l'autorisation d'exploiter est personnelle et inaccessible.

Elle ne peut être donnée en location, sous quelque forme que ce soit.

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

Lorsque le cessionnaire est déjà titulaire d'une autorisation d'exploiter, l'autorisation la plus récente est absorbée par l'autorisation la plus ancienne, la durée de validité de cette dernière restant seule applicable. Par la suite, le bénéfice de l'exception visée à l'alinéa 1^{er} reste réservé aux vignettes d'identification visées au même alinéa.

§ 3. Une autorisation d'exploiter visée au paragraphe 2 peut être cédée sans conditions lorsque le cessionnaire est le conjoint, le cohabitant légal ou un parent ou allié jusqu'au deuxième degré du titulaire de l'autorisation, en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce titulaire.

§ 4. Le titulaire d'une autorisation visée au paragraphe 2 qui l'a exploitée sans interruption pendant au moins les dix années civiles qui ont précédé celle de sa demande de cession peut céder son autorisation à un ou plusieurs cessionnaires, aux conditions suivantes :

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

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

- b) houder zijn geweest van de identificatievignetten die bij de overdracht horen ;
- 2° de cessionaris moet :
- a) ofwel reeds houder zijn van een exploitatievergunning ;
 - b) ofwel beantwoorden aan de voorwaarden voor afgifte van de exploitatievergunning zoals bedoeld in artikel 6, § 1 ;
- 3° de handeling van de overdracht moet een gunstig advies hebben gekregen van de in artikel 37 bedoelde overdrachtscommissie.

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

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

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

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

§ 6. De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen in de paragrafen 2 tot 5 bedoelde aanvragen voor een vergunningsoverdracht, die minstens vermelden :

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

- b) avoir été titulaire des vignettes d'identification qui accompagnent la cession ;

2° le cessionnaire doit :

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

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

L'alinéa 1^{er}, 1°, n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre :

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

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

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

§ 6. Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de cession d'autorisation visées aux paragraphes 2 à 5, lesquelles doivent préciser au minimum :

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

*Artikel 11**Nietigheid van de exploitatievergunning*

§ 1. Vanaf de dag van ontvangst van de exploitatievergunning beschikt de houder ervan over een termijn van zes maanden om het voertuig waarvoor (of minstens één van de voertuigen waarvoor) de vergunning is afgegeven, te registreren, ter uitvoering van artikel 17.

Indien de in het eerste lid bedoelde termijn wordt overschreden, vervalt de exploitatievergunning van rechtswege, behalve in een geval van overmacht dat vóór het verstrijken van de termijn door de Administratie is erkend.

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

- 1° er is geen aanvraag voor een vergunningsoverdracht zoals bedoeld in artikel 10, § 2, ingediend binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de datum van de vrijwillige stopzetting van de activiteit of van het vonnis van faillietverklaring. De nietigheid gaat in op de dag na het verstrijken van deze termijn van zes maanden ;
- 2° de aanvraag voor een vergunningsoverdracht zoals bedoeld in artikel 10, § 2, is het voorwerp van een weigeringsbeslissing. De nietigheid gaat in op de dag na de ontvangst van de weigeringsbeslissing door de aanvrager.

§ 3. Tijdens het onderzoek van een aanvraag voor een vergunningsoverdracht zoals bedoeld in artikel 10, § 2, die is ingediend in verband met een vrijwillige stopzetting van de activiteit of een door de rechtbank uitgesproken faillissement, wordt de betrokken exploitatievergunning van rechtswege geschorst tot de beslissing van de Regering of haar gemachtigde.

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

§ 5. Dit artikel is niet van toepassing op vergunningsaanvragen die enkel op ceremoniële taxidiensten betrekking hebben.

*Artikel 12**Schorsing en intrekking van de exploitatievergunning*

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

*Article 11**Caducité de l'autorisation d'exploiter*

§ 1^{er}. À compter du jour de la réception de l'autorisation d'exploiter, le titulaire de celle-ci dispose de six mois pour enregistrer, en exécution de l'article 17, le véhicule pour lequel (ou au moins l'un des véhicules pour lesquels) l'autorisation lui a été délivrée.

En cas de dépassement du délai visé à l'alinéa 1^{er}, et sauf cas de force majeure admis par l'Administration avant ce dépassement, l'autorisation d'exploiter est automatiquement caduque.

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

- 1° aucune demande de cession d'autorisation visée à l'article 10, § 2, n'a été introduite dans un délai de six mois prenant cours à la date de la cessation volontaire d'activité ou du jugement déclaratif de la faillite. La caducité intervient le lendemain de l'échéance de ce délai de six mois ;
- 2° la demande de cession d'autorisation visée à l'article 10, § 2, fait l'objet d'une décision de refus. La caducité intervient le lendemain de la réception, par le demandeur, de la décision de refus.

§ 3. Durant l'examen d'une demande de cession d'autorisation visée à l'article 10, § 2, introduite à l'occasion d'une cessation volontaire d'activité ou d'une faillite prononcée par le tribunal, l'autorisation d'exploiter concernée est suspendue de plein droit jusqu'à la décision du Gouvernement ou de son délégué.

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

§ 5. Le présent article n'est pas applicable aux demandes d'autorisation qui ne portent que sur des services de taxis cérémoniels.

*Article 12**Suspension et retrait de l'autorisation d'exploiter*

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

of de voorwaarden van de vergunning in kwestie, of als de exploitant geen enkel gevolg geeft aan een oproeping of een verzoek om inlichtingen van de Administratie, ondanks een herinnering die is toegezonden met behulp van een communicatiemiddel dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt, alsmede in geval van volledige stillegging van de exploitatie gedurende een periode van één jaar.

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

Afdeling 2 – Het bekwaamheidsattest van taxichauffeur

Artikel 13

Kenmerken van het bekwaamheidsattest

§ 1. De Regering bepaalt :

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

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

Artikel 14

Voorwaarden voor de afgifte van het bekwaamheidsattest

§ 1. De Regering bepaalt de voorwaarden inzake vakbekwaamheid waaraan de chauffeurs moeten voldoen om hun bekwaamheidsattest te verkrijgen, alsook de procedure voor de periodieke bijscholing die de chauffeurs moeten volgen om dit attest te behouden.

§ 2. De voorwaarden van zedelijkheid waaraan de chauffeurs moeten voldoen om hun bekwaamheidsattest te verkrijgen, bestaan erin vast te stellen dat zij in België of in het buitenland niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een van de volgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen, al dan niet met opschatting :

- 1° een veroordeling tot een criminale sanctie die dateert van minder dan tien jaar geleden ;
- 2° een veroordeling tot een correctionele hoofdgevangenisstraf ;
 - a) van meer dan zes maanden in de afgelopen tien jaar ;
 - b) van drie tot zes maanden in de afgelopen vijf jaar ;
- 3° correctionele of politieveroordelingen van minder dan drie jaar oud die samengevoegd meer dan drie maanden gevangenisstraf bedragen ;

celle-ci ou des conditions de l'autorisation en cause, ou si l'exploitant ne donne aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par un moyen de communication permettant de donner une date certaine à la réception de l'envoi, ainsi qu'en cas d'abandon total de l'exploitation pendant une durée d'un an.

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

Section 2 – Le certificat de capacité de chauffeur de taxi

Article 13

Caractéristiques du certificat de capacité

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine :

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

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

Article 14

Conditions de délivrance du certificat de capacité

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe les conditions de qualification professionnelle que les chauffeurs doivent remplir pour obtenir leur certificat de capacité, ainsi que les modalités de la remise à niveau périodique à laquelle les chauffeurs doivent se soumettre pour conserver ce certificat.

§ 2. Les conditions de moralité que les chauffeurs doivent remplir pour obtenir leur certificat de capacité consistent à établir qu'ils n'ont pas fait l'objet, en Belgique ou à l'étranger, de l'une des condamnations suivantes, assortie ou non d'un sursis, ayant force de chose jugée :

- 1° une condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle ;
- 2° une condamnation à une peine correctionnelle d'emprisonnement principale :
 - a) de plus de six mois au cours des dix dernières années ;
 - b) de trois à six mois au cours des cinq dernières années ;
- 3° des condamnations correctionnelles ou de police datant de moins de trois ans qui, additionnées, dépassent trois mois d'emprisonnement ;

- 4° meer dan vijf veroordelingen voor verkeersovertredingen van de tweede graad in de afgelopen drie jaar ;
- 5° meer dan één veroordeling voor rijden in staat van alcoholintoxicatie, onder invloed van alcohol, in staat van dronkenschap of onder invloed van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden, in de afgelopen drie jaar ;
- 6° meer dan drie veroordelingen voor andere dan eerstegraads verkeersovertredingen die niet onder 4° en 5° vallen in de afgelopen drie jaar ;
- 7° een veroordeling die dateert van minder dan vijf jaar geleden voor een inbreuk :
 - a) op de wet van 22 mei 2014 ter bestrijding van seksisme in de openbare ruimte en tot aanpassing van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen teneinde de daad van discriminatie te bestraffen ;
 - b) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen ;
 - c) op de bepalingen van titel IV van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie ;
 - d) op de bepalingen van de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden.

Er wordt geen rekening gehouden met veroordelingen die zijn gewist of waarvoor de betrokken eerherstel heeft verkregen.

Bij door een buitenlandse rechter uitgesproken veroordelingen wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat naar Belgisch recht een van de in deze bepaling bedoelde strafbare feiten vormt.

De aanvrager verstrekt de Administratie, volgens de door de Regering vastgestelde procedures, een uittreksel uit het strafregister dat is afgegeven in overeenstemming met artikel 596, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering en dat minder dan drie maanden oud is. Volgens diezelfde procedures moet de aanvrager die sinds minder dan vijf jaar in België is gevestigd, een door de bevoegde buitenlandse autoriteit afgegeven gelijkwaardig attest overleggen dat zijn goed zedelijk gedrag voor zijn komst naar België aantoonbaar, of, subsidiair, het bewijs dat hij de vluchtelingsstatus heeft.

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

- 4° plus de cinq condamnations pour infraction du deuxième degré au Code de la route, au cours des trois dernières années ;
- 5° plus d'une condamnation pour conduite sous intoxication alcoolique, sous l'influence de l'alcool, en état d'ivresse ou sous l'influence d'autres substances affectant la capacité de conduire, au cours des trois dernières années ;
- 6° plus de trois condamnations pour des infractions autres que de premier degré à la réglementation de la circulation routière et non visées aux 4° et 5°, dans les trois dernières années.
- 7° une condamnation datant de moins de cinq ans pour infraction :
 - a) à la loi du 22 mai 2014 tendant à lutter contre le sexism dans l'espace public et modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes afin de pénaliser l'acte de discrimination ;
 - b) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes ;
 - c) aux dispositions du titre IV de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination ;
 - d) aux dispositions de la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme ou la xénophobie.

Il n'est pas tenu compte des condamnations qui ont été effacées ou pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

S'agissant des condamnations prononcées par une juridiction étrangère, il est tenu compte de toute condamnation s'appliquant à un fait qui, d'après la loi belge, constitue une des infractions visées à la présente disposition.

Le demandeur communique à l'Administration, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, un extrait de casier judiciaire délivré conformément à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle datant de moins de 3 mois. Selon les mêmes modalités, le demandeur établi depuis moins de cinq ans en Belgique communique une attestation équivalente émanant de l'autorité étrangère compétente établissant ses bonnes conduites, vie et mœurs antérieures à sa venue en Belgique ou, subsidiairement, la preuve qu'il bénéficie du statut de réfugié.

§ 3. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées aux paragraphes précédents peut être rapportée.

*Artikel 15**Geldigheid van het bekwaamheidsattest*

§ 1. Het bekwaamheidsattest wordt voor onbepaalde duur afgegeven.

§ 2. De chauffeur moet onafgebroken voldoen aan de voorwaarden bedoeld in artikel 14, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde procedures.

*Artikel 16**Schorsing en intrekking van het bekwaamheidsattest*

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

§ 2. De Regering bepaalt de procedure voor de schorsing en de intrekking van het bekwaamheidsattest. In dit verband legt ze op dat de bij artikel 41 opgerichte Tuchraad wordt geraadpleegd.

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

*Afdeling 3 – Inschrijving van de taxivoertuigen**Artikel 17**Kenmerken van het identificatievignet*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° de procedure voor de inschrijving van de taxivoertuigen en de reservevoertuigen zoals bedoeld in artikel 18, die moeten voldoen aan de voorwaarden van artikel 29 en waarop de exploitant de hem toegekende identificatie-vignetten aanbrengt ;
- 2° de vorm van het vignet, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat het vignet voor een reservevoertuig verschillend is.

§ 2. De volgende gegevens worden op het vignet vermeld :

- 1° de naam van de exploitant ;
- 2° het ondernemingsnummer van de exploitant ;
- 3° de vervaldatum van de geldigheid van de exploitatie-vergunning waaraan het vignet is gekoppeld ;

*Article 15**Validité du certificat de capacité*

§ 1^{er}. Le certificat de capacité est délivré pour une durée indéterminée.

§ 2. Le chauffeur doit remplir les conditions visées à l'article 14 en permanence, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.

*Article 16**Suspension et retrait du certificat de capacité*

§ 1^{er}. Le Gouvernement ou son délégué peut suspendre pour une durée déterminée ou retirer le certificat de capacité en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci ou des conditions du certificat en cause.

§ 2. Le Gouvernement arrête la procédure de suspension et de retrait du certificat de capacité. Dans ce cadre, il impose la consultation du Conseil de discipline institué par l'article 41.

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

*Section 3 – L'enregistrement des véhicules de taxis**Article 17**Caractéristiques de la vignette d'identification*

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine :

- 1° la procédure d'enregistrement des véhicules de taxis ainsi que des véhicules de réserve visés à l'article 18, qui doivent répondre aux conditions de l'article 29 et auxquels l'exploitant lie les vignettes d'identification qui lui ont été attribuées ;
- 2° la forme de la vignette, en veillant à différencier la vignette relative à un véhicule de réserve.

§ 2. Les données suivantes sont mentionnées sur la vignette :

- 1° le nom de l'exploitant ;
- 2° le numéro d'entreprise de l'exploitant ;
- 3° la date d'échéance de validité de l'autorisation d'exploiter à laquelle la vignette est liée ;

4° de kentekenplaat van het voertuig waaraan het vignet is toegekend.

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

*Artikel 18
Reservevoertuig*

§ 1. De houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst mag een taxidienst verlenen met een reservevoertuig dat vooraf is ingeschreven in overeenstemming met artikel 17, met inachtneming van de volgende voorwaarden :

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

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

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

*Artikel 19
Vervangingsvoertuig*

§ 1. Onder voorbehoud van volgende paragraaf kan de houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst die niet of niet langer over een reservevoertuig beschikt, gedurende ten hoogste drie maanden taxidiensten verlenen met een voertuig zonder inschrijvingsvignet, met inachtneming van de voorwaarden bedoeld in artikel 18, § 1.

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

4° la plaque d'immatriculation du véhicule auquel la vignette est attribuée.

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

*Article 18
Le véhicule de réserve*

§ 1^{er}. Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis peut prêter un service de taxis au moyen d'un véhicule de réserve, préalablement enregistré conformément à l'article 17, dans le respect des conditions suivantes :

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

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

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

*Article 19
Le véhicule de remplacement*

§ 1^{er}. Sous réserve du paragraphe suivant, le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis qui n'a pas ou plus de véhicule de réserve disponible peut, pendant au maximum trois mois, prêter un service de taxis au moyen d'un véhicule qui ne dispose pas d'une vignette d'enregistrement, dans le respect des conditions visées à l'article 18, § 1^{er}.

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

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

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

- 1° voldoen aan de technische eisen en de eisen inzake veiligheid, comfort en visuele identiteit die de Regering heeft vastgelegd ;
- 2° voorzien zijn van het door de Regering vastgestelde kenmerkend teken waarmee het als vervangvoertuig kan worden geïdentificeerd en dat de Administratie aan de houder van de exploitatievergunning bezorgt nadat zij zich ervan heeft vergewist dat aan de voorwaarden voor het gebruik van het vervangvoertuig is voldaan.

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

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

*Artikel 20
Nietigheid en intrekking
van de identificatievignetten*

§ 1. Indien, ter uitvoering van artikel 17, de exploitant binnen zes maanden na ontvangst van het vignet geen voertuig heeft ingeschreven dat aan dit vignet is gekoppeld, vervalt het vignet automatisch.

§ 2. In de volgende gevallen kan de Regering of haar gemachtigde een identificatievignet intrekken om het aan een andere exploitant toe te kennen :

- 1° indien het aan het vignet gekoppelde voertuig niet ter beschikking van het publiek is gesteld in overeenstemming met artikel 26, § 1, tenzij de exploitant naar behoren gemotiveerde uitzonderlijke economische of sociale redenen kan doen gelden ;
- 2° wanneer de exploitant, nadat het aan het vignet gekoppelde voertuig schade heeft opgelopen, dit voertuig of een ander voertuig dat het voertuig definitief vervangt, niet binnen zes maanden na de datum van de

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

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

- 1° répondre aux conditions techniques, de sécurité, de confort et d'identité visuelle arrêtées par le Gouvernement ;
- 2° être équipé du signe distinctif déterminé par le Gouvernement qui permet de l'identifier comme étant un véhicule de remplacement et que l'Administration remet au titulaire de l'autorisation d'exploiter après avoir constaté que les conditions d'utilisation du véhicule de remplacement sont remplies.

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

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

*Article 20
Caducité et retrait des vignettes
d'identification*

§ 1^{er}. Si, dans un délai de six mois à compter de la réception de la vignette, l'exploitant n'a pas, en exécution de l'article 17, enregistré de véhicule lié à cette vignette, celle-ci est automatiquement caduque.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut retirer une vignette d'identification, en vue de sa réattribution à un autre exploitant, dans les hypothèses suivantes :

- 1° lorsque le véhicule lié à la vignette n'est pas mis à la disposition du public conformément à l'article 26, § 1^{er}, sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés ;
- 2° lorsque, le véhicule lié à la vignette ayant été sinistré, l'exploitant, dans un délai de six mois à compter de la date du sinistre, ne remet pas en circulation ce véhicule ou un autre véhicule s'y substituant définitivement, ou

schade opnieuw in het verkeer brengt, of geen reservevoertuig inschrijft in overeenstemming met artikel 18, of het gebruik van een vervangingsvoertuig niet aangeeft in overeenstemming met artikel 19.

§ 3. De Regering bepaalt de procedure voor de intrekking van de identificatievignetten.

Afdeling 4
Erkenning van de reserveringstussenpersonen voor taxidiensten

Artikel 21 – Kenmerken van de erkenning

§ 1. De Regering bepaalt :

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

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

§ 3. De erkenning is persoonlijk en niet overdraagbaar.

Ze kan niet worden verhuurd, onder welke vorm dan ook.

Artikel 22
Voorwaarden voor de afgifte van de erkenning

§ 1. De Regering stelt de voorwaarden vast inzake de beroepsbekwaamheid en solvabiliteit waaraan de reserveringstussenpersonen moeten voldoen om de in artikel 21 bedoelde erkenning te verkrijgen.

§ 2. De voorwaarden van zedelijkheid waaraan de reserveringstussenpersonen moeten voldoen om hun erkenning te verkrijgen, bestaan erin vast te stellen dat zij in België of in het buitenland niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een van de volgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen, al dan niet met opschorting :

- 1° een veroordeling tot een criminale straf die dateert van minder dan tien jaar geleden ;
- 2° een veroordeling die dateert van minder dan vijf jaar geleden voor een inbreuk :
 - a) op de bepalingen van boek 2, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek ;
 - b) de bepalingen van boek IV, titel 1, hoofdstuk 1, of boek VI, titel 4, hoofdstukken 1 en 2, van het Wetboek van Economisch Recht ;

n'enregistre pas de véhicule de réserve conformément à l'article 18, ou ne déclare pas l'utilisation d'un véhicule de remplacement conformément à l'article 19.

§ 3. Le Gouvernement arrête la procédure de retrait des vignettes d'identification.

Section 4
L'agrément des intermédiaires de réservation de services de taxis

Article 21 – Caractéristiques de l'agrément

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine :

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

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

§ 3. L'agrément est personnel et inaccessible.

Il ne peut être donné en location, sous quelque forme que ce soit.

Article 22
Conditions de délivrance de l'agrément

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe les conditions de qualification professionnelle et de solvabilité que les intermédiaires de réservation doivent remplir pour obtenir l'agrément visé à l'article 21.

§ 2. Les conditions de moralité que les intermédiaires de réservation doivent remplir pour obtenir leur agrément consistent à établir qu'ils n'ont pas fait l'objet, en Belgique ou à l'étranger, de l'une des condamnations suivantes, assortie ou non d'un sursis, ayant force de chose jugée :

- 1° une condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle ;
- 2° une condamnation datant de moins de cinq ans pour infraction :
 - a) aux dispositions du livre 2, titre III, chapitres I à V, et titre IX, chapitres I et II, du Code pénal ;
 - b) aux dispositions du livre IV, titre 1^{er}, chapitre 1^{er}, ou du livre VI, titre 4, chapitres 1^{er} et 2, du Code de droit économique ;

3° een sanctie opgelegd ter uitvoering van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens en van de verordening 2016/679 van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

Er wordt geen rekening gehouden met veroordelingen die zijn gewist of waarvoor de betrokken eerherstel heeft verkregen.

Bij door een buitenlandse rechter uitgesproken veroordelingen wordt rekening gehouden met elke veroordeling die betrekking heeft op een feit dat naar Belgisch recht een van de in deze bepaling bedoelde strafbare feiten vormt.

De aanvrager verstrekkt de Administratie, volgens de door de Regering vastgestelde procedures, een uittreksel uit het strafregister dat is afgegeven in overeenstemming met artikel 596, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering en dat minder dan drie maanden oud is. Volgens diezelfde procedures moet de aanvrager die sinds minder dan vijf jaar in België is gevestigd, een door de bevoegde buitenlandse autoriteit afgegeven gelijkwaardig attest overleggen dat zijn goed zedelijk gedrag vóór zijn komst naar België aantoonbaar, of, subsidiair, het bewijs dat hij de vluchtelingsstatus heeft.

§ 3. Wanneer de aanvrager van de erkenning een rechts-persoon is, moeten de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door die rechtspersoon en door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon.

§ 4. De aanvrager van de erkenning moet ofwel een vestigingseenheid in België hebben, of, indien bij de indiening van de erkenningsaanvraag niet aan deze voorwaarde is voldaan, zich ertoe verbinden uiterlijk op de dag vóór de eerste dag waarop zijn reserveringsplatform voor het publiek toegankelijk wordt gemaakt, aan deze voorwaarde te voldoen.

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

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

1° moeten de in paragraaf 1 bedoelde solvabiliteitsvoorwaarden door de rechtspersoon zijn vervuld ;

3° une sanction prise en exécution de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel et du Règlement 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Il n'est pas tenu compte des condamnations effacées ou pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

S'agissant des condamnations prononcées par une juridiction étrangère, il est tenu compte de toute condamnation s'appliquant à un fait qui, d'après la loi belge, constitue une des infractions visées à la présente disposition.

Le demandeur communique à l'Administration, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, un extrait de casier judiciaire délivré conformément à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle datant de moins de 3 mois. Selon les mêmes modalités, le demandeur établi depuis moins de cinq ans en Belgique communique une attestation équivalente émanant de l'autorité étrangère compétente établissant ses bonnes conduites, vie et mœurs antérieures à sa venue en Belgique ou, subsidiairement, la preuve qu'il bénéficie du statut de réfugié.

§ 3. Lorsque le demandeur d'agrément est une personne morale, les conditions de moralité visées au paragraphe 2 doivent être remplies par cette personne morale et par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de cette personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

§ 4. Le demandeur de l'agrément doit soit avoir une unité d'établissement en Belgique, soit, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation.

§ 5. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées aux paragraphes précédents peut être rapportée.

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

1° les conditions de solvabilité visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par la personne morale ;

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

Artikel 23

Geldigheid en verlenging van de erkenning

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

§ 2. De reserveringstussenpersoon moet gedurende de gehele geldigheidsduur van zijn erkenning voldoen aan de voorwaarden bedoeld in artikel 22, wat de Administratie op elk moment kan controleren, in overeenstemming met de door de Regering vastgestelde procedures.

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

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

Artikel 24

Weigering tot verlenging van de erkenning

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

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

Artikel 25

Schorsing en intrekking van de erkenning

§ 1. De Regering of haar gemachtigde kan de erkenning schorsen voor bepaalde duur of intrekken in geval van een inbreuk op de bepalingen van de ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten of de voorwaarden van de erkenning in kwestie, of als de reserveringstussenpersoon geen enkel gevolg geeft aan een oproeping of een verzoek om inlichtingen van de Administratie, ondanks een herinnering die is toegezonden met behulp van een communicatiemiddel

2° les conditions de qualifications professionnelles visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par au moins un gérant ou un administrateur chargé de la gestion journalière ;

3° les conditions de moralité visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de la personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

Article 23

Validité et renouvellement de l'agrément

§ 1^{er}. L'agrément est délivré pour une durée de sept ans, renouvelable.

§ 2. L'intermédiaire de réservation doit remplir les conditions visées à l'article 22, durant toute la durée de validité de son agrément, ce que l'Administration peut contrôler à n'importe quel moment, conformément aux modalités définies par le Gouvernement.

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

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

Article 24

Refus de renouvellement de l'agrément

Le renouvellement de l'agrément peut être refusé dans les cas suivants :

- 1° si l'intermédiaire de réservation n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou les conditions de son agrément ;
- 2° si l'intermédiaire de réservation n'a pas respecté la législation sociale, fiscale et comptable durant la période de validité de son agrément.

Article 25

Suspension et retrait de l'agrément

§ 1^{er}. Le Gouvernement ou son délégué peut suspendre pour une durée déterminée ou retirer l'agrément en cas de violation des dispositions de l'ordonnance, des arrêtés d'exécution de celle-ci ou des conditions de l'agrément en cause, ou si l'intermédiaire de réservation ne donne aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par un moyen de communication permettant de donner une

dat de precieze datering van de ontvangst van de zending mogelijk maakt, alsmede in geval van volledige stillegging van het platform gedurende een periode van één jaar.

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

HOOFDSTUK 2 Voorwaarden voor het verlenen van de taxidielensten

Artikel 26

Aan de exploitanten van standplaats taxidielensten of straat taxidielensten opgelegde eisen

§ 1. De exploitanten moeten elke standplaats taxi en elke straat taxi die ze in overeenstemming met artikel 17 hebben ingeschreven, met uitzondering van de reservevoertuigen, ter beschikking stellen van het publiek overeenkomstig de voorschriften van artikel 6, § 4, 2°.

De naleving van deze voorwaarde wordt per volledig kalenderjaar gecontroleerd.

De Regering of haar gemachtigde kan bepalen op welke wijze het bewijs van de naleving van deze voorwaarde kan worden geleverd.

§ 2. De exploitant moet de volgende gegevens doorsturen naar een door de Administratie aangeduid server :

- 1° de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die voor de exploitant werken ;
- 2° de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° tot 11, betreffende de uitgevoerde ritten, de gereserveerde ritten ;
- 3° voor elk overeenkomstig artikel 17 ingeschreven voertuig, de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 12, a) en b), betreffende de periodes van terbeschikkingstelling aan het publiek ;
- 4° de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 13°, betreffende de voertuigen die ter beschikking van het publiek worden gesteld ;
- 5° de algemene gebruiksvoorwaarden die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

De Regering of haar gemachtigde bepaalt de wijze waarop deze gegevens moeten worden meegedeeld.

§ 3. Het is de exploitant niet toegestaan om :

date certaines à la réception de l'envoi, ainsi qu'en cas d'abandon total de la gestion de la plateforme pendant une durée d'un an.

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

CHAPITRE 2 Les modalités de prestation des services de taxis

Article 26

Les exigences imposées aux exploitants de services de taxis de station ou de service de taxis de rue

§ 1^{er}. Les exploitants doivent mettre chaque taxi de station et chaque taxi de rue qu'ils ont enregistrés conformément à l'article 17, à l'exception des véhicules de réserve, à la disposition du public conformément aux exigences imposées à l'article 6, § 4, 2°.

Le respect de cette condition est contrôlé par année civile complète.

Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve du respect de cette condition peut être rapportée.

§ 2. L'exploitant doit transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :

- 1° les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 8°, relatives aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant ;
- 2° les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 10° à 11°, relatives aux courses effectuées, aux courses réservées ;
- 3° pour chaque véhicule enregistré conformément à l'article 17, les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 12°, a) et b), relatives aux périodes de mise à la disposition du public ;
- 4° les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 13°, relatives aux véhicules mis à la disposition du public ;
- 5° les conditions générales d'utilisation applicables aux clients et usagers.

Le Gouvernement ou son délégué détermine les modalités de la communication de ces données.

§ 3. L'exploitant ne peut pas :

- 1° een voertuig dat is ingeschreven in overeenstemming met artikel 16, te verhuren ;
- 2° een chauffeur aan het werk te zetten :
 - a) die niet beschikt over het in artikel 13 bedoelde bekwaamheidsattest ;
 - b) zonder hem te hebben aangeworven in het kader van een arbeidsovereenkomst of van een overeenkomst voor zelfstandige samenwerking ;
- 3° een taxidienst te verlenen met een voertuig dat niet voldoet aan de vereisten van deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Artikel 27

Aan de exploitanten van ceremoniële taxidiensten opgelegde eisen

De Regering kan de voorwaarden voor de exploitatie van de ceremoniële taxidiensten vaststellen als aanvulling op de volgende basisvoorwaarden :

- 1° de huur van de dienst moet blijken uit de voorafgaande sluiting van een schriftelijke overeenkomst, waarvan het te gebruiken model door de Regering verplicht kan worden gesteld ;
- 2° de duur van de huur moet worden vastgesteld in een overeenkomst zoals bedoeld in 1° en mag niet korter zijn dan drie opeenvolgende uren ;
- 3° de exploitant moet de volgende gegevens doorsturen naar een door de Administratie aangeduide server :
 - a) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die voor de exploitant werken ;
 - b) de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° en 11, betreffende de gereserveerde ritten en de uitgevoerde ritten ;
 - c) kopie van de in punt 1° van dit artikel bedoelde overeenkomsten ;
 - d) de algemene gebruiksvoorwaarden die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

Artikel 28

Aan de chauffeurs opgelegde eisen

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

§ 2. Elke chauffeur moet :

- 1° te allen tijde tijdens zijn dienst zijn bekwaamheidsattest en zijn rijbewijs kunnen voorleggen ;
- 2° zich in alle omstandigheden onberispelijk gedragen tegenover gebruikers, andere taxichauffeurs,

1° donner en location un véhicule enregistré conformément à l'article 16 ;

2° faire travailler un chauffeur :

- a) qui ne dispose pas du certificat de capacité visé à l'article 13 ;
- b) sans avoir engagé celui-ci dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante ;

3° préster un service de taxis au moyen d'un véhicule non conforme aux exigences de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution.

Article 27

Les exigences imposées aux exploitants de services de taxis cérémoniels

Le Gouvernement peut déterminer les conditions d'exploitation des services de taxis cérémoniels qui complètent les conditions de base suivantes :

- 1° la location du service doit être attestée par la conclusion préalable d'un contrat écrit, dont le Gouvernement peut arrêter le modèle à utiliser obligatoirement ;
- 2° la durée de la location doit être déterminée dans le contrat visé au 1° et ne peut pas être inférieure à trois heures consécutives ;
- 3° l'exploitant doit transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :
 - a) les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 8°, relatives aux chauffeurs qui travaillent pour l'exploitant ;
 - b) les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 10° et 11°, relatives aux courses réservées et aux courses effectuées ;
 - c) une copie des contrats visés au point 1° du présent article ;
 - d) les conditions générales d'utilisation applicables aux clients et usagers.

Article 28

Les exigences imposées aux chauffeurs

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine les obligations des chauffeurs qui complètent les obligations de base suivantes.

§ 2. Chaque chauffeur doit :

- 1° pouvoir produire, à n'importe quel moment lorsqu'il est en service, son certificat de capacité et son permis de conduire ;
- 2° adopter en toutes circonstances un comportement irréprochable à l'égard des usagers, des autres chauffeurs de

alle weggebruikers, vertegenwoordigers van de Administratie en, in het algemeen, alle derden.

Artikel 29

Aan de voertuigen opgelegde eisen

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

- 1° voor alle voertuigen : niet meer dan zeven jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste ingebruikname, zoals vermeld op het inschrijvingsbewijs, met uitzondering, in voorkomend geval, van voertuigen die zijn ingedeeld in een door de Regering overeenkomstig artikel 4, § 3, omschreven subcategorie van taxidiensten en waarvoor de Regering een specifieke leeftijdsgrens kan vaststellen ;
- 2° voor voertuigen die zijn toegewezen aan een standplaattaxidienst : zich conformeren aan de visuele identiteit waarvan de kenmerken door de Regering zijn vastgesteld om een onmiddellijke herkenning van deze voertuigen in het verkeer mogelijk te maken ;
- 3° voor voertuigen die zijn toegewezen aan een straattaxidienst of een ceremoniële taxidienst : geen aanleiding geven tot visuele verwarring met de visuele identiteit die is opgelegd aan voertuigen die zijn toegewezen aan een standplaattaxidienst.

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

Artikel 30

Aan de reserveringstussenpersonen opgelegde eisen

Elke reserveringstussenpersoon moet aan het volgende voldoen :

- 1° de registratie voor het verlenen van taxidiensten enkel toestaan voor :
 - a) exploitanten die beschikken over de in artikel 5 bedoelde exploitatievergunning ;
 - b) chauffeurs die beschikken over het in artikel 13 bedoelde bekwaamheidsattest ;
- 2° elektronisch en/of telefonisch bereikbaar zijn voor het publiek ;
- 3° elektronisch, per radio en/of per telefoon communiceren met de erop geregistreerde chauffeurs ;

taxi, de l'ensemble des usagers de la voirie, des représentants de l'Administration et, de manière générale, de tous les tiers.

Article 29

Les exigences imposées aux véhicules

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

- 1° pour tous les véhicules : ne pas avoir une ancienneté de plus de sept ans à compter de la date de la première mise en circulation mentionnée sur le certificat d'immatriculation, exception faite, le cas échéant, des véhicules affectés à une sous-catégorie de services de taxis définie par le Gouvernement conformément à l'article 4, § 3, et pour lesquels celui-ci peut fixer une limite d'âge spécifique ;
- 2° pour les véhicules affectés à un service de taxis de station : se conformer à l'identité visuelle dont les caractéristiques sont fixées par le Gouvernement pour permettre une reconnaissance immédiate de ces véhicules dans la circulation ;
- 3° pour les véhicules affectés à un service de taxis de rue ou à un service de taxis de cérémonie : ne pas prêter visuellement à confusion avec l'identité visuelle imposée aux véhicules affectés à un service de taxis de station.

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

Article 30

Les exigences imposées aux intermédiaires de réservation

Chaque intermédiaire de réservation doit :

- 1° ne permettre l'enregistrement, pour la prestation de service de taxis, que :
 - a) des exploitants qui disposent de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5 ;
 - b) des chauffeurs qui disposent du certificat de capacité visé à l'article 13 ;
- 2° être accessible au public électroniquement et/ou téléphoniquement ;
- 3° communiquer électroniquement, radiophoniquement et/ou téléphoniquement avec les chauffeurs qui y sont enregistrés ;

- 4° naar een door de Administratie aangeduide server het volgende doorsturen :
- de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 7°, betreffende de exploitanten die een beroep doen op de diensten van de reserveringstussenpersoon ;
 - de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 8°, betreffende de chauffeurs die een beroep doen op de diensten van de reserveringstussenpersoon ;
 - de gegevens zoals bedoeld in artikel 43, § 1, 10° en 11, betreffende de ritten die zijn gereserveerd en die zijn uitgevoerd via de diensten van de reserveringstussenpersoon ;
 - voor elk overeenkomstig artikel 17 Ingeschreven voertuig, de gegevens bedoeld in artikel 43, § 1, 12°, betreffende de terbeschikkingstelling aan het publiek via de diensten van de reserveringstussenpersoon ;
 - alle kosten die aan de aangesloten van de reserveringstussenpersoon worden aangerekend ;
 - de algemene voorwaarden voor aansluiting bij de reserveringstussenpersoon die van toepassing zijn op de exploitanten van taxidiensten, die conform de in artikel 31 bedoelde tarieven moeten zijn en die de exploitanten niet mogen verbieden zich ook aan te sluiten bij andere reserveringstussenpersonen van hun keuze, noch extra kosten mogen opleggen aan exploitanten die zich aansluiten bij meerdere reserveringstussenpersonen ;
 - de algemene gebruiksvoorwaarden van de diensten van de reserveringstussenpersoon die van toepassing zijn op de klanten en gebruikers.

*Artikel 31
Tarieven*

§ 1. De Regering bepaalt :

- 1° Voor de standplaats taxi- en straattaxidiensten :
- voor al deze diensten, met of zonder reservering :
 - het vaste tarief voor het ten laste nemen van de gebruiker ;
 - het minimumtarief voor een rit ;
 - voor de bovengenoemde diensten die op reservering worden verleend : het minimum- en maximumtarief dat van toepassing is in aanvulling op het onder punt a), eerste streepje, bedoelde tarief ;
 - voor de standplaats taxidiensten zonder reservering : het vaste samengestelde tarief dat van toepassing is ter aanvulling op het onder punt a), eerste streepje, bedoelde tarief ;
- 2° voor ceremoniële taxidiensten : het toepasselijke minimumtarief.

- 4° transmettre sur un serveur désigné par l'Administration :
- les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 7°, relatives aux exploitants qui ont recours aux services de l'intermédiaire de réservation ;
 - les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 8°, relatives aux chauffeurs qui ont recours aux services de l'intermédiaire de réservation ;
 - les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 10° et 11°, relatives aux courses réservées et aux courses effectuées via les services de l'intermédiaire de réservation ;
 - pour chaque véhicule enregistré conformément à l'article 17, les données visées à l'article 43, § 1^{er}, 12°, relatives à la mise à la disposition du public via les services de l'intermédiaire de réservation ;
 - l'ensemble des coûts qui sont mis à la charge des affiliés à l'intermédiaire de réservation ;
 - les conditions générales d'affiliation à l'intermédiaire de réservation applicables aux exploitants de services de taxis, lesquelles doivent être conformes aux tarifs visés à l'article 31 et ne peuvent ni interdire aux exploitants de s'affilier également à d'autres intermédiaires de réservation de leur choix, ni imposer de surcoût aux exploitants qui s'affilient à plusieurs intermédiaires de réservation ;
 - les conditions générales d'utilisation des services de l'intermédiaire de réservation applicables aux clients et usagers.

*Article 31
Les tarifs*

§ 1^{er}. Le Gouvernement détermine :

- 1° Pour les services de taxis de station et de rue :
- pour l'ensemble de ces services, avec ou sans réservation :
 - le tarif fixe relatif à la prise en charge de l'usager ;
 - le tarif minimum d'une course ;
 - pour ceux de ces services qui sont prestés moyennant réservation : les tarifs composés minimum et maximum applicables complémentairement au tarif visé au point a), premier tiret ;
 - pour les services de taxis de station sans réservation : le tarif composé fixe applicable complémentairement au tarif visé au point a), premier tiret ;
- 2° pour les services de taxis cérémoniels : le tarif minimum applicable.

§ 2. Ter uitvoering van paragraaf 1 kan de Regering :

- 1° de tarieven bepalen, afhankelijk van met name de categorie of de subcategorie van de taxidienst, het tijdstip, de dag van de week of de nachtperiode waarvan ze de begin- en einduren bepaalt ;
- 2° forfaitaire tarieven invoeren voor bepaalde door haar vastgestelde rittypes ;
- 3° beslissen om in de gevallen die zij bepaalt, tegemoet te komen in de prijs van de rit.

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

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

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

Artikel 32

Reclame in en op de voertuigen

De Regering kan toestaan dat reclame wordt gemaakt op en/of in voertuigen die overeenkomstig artikel 17 zijn geregistreerd. Zij kan in dit verband ook een handvest voor ethische praktijken inzake reclame vaststellen.

TITEL 3

Belastingen en heffingen

Artikel 33

Belasting op de exploitatievergunningen en de erkenningen van platformen

§ 1. Zijn een jaarlijkse belasting verschuldigd als volgt :

- 1° de houder van een exploitatievergunning voor een taxidienst : 600 euro per identificatievignet dat hem in zijn vergunning is toegekend ;

§ 2. En exécution du paragraphe 1^{er}, le Gouvernement peut :

- 1° déterminer les tarifs en fonction notamment de la catégorie ou de la sous-catégorie de service de taxis, de l'heure, du jour de la semaine ou de la période de nuit dont il détermine les heures de début et de fin ;
- 2° décider de tarifs forfaitaires pour certains types de courses qu'il détermine ;
- 3° décider d'intervenir, dans les cas qu'il détermine, dans le prix de la course.

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

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

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

Article 32

Publicité dans et sur les véhicules

Le Gouvernement peut autoriser la publicité sur et/ou dans les véhicules enregistrés conformément à l'article 17. Il peut également, dans ce cadre, arrêter une charte d'éthique publicitaire.

TITRE 3

Les taxes et redevances

Article 33

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

§ 1^{er}. Sont redevables des taxes annuelles suivantes :

- 1° le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis : 600 euros par vignette d'identification attribuée dans son autorisation ;

2° de houder van een erkenning van reserveringstussenpersoon : 20 euro per voertuig dat door de reserverings-tussenpersoon is geregistreerd.

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

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

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

Artikel 34

Heffing op de administratieve prestaties

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

TITEL 4 **Inbreuken en straffen**

Artikel 35

Opsporing en vaststelling van inbreuken

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden die zijn toegekend aan de andere officieren of agenten van de gerechtelijke politie en aan de leden van het operationele kader van de lokale en de federale politie, wijst de Regering de gewestelijke ambtenaren en beambten aan die bevoegd zijn om toe te zien op de uitvoering van deze ordonnantie en haar uitvoeringsmaatregelen.

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

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

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

2° le titulaire d'un agrément d'intermédiaire de réservation : 20 euros par véhicule enregistré par l'intermédiaire de réservation.

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

- 1° l'indice nouveau est celui du mois précédent la date anniversaire de l'entrée en vigueur du présent article ;
- 2° l'indice de base est celui du mois précédent la date d'entrée en vigueur du présent article.

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

Article 34

Redevance sur les prestations administratives

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

TITRE 4 **Les infractions et sanctions**

Article 35

Recherche et constatation des infractions

§ 1^{er}. Sans préjudice des compétences conférées aux autres officiers ou agents de police judiciaire et aux membres du cadre opérationnel de la police locale et fédérale, le Gouvernement désigne les fonctionnaires et agents régionaux compétents pour surveiller l'exécution de la présente ordonnance et de ses mesures d'exécution.

Le Gouvernement détermine les insignes et autres moyens d'identification des fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 1^{er}.

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

§ 3. Les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1^{er} peuvent, dans l'exercice de leur mission :

- 1° bevelen geven aan de chauffeurs ;
- 2° elk onderzoek, elke controle en enquête instellen, en alle inlichtingen inwinnen, en met name :
 - a) iedereen ondervragen ;
 - b) een document of om het even welk stuk opzoeken, raadplegen of opvragen zonder dat ze zich hoeven te verplaatsen ;
 - c) van de opgevraagde documenten een kopie nemen of ze meenemen tegen afgifte van een ontvangstbewijs ;
- 3° een beroep doen op de bijstand van de politiediensten om hen te beschermen tegen feiten van agressie en geweld die tegen hen zouden worden gepleegd of om hen in staat te stellen de moeilijkheden te overwinnen die hen zouden verhinderen hun opdracht te vervullen ;
- 4° de exploitatievergunning of het bekwaamheidsattest in beslag nemen totdat de inbraak is beëindigd ;
- 5° toegang krijgen tot de voertuigen die gebruikt worden voor taxidiensten en tot hun garages ;
- 6° vaststellingen doen en een proces-verbaal opstellen en de nodige maatregelen nemen zodra een voertuig zonder vergunning een voor taxi's gereserveerde parkeerplaats inneemt ;
- 7° in overeenstemming met de relevante bepalingen van het Wetboek van Strafvordering het voertuig dat is gebruikt bij het plegen van een inbraak op deze ordonnantie in beslag nemen, tot stilstand brengen of doen verplaatsen, en dit op kosten en voor risico van de overtreder.

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

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

Artikel 36 Inbreuken en straffen

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

- 1° een taxidienst exploiteren zonder vergunning ;
- 2° een taxirit uitvoeren onder dekking van de vergunning bedoeld in artikel 6, § 1, van het Vlaams decreet van 2019, of van de vergunning bedoeld in artikel 25 van het Vlaams decreet van 2001 of van de vergunning bedoeld

- 1° donner des injonctions aux conducteurs ;
- 2° procéder à tous examens, contrôles, enquêtes, et recueillir toutes informations et notamment :
 - a) interroger toute personne ;
 - b) rechercher, consulter ou se faire produire sans déplacement tout document ou toute pièce ;
- c) prendre copie photographique ou autre des documents demandés, ou les emporter contre récépissé ;
- 3° requérir l'assistance des services de police afin de les protéger contre les violences et les voies de fait qui seraient exercées contre eux ou de leur permettre de lever les difficultés qui les empêcheraient de remplir leur mission ;
- 4° saisir l'autorisation d'exploiter ou le certificat de capacité jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister ;
- 5° obtenir l'accès aux véhicules utilisés pour les services de taxis ainsi qu'à leurs garages ;
- 6° constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule occupe sans autorisation un emplacement de stationnement réservé aux taxis ;
- 7° conformément aux dispositions pertinentes du Code d'instruction criminelle, saisir, immobiliser ou faire déplacer le véhicule ayant servi à commettre une infraction à la présente ordonnance, et ce aux frais, risques et périls du contrevenant.

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

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

Article 36 Infractions et sanctions

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

- 1° exploiter un service de taxis sans autorisation ;
- 2° préster une course de taxis sous le couvert de la licence visée à l'article 6, § 1^{er}, du décret flamand de 2019, ou de l'autorisation visée à l'article 25 du décret flamand de 2001 ou de l'autorisation visée à l'article 3 du décret

in artikel 3 van het Waals decreet van 2007, maar zonder zich te houden aan alle vereisten die verbonden zijn aan de afgifte en de exploitatie van deze vergunning ;

- 3° een voertuig dat niet is geregistreerd voor het verrichten van een dergelijke taxidienst, het voorkomen geven van een taxistandplaatsvoertuig ;
- 4° een voor taxi's voorbehouden parkeerplaats bezetten zonder exploitatievergunning voor een standplaatstaxidienst ;
- 5° zich niet houden aan de door de Regering vastgestelde tarieven voor taxidiensten ;
- 6° geen rekening houden met een door een bevoegde beambte gegeven bevel om te stoppen.

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

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

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

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

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

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

Artikel 37 Inbeslagneming van een voertuig

§ 1. De rechter gelast de inbeslagneming van het voertuig of de voertuigen waarmee een van de in artikel 36, § 1, 1° tot 3° bedoelde inbreuken is gepleegd, indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren.

wallon de 2007, mais sans respecter l'ensemble des exigences liées à la délivrance et à l'exploitation de cette licence ou de cette autorisation ;

- 3° donner les apparences d'un véhicule de taxi de station à un véhicule qui n'est pas enregistré pour préster un tel service de taxis ;
- 4° occuper un emplacement de stationnement réservé aux taxis sans autorisation d'exploiter un service de taxis de station ;
- 5° ne pas respecter les tarifs des services de taxis fixés par le Gouvernement ;
- 6° négliger une injonction d'arrêt donnée par un agent qualifié.

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

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

§ 4. Les dispositions du livre 1^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1^{er} à 3.

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

§ 5. En cas de concours de plusieurs infractions visées aux paragraphes 1^{er} et 2, les montants des amendes sont cumulés sans pouvoir excéder la somme de 20.000 euros.

§ 6. Le tribunal de police est compétent pour connaître des infractions visées aux paragraphes 1^{er} à 3.

Article 37 Confiscation de véhicule

§ 1^{er}. Le juge ordonne la confiscation du ou des véhicule(s) avec le(s)quel(s) l'une des infractions visées à l'article 36, § 1^{er}, 1° à 3°, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) appartient(n) au condamné.

§ 2. De rechter kan de inbeslagneming van het voertuig of de voertuigen waarmee een van de andere in artikel 36, § 1 bedoelde inbreuken is gepleegd, gelasten indien het voertuig of de voertuigen aan de veroordeelde toebehoren.

*Artikel 38
Administratieve boetes*

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

- 1° voor elke administratieve inbreuk begaan door de personen die onder deze ordonnantie of haar uitvoeringsbesluiten vallen ;
- 2° aan iedere andere persoon dan een chauffeur van een straattaxi of een ceremoniële taxi die een taxivoertuig bestuurt, van wie het voertuig zonder vergunning een voor standplaats taxi's voorbehouden plaats inneemt.

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

- 1° het bedrag van de geldboetes bedoeld in paragraaf 1, 1°, mag niet hoger zijn dan 500 euro en moet worden vastgesteld in verhouding tot de ernst van de gepleegde administratieve inbreuk ;
- 2° het bedrag van de geldboetes bedoeld in paragraaf 1, 2°, mag niet lager zijn dan 150 euro en niet hoger zijn dan 250 euro.

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

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

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

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

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

§ 2. Le juge peut ordonner la confiscation du ou des véhicule(s) avec le(s)quel(s) l'une des autres infractions visées à l'article 36, § 1^{er}, a été commise lorsque ce(s) véhicule(s) appartenait(n) au condamné.

*Article 38
Amendes administratives*

§ 1^{er}. Des amendes administratives peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué à cette fin par le Gouvernement :

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

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

- 1° le montant des amendes visées au paragraphe 1^{er}, 1°, ne peut pas dépasser 500 euros et doit être fixé en rapport avec la gravité de l'infraction d'ordre administratif commise ;
- 2° le montant des amendes visées au paragraphe 1^{er}, 2°, ne peut pas être inférieur à 150 euros ni être supérieur à 250 euros.

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

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

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

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

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

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

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

TITEL 5 Instanties en hun bevoegdheden

Artikel 39 Het gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten

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

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

Artikel 40 De Overdrachtscommissie

§ 1. Er wordt een Overdrachtscommissie ingesteld (hierna « de Commissie ») die advies moet uitbrengen over de verzoeken tot overdracht van vergunningen zoals bedoeld in artikel 10, §§ 4 en 5.

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

§ 3. De Commissie wordt :

1° samengesteld uit vertegenwoordigers, benoemd door de Regering of haar gemachtigde, van de volgende vier categorieën, die elk een kwart van de leden vertegenwoordigen :

- a) een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten die worden voorgesteld door de vertegenwoordigers van de taxisector onder de leden van het gewestelijk Adviescomité zoals bedoeld in artikel 39, die er de exploitanten van standplaattaxidiensten vertegenwoordigen ;
- b) een of meer vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer ;
- c) een of meer vertegenwoordigers van de Administratie ;
- d) een of meer deskundigen die door de Regering of haar gemachtigde worden benoemd na een

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

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

TITRE 5 Les instances et leurs compétences

Article 39 Le Comité consultatif régional des services de taxis

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

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

Article 40 La Commission de cession

§ 1^{er}. Il est institué une Commission de cession (ci-après appelée « la Commission ») chargée de rendre un avis sur les demandes de cession d'autorisation visées à l'article 10, §§ 4 et 5.

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

§ 3. La Commission est :

1° composée de représentants, nommés par le Gouvernement ou son délégué, issus des quatre catégories suivantes, représentant chacune un quart des membres :

- a) un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis proposé(s) par les représentants du secteur taxi parmi les membres du Comité consultatif régional visé à l'article 39, qui y représentent les exploitants de services de taxis de station ;
- b) un ou plusieurs représentant(s) des usagers des transports publics ;
- c) un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration ;
- d) un ou plusieurs expert(s) nommé(s) par le Gouvernement ou son délégué après appel à

oproep tot kandidaatstelling van bedrijfsrevisoren en/of accountants en na het advies van het gewestelijk Adviescomité over de ingediende kandidaatstellingen ;

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

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

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

*Artikel 41
De Tuchtraad*

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

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

1° de mogelijkheid voor de chauffeur ten aanzien van wie wordt overwogen een maatregel te treffen, om door de Raad te worden gehoord en zijn hoorzitting voor te bereiden ;

2° de verplichting voor de Raad om zijn adviezen met redenen te omkleden, meer bepaald in het licht van het verweer dat wordt aangevoerd door de chauffeur ten aanzien van wie wordt overwogen een maatregel te treffen.

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

1° een of meer vertegenwoordigers van de Administratie ;

2° een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten die zijn gekozen onder de leden van het gewestelijk Adviescomité zoals bedoeld in artikel 39, die er de exploitanten van taxidiensten vertegenwoordigen ;

3° een of meer vertegenwoordigers van de taxichauffeurs, aangewezen door de representatieve vakbondsorganisaties van deze chauffeurs.

candidatures de réviseurs d'entreprises et/ou d'experts-comptables et avis du Comité consultatif régional sur les candidatures déposées ;

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

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

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

*Article 41
Le Conseil de discipline*

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

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

1° la possibilité pour le chauffeur à l'égard duquel l'adoption d'une mesure est envisagée d'être auditionné par le conseil et de préparer son audition ;

2° l'obligation pour le Conseil de motiver ses avis, au regard notamment des éléments de défense présentés par le chauffeur à l'égard duquel l'adoption d'une mesure est envisagée.

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

1° un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration ;

2° un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis choisi(s) parmi les membres du comité consultatif régional visé à l'article 39, qui y représentent les exploitants de services de taxis ;

3° un ou plusieurs représentant(s) des chauffeurs de taxis désigné(s) par les organisations syndicales représentatives de ces chauffeurs.

§ 4. De mandaattermijn van de leden van de Raad bedraagt één jaar en kan worden verlengd. De leden worden benoemd door de Regering of haar gemachtigde.

TITEL 6 Gegevensbeheer

Artikel 42 Elektronische communicatie

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

§ 2. De Regering of haar gemachtigde kan een computersysteem opzetten en online plaatsen dat bestaat uit een verzameling van de in artikel 43, § 1, bedoelde gegevens. Zij bepaalt de inhoud, de updateprocedures en de technische kenmerken ervan.

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

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

Artikel 43 Verzameling en verwerking van persoonsgegevens

§ 1. De volgende gegevens kunnen worden verzameld en verwerkt in het kader van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten :

- 1° gegevens met betrekking tot de exploitatievergunningen voor een taxidienst, de wachtlijst voor de afgifte van nieuwe exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs, erkenningen van een reserveringstussenpersoon en geregistreerde voertuigen ;
- 2° aanvragen voor een exploitatievergunning voor een taxidienst, voor de overdracht van een dergelijke vergunning, voor een bekwaamheidsattest voor chauffeurs, voor erkenningen van reserveringstussenpersonen en voor de registratie van voertuigen die zijn geweigerd, alsmede de redenen voor de weigering, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de

§ 4. La durée du mandat de membre du Conseil est d'un an, renouvelable. Les membres sont nommés par le Gouvernement ou son délégué.

TITRE 6 Gestions des données

Article 42 Communications électroniques

§ 1^{er}. Toutes les communications et tous les échanges de documents qui s'inscrivent dans le cadre de la présente ordonnance se font par la voie électronique.

§ 2. Le Gouvernement ou son délégué peut créer et mettre en ligne un système informatique constitué d'un recueil des données visées à l'article 43, § 1^{er}. Il en détermine le contenu, les modalités de mise à jour et les caractéristiques techniques.

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

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

Article 43 Collecte et traitement de données à caractère personnel

§ 1^{er}. Les données suivantes peuvent être collectées et traitées dans le cadre de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution :

- 1° les données relatives aux autorisations d'exploiter un service de taxis, à la liste d'attente de délivrance de nouvelles autorisations d'exploiter un service de taxis, aux certificats de capacité de chauffeur, aux agréments d'intermédiaire de réservation et aux véhicules enregistrés ;
- 2° les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis, de cession d'une telle autorisation, de certificat de capacité de chauffeur, d'agréments d'intermédiaire de réservation et d'enregistrement de véhicules qui ont fait l'objet d'un refus, ainsi que les motifs du refus, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du

medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;

- 3° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs en erkenningen van reserveringstussenpersonen die zijn geschorst, alsmede de duur en de redenen voor de schorsing, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- 4° exploitatievergunningen voor een taxidienst, bekwaamheidsattesten voor chauffeurs, erkenningen van reserveringstussenpersonen en inschrijvingen van voertuigen die zijn ingetrokken, alsmede de redenen voor de intrekking, met inbegrip van de strafrechtelijke veroordelingen en de medische ongeschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- 5° informatie over beroepen tegen schorsings- en intrekkingsbeslissingen, alsmede over de door de beroepsinstantie genomen beslissingen ;
- 6° klachten en adviezen van de in artikel 41 bedoelde Tuchtraad ;
- 7° de volgende gegevens over de exploitant :
 - a) de namen en voornamen et/of bedrijfsnaam ;
 - b) het rijksregister- en/of ondernemingsnummer ;
 - c) het adres van de exploitatiezetel van het bedrijf en, in voorkomend geval, van de vestigingseenheid of -eenheden ;
 - d) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ;
 - e) de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid zoals bedoeld in artikel 6 ;
 - f) het sociaal statuut ;
 - g) de identiteit en het sociaal statuut van de chauffeur(s) van de voertuigen van de exploitant ;
- 8. de volgende gegevens over de chauffeur :
 - a) de namen en voornamen, het rijksregisternummer en het adres van de woonplaats ;
 - b) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ;
 - c) de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid zoals bedoeld in artikel 14 ;
 - d) het nummer van het rijbewijs ;
 - e) de geldigheidsdatum van het rijbewijs en van het certificaat van medische geschiktheid ;
 - f) het sociaal statuut ;
 - g) de arbeidsregeling ;

23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;

- 3° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur et les agréments d'intermédiaire de réservation qui ont fait l'objet d'une suspension, ainsi que la durée et les motifs de la suspension, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- 4° les autorisations d'exploiter un service de taxis, les certificats de capacité de chauffeur, les agréments d'intermédiaire de réservation et les enregistrements de véhicules qui ont fait l'objet d'un retrait, ainsi que les motifs du retrait, y compris les condamnations pénales et l'inaptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- 5° les informations relatives aux recours introduits contre les décisions de suspension et de retrait, ainsi que les décisions prises par l'autorité de recours ;
- 6° les plaintes et les avis du Conseil de discipline visé à l'article 41 ;
- 7° les données suivantes relatives à l'exploitant :
 - a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale ;
 - b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise ;
 - c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement ;
 - d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;
 - e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 6 ;
 - f) le statut social ;
 - g) l'identité et le statut social du/des chauffeur(s) conduisant le/les véhicules de l'exploitant ;
- 8° les données suivantes relatives au chauffeur :
 - a) les noms et prénoms, numéro de registre national et adresse du domicile ;
 - b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;
 - c) les données relatives aux conditions de moralité visées à l'article 14 ;
 - d) le numéro de permis de conduire ;
 - e) la date de validité du permis de conduire et du certificat d'aptitude médicale ;
 - f) le statut social ;
 - g) le régime de travail ;

9° de volgende gegevens over de reserveringsbemiddelaars :

- a) de namen en voornamen et/of bedrijfsnaam ;
- b) het rijksregister- en/of ondernemingsnummer ;
- c) het adres van de exploitatiezetel van het bedrijf en, in voorkomend geval, van de vestigingseenheid of -eenheden ;
- d) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ;
- e) de gegevens over de voorwaarden inzake zedelijkheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid zoals bedoeld in artikel 22 ;

10° de volgende gegevens over de ritten die door de taxidiensten zijn uitgevoerd :

- a) de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in 7°, a) tot c) ;
- b) de gegevens over de identificatie van de chauffeur zoals bedoeld in 8°, a) ;
- c) de kentekenplaat van het voertuig ;
- d) de datum ;
- e) de locatiegegevens van het vertrek- en aankomstpunt ;
- f) de uren van vertrek en aankomst ;
- g) het unieke ritnummer ;
- h) de uiteindelijke prijs van de rit ;
- i) de afstand van de rit ;

11° ter aanvulling bij punt 10°, de volgende gegevens over de ritten die na reservering zijn uitgevoerd door de taxidiensten :

- a) de datum en het tijdstip waarop de reservering werd gemaakt ;
- b) de datum, het tijdstip, de plaats van vertrek en de plaats van aankomst van de rit zoals die zijn vastgesteld op het ogenblik dat de reservering werd verricht ;
- c) de overeengekomen prijs voor de rit op het ogenblik dat de reservering werd verricht ;
- d) in voorkomend geval, de gegevens over de overeenkomst voor de ceremonie zoals bedoeld in artikel 27 ;

12° de gegevens over de dagelijkse dienst van het voertuig :

- a) de datums en tijdstippen van het begin en het einde van de dienst ;
- b) de tijdstippen van het begin en het einde van de pauzeperiodes die gedurende de dienst worden genomen ;
- c) het aantal uitgevoerde ritten ;

9° les données suivantes relatives aux intermédiaires de réservation :

- a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale ;
- b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise ;
- c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement ;
- d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;
- e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 22 ;

10° les données suivantes relatives aux courses prestées par les services de taxis :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au 7°, a) à c) ;
- b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au 8°, a) ;
- c) la plaque d'immatriculation du véhicule ;
- d) la date ;
- e) les données de localisation du point de départ et d'arrivée ;
- f) les heures de départ et d'arrivée ;
- g) le numéro unique de la course ;
- h) le prix final de la course ;
- i) la distance de la course ;

11° complémentairement au point 10°, les données suivantes relatives aux courses prestées sur réservation par les services de taxis :

- a) les date et heure auxquelles la réservation a été effectuée ;
- b) les dates, heures et lieux de départ et d'arrivée de la course définis au moment où la réservation a été effectuée ;
- c) le prix convenu pour la course au moment où la réservation a été effectuée ;
- d) le cas échéant, les données relatives au contrat de cérémonie visées à l'article 27 ;

12° les données relatives au service quotidien du véhicule :

- a) les dates et heures de début et de fin du service ;
- b) les heures de début et de fin des périodes de pause prises pendant la durée du service ;
- c) le nombre de courses effectuées ;

- d) de totale afgelegde afstand en daarvan de afstand die werd afgelegd met gebruikers in het voertuig ;
- 13° de volgende gegevens over het voertuig dat wordt geëxploiteerd in het kader van een taxidienst :
- de kentekenplaat ;
 - de gegevens over de technische controle ;
 - de gegevens over de eigendomstitel van het voertuig ;
 - de gegevens over de verzekering.

§ 2. De strafrechtelijke veroordelingen bedoeld in paragraaf 1, 1° tot 4° en 7° tot 9°, hebben alleen betrekking op de inbreuken op de voorwaarden betreffende de zedelijheid van de exploitant, de chauffeur of de reserverings-tussenpersoon zoals bedoeld in artikel 6 of 14 of artikel 22 en op de inbreuken bedoeld in artikel 36.

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

§ 3. Wat betreft de redenen voor medische ongeschiktheid, bedoeld in paragraaf 1, 2°, 3° en 4°, vermeldt de databank enkel de codes zoals bedoeld in bijlage 7 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 zoals die zijn vermeld op het rijbewijs.

§ 4. De databank wordt aangevuld :

- wat betreft de in paragraaf 1, 1° tot 6°, bedoelde gegevens, door de Administratie ;
- wat betreft de in paragraaf 1, 7° tot 13°, bedoelde gegevens, door de exploitanten van een taxidienst, de chauffeurs of de reserveringstussenpersonen.

§ 5. De gegevens worden overgemaakt naar de door de Administratie aangewezen server :

- met betrekking tot de in artikel 43, § 1, 8°, bedoelde gegevens : vóór de inwerkingtreding van de overeenkomst of de wijziging ervan, de aanwerving, de wijziging van de arbeidsregeling, de ontslagneming of het ontslag van een chauffeur ;
- met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 10° : aan het einde van elke rit ;
- met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 11° : Na elke reservering of na het sluiten van de overeenkomst voor de ceremonie ;
- met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 12° : Na elk einde van de dienst ;
- met betrekking tot de gegevens bedoeld in § 1, 13° : voor de ingebruikname van het voertuig.

- d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord ;

13° les données suivantes relatives au véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxis :

- la plaque d'immatriculation ;
- les données relatives au contrôle technique ;
- les données relatives au titre de propriété du véhicule ;
- les données relatives à l'assurance ;

§ 2. Les condamnations pénales visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 4° et 7° à 9°, ne concernent que les infractions aux conditions relatives à la moralité de l'exploitant, du chauffeur ou de l'intermédiaire de réservation visées à l'article 6 ou à l'article 14 ou à l'article 22 et les infractions visées à l'article 36.

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

§ 3. Pour les causes d'inaptitude médicale visées au paragraphe 1^{er}, 2^o, 3^o et 4^o, la base de données ne mentionne que les codes visés à l'annexe 7 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 tels que mentionnés sur le permis de conduire.

§ 4. La base de données est alimentée :

- s'agissant des données visées au paragraphe 1^{er}, 1° à 6, par l'Administration ;
- s'agissant des données visées au paragraphe 1^{er}, 7° à 13°, par les exploitants d'un service de taxis, les chauffeurs ou par les intermédiaires de réservation.

§ 5. Les données sont transférées sur le serveur désigné par l'Administration :

- en ce qui concerne celles visées à l'article 43, § 1^{er}, 8^o : avant l'entrée en vigueur du contrat ou de sa modification, de l'engagement, du changement de régime de travail, de la démission ou du licenciement d'un chauffeur ;
- en ce qui concerne celles visées au § 1^{er}, 10^o : à la fin de chaque course ;
- en ce qui concerne celles visées au § 1^{er}, 11^o : après chaque réservation ou conclusion de contrat de cérémonie ;
- en ce qui concerne celles visées au § 1^{er}, 12^o : après chaque fin de service ;
- en ce qui concerne celles visées au § 1^{er}, 13^o : avant la mise en service du véhicule.

§ 6. Het is de Administratie toegestaan om toegang te krijgen tot de authentieke bronnen met gegevens over de chauffeurs, exploitanten en reserveringstussenpersonen.

Deze gegevens zijn :

1° wat de chauffeur betreft :

- a) de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in § 1, 7°, a) tot c) ;
- b) de gegevens over de identificatie van de chauffeur zoals bedoeld in § 1, 8°, a) ;
- c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel ;
- d) de gegevens over de geldigheid van het rijbewijs ;
- e) de gegevens over de medische geschiktheid zoals bedoeld in artikel 44 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs ;
- f) de gegevens over het sociaal statuut van de werknemers en de arbeidsregeling ;

2° wat de exploitant betreft :

- a) de gegevens over de identificatie van de exploitant zoals bedoeld in § 1, 7°, a) tot c) ;
- b) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel ;
- c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van solvabiliteit ;
- d) de gegevens over het sociaal statuut van de chauffeurs ;
- e) de gegevens over het voertuig of de voertuigen ;

3° wat de reserveringstussenpersoon betreft :

- a) de gegevens betreffende de identificatie zoals bedoeld in § 1, 9°, a) tot c) ;
- b) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van zedelijkheid in overeenstemming met paragraaf 2 van datzelfde artikel ;
- c) de gegevens over de naleving van de voorwaarden van solvabiliteit.

§ 7. De databank is onderworpen aan een strikt gebruikers- en toegangsbeheer, waarbij de toegang wordt beperkt tot de gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de toepassing van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, afhankelijk van de rol die elke begunstigde van toegang vervult.

§ 8. De Administratie heeft op de volgende manieren toegang tot de databank :

§ 6. L'Administration est autorisée à accéder aux sources authentiques contenant les données relatives aux chauffeurs, exploitants, et intermédiaires de réservation.

Ces données sont :

1° en ce qui concerne le chauffeur :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au § 1^{er}, 7^o, a) à c) ;
- b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au § 1^{er}, 8^o, a) ;
- c) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article ;
- d) les données relatives à la validité du permis de conduire ;
- e) les données relatives à l'aptitude médicale visée à l'article 44 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;
- f) les données relatives au statut social des travailleurs et le régime de travail ;

2° en ce qui concerne l'exploitant :

- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au § 1^{er}, 7^o, a) à c) ;
- b) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article ;
- c) les données relatives au respect des conditions de solvabilité ;
- d) les données relatives au statut social des chauffeurs ;
- e) les données relatives au(x) véhicule(s) ;

3° en ce qui concerne l'intermédiaire de réservation :

- a) les données relatives à l'identification visées au § 1^{er}, 9^o, a) à c) ;
- b) les données relatives au respect des conditions de moralité conformément au paragraphe 2 du même article ;
- c) les données relatives au respect des conditions de solvabilité.

§ 7. La base de données est soumise à une gestion stricte des utilisateurs et des accès, l'accès étant limité aux données strictement nécessaires à l'application de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, en fonction du rôle joué par chaque bénéficiaire d'accès.

§ 8. L'Administration accède à la base de données suivant les modalités suivantes :

- 1° wat betreft de in § 1, 1° tot 6° en 13°, bedoelde gegevens : permanent ;
- 2° wat betreft de in § 1, 7° tot 12°, bedoelde gegevens : enkel in het kader van een administratief en/of strafrechtelijk onderzoek naar de naleving van de bepalingen van de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, in geval van een klacht, teneinde de terbeschikkingstelling van het voertuig te verifiëren ;

§ 9. De in paragraaf 1 bedoelde gegevens worden gedurende zes jaar na de stopzetting van de exploitatie waarop ze betrekking hebben, in de databank bewaard.

In afwijking van het eerste lid :

- 1° worden de gegevens van de aanvraag voor een exploitatievergunning, in geval van inschrijving op de in artikel 7 bedoelde wachtlijst en onder voorbehoud van de toepassing van 2°, niet langer dan de datum waarop de aanvrager zonder de gevraagde vergunning te hebben verkregen van de wachtlijst wordt geschrapt, behouden ;
- 2° worden de in § 1, 2° bedoelde gegevens bewaard totdat de rechtsmiddelen die tegen de desbetreffende beslissing openstaan of de termijnen om die middelen in te stellen verstrekken zijn ;
- 3° worden de in § 1, 10° en 11° bedoelde gegevens gedurende twee jaar in de databank bewaard.

Artikel 44

Doelstellingen van de verzameling van persoonsgegevens

De in artikel 43 opgesomde gegevens worden verzameld en verwerkt met het oog op :

- 1° een efficiënt administratief beheer mogelijk maken van de bij deze ordonnantie ingevoerde procedures voor het verlenen en verlengen van vergunningen en erkenningen, het verlenen van vakbekwaamheidsattesten en het registreren van voertuigen ;
- 2° toezicht houden op de naleving van de bepalingen met betrekking tot :
- de voorwaarden voor toekenning en exploitatie, verlenging, opschorting, intrekking van de exploitatievergunning ;
 - de voorwaarden voor toekenning en exploitatie, verlenging, opschorting, intrekking de erkenning van reserveringstussenpersoon ;
 - de voorwaarden voor toekenning, opschorting en intrekking van het bekwaamheidsattest, en de aan de chauffeurs opgelegde eisen ;
 - de aan de voertuigen opgelegde eisen ;
 - de terbeschikkingstelling van het voertuig ;
 - de tarieven die van toepassing zijn op de taxidiensten ;

1° s'agissant des données visées au § 1^{er}, 1° à 6° et 13°, en permanence ;

2° s'agissant des données visées au § 1^{er}, 7° à 12°, uniquement dans le cadre d'une enquête administrative et/ou pénale portant sur le respect des dispositions de l'ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, lors d'une plainte, pour la vérification de la mise à disposition du véhicule ;

§ 9. Les données visées au § 1^{er} sont conservées dans la base de données six ans après la cessation de l'exploitation à laquelle elles se rapportent.

En dérogation à l'alinéa 1^{er} :

- 1° en cas d'inscription sur la liste d'attente visée à l'article 7, et sous réserve de l'application du 2°, les données de la demande d'autorisation d'exploiter ne sont pas conservées au-delà de la date à laquelle le demandeur est rayé de la liste d'attente sans avoir obtenu l'autorisation demandée ;
- 2° les données visées au § 1^{er}, 2°, sont conservées jusqu'à l'expiration des voies de recours ouvertes à l'encontre des décisions en cause, ou des délais pour introduire ces recours ;
- 3° les données visées au § 1^{er}, 10° et 11°, sont conservées dans la base de données pendant 2 ans.

Article 44

Objectifs de la collecte de données à caractère personnel

Les données listées à l'article 43 sont collectées et traitées en vue de :

- 1° permettre une gestion administrative efficace des procédures d'octroi et de renouvellement d'autorisation et d'agrément, d'octroi du certificat de capacité, d'enregistrement du véhicule mises en place par la présente ordonnance ;
- 2° contrôler le respect des dispositions relatives :
- aux conditions d'octroi et d'exploitation, de renouvellement, de suspension, du retrait de l'autorisation d'exploiter ;
 - aux conditions d'octroi et d'exploitation de renouvellement, de suspension, du retrait de l'agrément d'intermédiaire de réservation ;
 - aux conditions d'octroi, de suspension et de retrait du certificat de capacité, et aux exigences imposées aux chauffeurs ;
 - aux exigences imposées aux véhicules ;
 - à la mise à disposition du véhicule ;
 - aux tarifs applicables aux services de taxis ;

3° delen van de gegevens met betrekking tot de voertuigen die worden geëxploiteerd in het kader van een taxidienst, de exploitanten en de bekwaamheidsattesten tussen de bevoegde Brusselse en federale openbare diensten, de bevoegde openbare diensten van de andere Gewesten, de politie en de in artikel 41 bedoelde Tuchtraad.

*Artikel 45
Gebruik van de databank
met persoonsgegevens*

§ 1. De Administratie is de verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de verordening (EU) 2016/679 van het Europese Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

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

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

*Artikel 46
Bekendmaking van bepaalde
persoonsgegevens*

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

- 1° de naam of de benaming van de exploitant ;
- 2° het adres van de exploitatiezetel ;
- 3° het inschrijvingsnummer van de voertuigen ;
- 4° indien de exploitant beschikt over voertuigen die zijn aangepast aan specifieke behoeften van de klanten zelf of van wat zij vervoeren, de soorten behoeften waaraan deze voertuigen zijn aangepast ;
- 5° de geldigheidsduur van de vergunning.

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

3° partager les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité entre les services publics bruxellois et fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police et le Conseil de discipline visé à l'article 41.

*Article 45
Utilisation de la base de données
à caractère personnel*

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

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

L'accès visé à l'alinéa 1^{er} est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demanderesse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences.

*Article 46
Publicité de certaines
données à caractère personnel*

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

- 1° le nom ou la dénomination de l'exploitant ;
- 2° l'adresse du siège d'exploitation ;
- 3° le numéro d'enregistrement des véhicules ;
- 4° si l'exploitant dispose de véhicules adaptés à certains besoins spécifiques des clients eux-mêmes ou de ce qu'ils transportent, le(s) type(s) de besoins au(x)quel(s) ces véhicules sont adaptés ;
- 5° la durée de validité de l'autorisation.

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

TITEL 7
Overgangsperiode

Artikel 47
Momenteel toegestane taxidiensten

§ 1. De exploitatievergunningen voor een taxidienst die oorspronkelijk zijn afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974 blijven geldig tot de in elk van deze vergunningen vermelde datum. Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de voertuigen die er zijn ingeschreven, automatisch als standplaats taxi's beschouwd.

§ 2. In geval van verlenging na de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de in paragraaf 1 bedoelde vergunningen verder beschouwd als zijnde oorspronkelijk afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of de wet van 1974.

§ 3. De exploitanten die een in paragraaf 1 bedoelde vergunning hebben verworven op basis van een procedure voor overdracht tegen betaling waarvoor een gunstig advies is uitgebracht door de Commissie bedoeld in artikel 10bis, eerste lid, 4° van de ordonnantie van 1995 kunnen, binnen twee jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, aan de Regering vragen dat zij hun vergunning van hen zou overkopen.

De exploitanten die van de in het vorige lid bepaalde regeling gebruik hebben gemaakt, mogen geen nieuwe vergunning meer aanvragen om een taxidienst te exploiteren.

De prijs die de Regering voor deze terugkoop betaalt, is forfaitair vastgesteld op 35.000 euro.

Artikel 48
Momenteel toegestane diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur

§ 1. De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995, die een straattaxidienst willen verlenen, brengen dat ter kennis van de Administratie binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

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

TITRE 7
Période transitoire

Article 47
Les services de taxis actuellement autorisés

§ 1^{er}. Les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées initialement en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 restent valables jusqu'à la date prévue par chacune de ces autorisations. Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les véhicules qui y sont enregistrés sont automatiquement considérés comme des taxis de station.

§ 2. En cas de renouvellement après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les autorisations visées au paragraphe 1^{er} restent considérées comme ayant été initialement délivrées en application de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974.

§ 3. Les exploitants qui ont acquis une autorisation visée au paragraphe 1^{er} dans le cadre d'une procédure de cession à titre onéreux ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission visée à l'article 10bis, alinéa 1^{er}, 4^o, de l'ordonnance de 1995 peuvent, dans les deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, demander au Gouvernement de leur racheter leur autorisation.

Les exploitants qui auront bénéficié du dispositif prévu à l'alinéa précédent ne pourront plus demander de nouvelles autorisations d'exploiter un service de taxis.

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

Article 48
Les services de location de voitures avec chauffeur actuellement autorisés

§ 1^{er}. Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 qui souhaitent prêter un service de taxis de rue le font savoir à l'Administration dans les trois mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

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

Tijdens de termijn bedoeld in het eerste lid is het de in het eerste lid bedoelde houders van een exploitatievergunning toegestaan straattaxidiensten te verlenen met naleving van de voorwaarden vermeld in hoofdstuk 2 van titel 2.

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

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

De Regering bepaalt op welke wijze de Administratie aan exploitanten die contact met haar opnemen mag vragen de gegevens die met toepassing van paragraaf 1, tweede lid, zijn meegedeeld, aan te vullen of te vermelden. Indien de exploitant binnen een maand na het versturen van de vraag niet antwoordt, mag de Administratie deze een herinnering sturen. Indien de exploitant binnen een maand na het versturen van de herinnering niet antwoordt, gaat men er automatisch van uit dat deze valt onder de hypothese bedoeld in het eerste lid, 1°.

Tot de toekenning van de nieuwe exploitatievergunning en de identificatie-vignetten of tot zij de kennisgeving ontvangen hebben dat aan hen geen vignet kan worden toegekend overeenkomstig het eerste lid, 2°, is het de betrokken exploitanten toegestaan straat-taxidiensten te verlenen met naleving van de voorwaarden vermeld in hoofdstuk 2 van titel 2.

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

- 1° de administratie verleent prioriteit aan de exploitanten die in orde zijn met de betaling van hun belastingen en sociale bijdragen ;
- 2° indien het aantal exploitanten dat de in 1° bedoelde voorrang geniet, groter is dan het aantal toe te kennen identificatievignetten voor straattaxi's, zal de Administratie :

Pendant le délai visé à l'alinéa 1^{er}, les titulaires d'autorisation visés à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à prêter des services de taxis de rue dans le respect des conditions prévues au chapitre 2 du titre 2.

§ 2. À l'échéance du délai visé au paragraphe 1^{er} :

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

Le Gouvernement précise les modalités suivant lesquelles l'Administration peut demander aux exploitants qui l'ont contactée de compléter ou préciser les informations communiquées en application du paragraphe 1^{er}, alinéa 2. Si l'exploitant ne répond pas dans le mois de l'envoi de la demande, l'Administration peut lui envoyer un rappel. Si l'exploitant ne répond pas dans le mois de l'envoi du rappel, il est automatiquement considéré comme entrant dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, 1°.

Jusqu'à l'attribution de la nouvelle autorisation d'exploiter et des vignettes d'autorisation, ou jusqu'à la réception de la notification de l'absence de vignette à leur attribuer, conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, les exploitants concernés sont autorisés à prêter des services de taxis de rue dans le respect des conditions prévues au chapitre 2 du titre 2.

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

- 1° l'Administration donne la priorité aux exploitants qui sont en ordre de paiement de leurs impôts et de leurs cotisations sociales ;
- 2° si le nombre d'exploitants bénéficiant de la priorité visée au 1° dépasse le nombre de vignettes d'identification destinées aux taxis de rue à attribuer, l'Administration :

- a) deze exploitanten rangschikken in dalende volgorde van anciénniteit, op basis van de datum waarop hun voor het eerst een vergunning is verleend om een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te exploiteren ;
- b) in overeenstemming met deze rangschikking aan elke exploitant het aantal door hem aangevraagde vignetten toeekennen, tot uitputtig van de toe te kennen vignetten.

*Artikel 49
Momenteel gepresteerde
ceremoniële taxidiensten*

Personen die op de dag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie een activiteit uitoefenen die beantwoordt aan de definitie van een ceremoniële taxidienst, beschikken over een termijn van zes maanden vanaf die inwerkingtreding om hun aanvraag voor een exploitatievergunning in te dienen. Zij kunnen hun activiteit voortzetten, met inachtneming van de in de ordonnantie vastgestelde exploitatievoorwaarden, gedurende deze periode van zes maanden en, indien zij hun vergunningsaanvraag binnen deze periode hebben ingediend, totdat zij de beslissing over hun aanvraag hebben ontvangen.

*Artikel 50
Bekwaamheidsattesten van de chauffeurs*

De bekwaamheidsattesten van de chauffeurs die zijn uitgereikt ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 en van haar uitvoeringsbesluiten, blijven geldig. Tenzij anders bepaald, zijn de bepalingen van deze ordonnantie en van haar uitvoeringsbesluiten van toepassing vanaf hun inwerkingtreding.

*Artikel 51
Inbreuken en straffen*

Hoofdstuk V van de ordonnantie van 1995 en de uitvoeringsmaatregelen blijven van toepassing op de lopende procedures.

**TITEL 8
Slot- en opheffingsbepalingen**

*Artikel 52
Opheffingen*

§ 1. Onverminderd het in paragraaf 2 bedoelde geval wordt de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur opgeheven.

§ 2. De sanctieprocedures zoals bedoeld in artikel 35 van dezelfde ordonnantie en vastgesteld ter uitvoering van

- a) classe ces exploitants par ordre décroissant d'ancienneté, sur la base de la date à laquelle leur a été initialement délivrée leur autorisation d'exploiter un service de location de véhicule avec chauffeur ;

- b) conformément à ce classement, attribue à chaque exploitant le nombre de vignettes qu'il a demandé, jusqu'à épuisement des vignettes à attribuer.

*Article 49
Les services de taxis
cérémoniel actuellement prestés*

Les personnes qui, au jour de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, exploitent une activité qui répond à la définition de service de taxis cérémoniels disposent d'un délai de six mois à compter de cette entrée en vigueur pour introduire leur demande d'autorisation d'exploiter. Elles peuvent poursuivre leur activité, dans le respect des conditions d'exploitation prévues par l'ordonnance, durant ce délai de six mois et, si elles ont introduit leur demande d'autorisation dans ce délai, jusqu'à la réception de la décision relative à leur demande.

*Article 50
Les certificats de capacité des chauffeurs*

Les certificats de capacité des chauffeurs délivrés en exécution de l'ordonnance de 1995 et de ses arrêtés d'exécution restent valables. Sauf mention contraire, les dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution s'y appliquent dès leur entrée en vigueur.

*Article 51
Infractions et sanctions*

Le chapitre V de l'ordonnance de 1995 et ses mesures d'exécution restent d'application aux procédures en cours.

**TITRE 8
Dispositions finales et abrogatoires**

*Article 52
Abrogations*

§ 1^{er}. Sans préjudice de l'hypothèse visée au paragraphe 2, l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur est abrogée.

§ 2. Les procédures de sanction des infractions visées à l'article 35 de la même ordonnance et constatées en

die ordonnantie, worden verder onderzocht in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk V van deze ordonnantie.

*Artikel 53
Periodieke evaluatie*

De bij deze ordonnantie ingevoerde regeling wordt in 2025 voor het eerst geëvalueerd en vervolgens om de twee jaar. De Regering stelt de doelstellingen en procedures vast voor deze evaluatie, die ten minste betrekking moet hebben op de socio-economische geschiktheid van de voertuig-quota die ter uitvoering van artikel 4 zijn vastgesteld.

*Artikel 54
Inwerkingtreding*

Deze ordonnantie treedt in werking op de door de Regering bepaalde datum of, uiterlijk, op 22 oktober 2022.

application de celle-ci poursuivent leur instruction conformément aux dispositions du chapitre V de cette ordonnance.

*Article 53
Évaluation périodique*

Le régime mis en place par la présente ordonnance fera l'objet d'une évaluation pour la première fois en 2025 et, ensuite, tous les deux ans. Le Gouvernement arrête les objectifs et les modalités de cette évaluation, qui doit au minimum porter sur l'adéquation socio-économique des véhicules arrêtés en exécution de l'article 4.

*Article 54
Entrée en vigueur*

La présente ordonnance entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement ou, au plus tard, le 22 octobre 2022.

VI. Amendementen

Nr. 01 (van de heer David Weytsman)

Artikel 3

In 5°, de woorden « met uitzondering van de ritten voor zijn eigen klanten » toe te voegen na de woorden « door een niet erkende reserveringsbemiddelaar ».

VERANTWOORDING

De exploitanten moeten een particuliere klantenkring kunnen behouden van vaste klanten die rechtstreeks een beroep op hen doen. Bij gebreke van een reserveringsplatform op gewestelijk niveau zouden zij geen reserveringen meer kunnen ontvangen van een hotel, een website die logies aanbiedt, vaste klanten, enz. Dit is een inbreuk op de rechten van de exploitanten, die nochtans, om deze klantenkring te verkrijgen, blijk hebben gegeven van de omvang van hun bekwaamheid en van de kwaliteit van hun dienstverlening.

Het voorgestelde amendement is derhalve bedoeld om zowel de chauffeurs van straat- als van standplaattaxi's in staat te stellen hun diensten aan hun privéklanten te blijven aanbieden.

Nr. 02 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

Artikel 4

Het § 2 van te wijzigen als volgt :

« § 2. De Regering bepaalt, op voorstel van de in artikel 39 opgerichte onafhankelijke Commissie, voor de standplaattaxi's enerzijds, en voor de straattaxi's anderzijds, het maximale aantal identificatievignetten dat mag worden afgegeven, de reservevoertuigen niet inbegrepen.

Dit aantal wordt vastgesteld op een niveau dat voldoende is om een duurzame groei van de sector te waarborgen ; het mag in geen geval lager liggen dan het aantal voertuigen dat op de datum van inwerkingtreding van de ordonnantie kan aantonen dat zij actief zijn op het grondgebied van Brussel. De regering evalueert dit aantal ten minste elk jaar opnieuw op basis van een voorstel van de in artikel 39 ingestelde onafhankelijke commissie. » ;

VI. Amendements

Nº 01 (de M. David Weytsman)

Article 3

Au 5°, les mots « à l'exception des courses liées à sa propre clientèle » sont ajoutés à la suite des mots « intermédiaire de réservation non agréé ».

JUSTIFICATION

Les exploitants doivent pouvoir demain continuer à entretenir une clientèle privée composée d'habitués qui font directement appel à eux. Ceux-ci, en l'absence d'une plateforme de réservation régionale, ne pourraient plus recevoir de réservations de la part d'un hôtel, d'un site qui propose des hébergements, de clients habitués, etc. C'est une atteinte aux droits d'exploitants qui ont pourtant démontré, pour obtenir cette clientèle, l'étendue de leur aptitude et de la qualité de leur service.

L'amendement proposé vise dès lors à permettre aux chauffeurs de taxi de rue comme de station de pouvoir continuer à proposer leurs services à leur clientèle privée.

Nº 02 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

Article 4

Le § 2 est modifié comme suit :

« § 2. Le Gouvernement fixe, sur proposition de la Commission indépendante institué à l'article 39 pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées, les véhicules de réserve non compris.

Ce nombre est fixé à un niveau suffisant pour assurer la croissance durable du secteur ; il ne peut en aucun cas être inférieur au nombre de véhicules pouvant faire la preuve, à la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance, de leur activité sur le territoire bruxellois. Le Gouvernement réévalue ce nombre au minimum tous les ans, sur proposition de la Commission indépendante institué à l'article 39. » ;

Het § 4 van artikel 4 te wijzigen als volgt :

« § 4. De Regering kan, op voorstel van de in artikel 39 opgerichte onafhankelijke Commissie, voor elk van de door haar gedefinieerde subcategorieën van standplaats taxi's en straattaxi's, het minimale en/of maximale aantal voertuigen waarvoor identificatievignetten mogen worden afgegeven, vaststellen. Ze neemt daarbij de krachtens paragraaf 2 van dit artikel vastgestelde maxima in acht. » ;

Het § 5 te schrappen.**VERANTWOORDING**

In de studie die in opdracht van de regering door het onafhankelijke deskundigenbureau is gemaakt om de hervorming van de sector voor te bereiden, wordt zeer duidelijk gesteld dat een frequente en onafhankelijke herziening van de numerus clausus noodzakelijk is, als men er absoluut toe wil overgaan. Deze beslissing moet ten minste jaarlijks en op basis van onafhankelijk advies worden genomen. Daarom wordt voorgesteld deze adviestaak toe te vertrouwen aan een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van de sector, de administratie, Brussel Mobiliteit, Brupartners en vertegenwoordigers van de regering. In artikel 39 wordt de minimumsamenstelling van deze Commissie omschreven.

De vermelding dat straattaxi's zijn uitgesloten van de definitie van taxi's in de zin van het Verkeersreglement wordt eveneens geschrapt. Dit onderscheid moet worden opgeheven zodat alle taxi's, zowel standplaats taxi's als straattaxi's, gebruik kunnen maken van de busbanen of kunnen parkeren op voorbehouden plaatsen.

Nr. 03 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

*Artikel 4***Het § 5 te schrappen.****VERANTWOORDING**

Het lijkt niet wenselijk het onderscheid tussen straattaxi's en standplaats taxi's in de zin van de definitie van « taxi » in het verkeersreglement te handhaven. Straattaxi's moeten gebruik kunnen maken van de busbanen en van de plaatsen die tot nu toe voor standplaats taxi's waren gereserveerd. Deze laatste zullen andere opdrachten en andere tarieven blijven hanteren, en de standplaats taxi's kunnen de enige blijven op het terrein werken. Met het oog op de doelstellingen inzake de kwaliteit van de dienstverlening aan

Le § 4 de l'article 4 est modifié comme suit :

« § 4. Le Gouvernement peut fixer, sur proposition de la Commission indépendante instituée à l'article 41/1, pour chacune des sous-catégories de services de taxis de station et de taxis de rue qu'il définit, le nombre minimum et/ou maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées. Il respecte, ce faisant, les maxima fixés en application du § 2 du présent article. » ;

Le § 5 est supprimé.**JUSTIFICATION**

L'étude commandée par le Gouvernement au cabinet d'experts indépendants en vue de préparer la réforme du secteur a très clairement identifié le besoin d'une révision fréquente et indépendante du numerus clausus s'il fallait absolument en décider un. Cette décision doit se faire au minimum sur une base annuelle et être décidée sur la base d'un avis indépendant. Il est dès lors proposé de confier cette mission d'avis à une Commission composée de représentants du secteur, de l'Administration, de Bruxelles Mobilité, Brupartners et de représentants du Gouvernement. La composition a minima de cette Commission est définie à l'article 39.

Il est également supprimé la mention excluant les taxis de rue de la définition de taxis au sens du Code de la route. Cette distinction devrait en effet être supprimée pour permettre à l'ensemble des taxis, de station comme de rue, d'emprunter les sites propres de bus ou de se garer sur les emplacements réservés.

Nº 03 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

*Article 4***Le § 5 est supprimé.****JUSTIFICATION**

Il n'apparaît pas opportun de continuer la distinction entre taxi de rue et taxi de station au regard de la définition de « taxi » selon le Code de la route. Les taxis de rue doivent pouvoir rouler sur les bandes réservées au bus et bénéficier des emplacements réservés jusqu'ici aux taxis de station. Ceux-ci continueront d'appliquer des missions différentes et bénéficieront de tarifs différents et les taxis de station peuvent quant à eux rester les seuls à opérer de la maraude. Il est donc normal, au regard des objectifs de

de klant en de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen is het dus normaal dat de twee bovengenoemde taxicategorieën dezelfde voorrechten krijgen.

Nr. 04 (van de heer David Weytsman)

Artikel 4

Een paragraaf § 6 toe te voegen, luidend als volgt :

« § 6. *Voertuigen zonder uitstoot, met inbegrip van elektrische en waterstofvoertuigen, en taxi's voor PBM zijn vrijgesteld van het maximale aantal vignetten dat de Regering op grond van § 2 en § 4 heeft bepaald.* ».

VERANTWOORDING

Gelet op de aanzienlijke vertraging die de elektrificatie van de taxivloot in Brussel heeft opgelopen in vergelijking met andere steden, is het dringend noodzakelijk dat voertuigen zonder uitstoot worden uitgesloten van de numerus clausus die zal worden vastgesteld voor de andere taxicategorieën en subcategorieën waarover de regering zal beslissen.

Daarom wordt hier voorgesteld taxi's zonder uitstoot en taxi's voor PBM uit te sluiten van deze quota. Deze moeten de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling kunnen komen om de noodzakelijke overgang van de sector naar groene mobiliteit te bewerkstelligen.

Nr. 05 (van de heren David Weytsman, Christophe De Beukelaer en mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikel 5

Een § 5 toe te voegen luidend als volgt :

« § 5. *De regering waarborgt dat een exploitatievergunning wordt afgegeven, of een negatief antwoord wordt gegeven, binnen maximaal 6 maanden na de indiening van de aanvraag.* ».

VERANTWOORDING

Het is van essentieel belang dat in de ordonnantie wordt gewaarborgd dat de administratie onberispelijk is bij de behandeling van tot haar gerichte aanvragen. Chauffeurs die aan het proces voor het behalen van een rijbewijs zijn begonnen, hebben vaak aanzienlijke investeringen in tijd en geld gedaan voor hun opleiding of hun voertuig. Hun aanvraag moet binnen een redelijke termijn worden

qualité de service pour le client et des objectifs de mobilité régionaux, de donner aux deux catégories de taxi précitées les mêmes prérogatives.

Nº 04 (de M. David Weytsman)

Article 4

Il est ajouté un paragraphe § 6 libellé comme suit :

« § 6. *Les véhicules à zéro émission, notamment les véhicules électriques et à hydrogène, ainsi que les taxis PMR sont exemptés des nombres maximaux de vignettes fixés par le Gouvernement en application des § 2 et § 4.* ».

JUSTIFICATION

Au regard des retards considérables engendrés au sujet de l'électrification du parc des taxis à Bruxelles en comparaison d'autres villes, il est urgent d'exclure les véhicules zéro émission du numerus clausus qui sera décidé pour les autres catégories et sous-catégories de taxi qui seront décidées par le Gouvernement.

Il est dès lors proposé ici d'exclure de ces quotas les taxis zéro émission ainsi que les taxis PMR. Ceux-ci doivent pouvoir se développer au maximum dans les années à venir afin d'aborder la nécessaire transition du secteur vers une mobilité verte.

Nº 05 (de MM. David Weytsman, Christophe De Beukelaer et Mme Cieltje Van Achter)

Article 5

Il est ajouté un § 5 rédigé comme suit :

« § 5. *Le Gouvernement garantit la délivrance d'une autorisation d'exploiter, ou une réponse négative, dans un délai maximum de 6 mois après l'introduction de la demande.* ».

JUSTIFICATION

Il est primordial de garantir dans l'ordonnance l'irréprochabilité de l'Administration dans le traitement des demandes qui lui sont adressées. Les chauffeurs qui ont commencé des démarches pour obtenir une autorisation ont souvent fait des investissements conséquents, en temps, en argent, pour leur formation ou leur véhicule. Il convient de traiter leur demande dans un délai raisonnable et il est dès

behandeld en het is dan ook nuttig om in de ordonnantie de redelijke termijn aan te geven waarbinnen deze antwoorden moeten worden gegeven. Dit stelt de regering ook in staat de nodige middelen uit te trekken om de tot haar gerichte verzoeken op redelijke en voorbeeldige wijze af te handelen.

Nr. 06 (van de heer David Weytsman, mevr. Cieltje Van Achter en de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 6

In het § 4, het punt 2° te schrappen.

VERANTWOORDING

Het is niet aan de regering om te bepalen hoeveel uren een chauffeur die in het betaald personenvervoer wil werken, moet werken. De vrijheid van ondernemerschap omvat ook de vrijheid om zijn werk en werktijden te kiezen. Als een chauffeur ermee heeft ingestemd stappen te ondernemen om een getuigschrift van vakbekwaamheid, een exploitatievergunning, een geschikt voertuig dat aan de gewestelijke eisen voldoet, en lidmaatschap van een erkend platform te verkrijgen, heeft hij reeds blijk gegeven van zijn bereidheid om te werken. Indien hij ervoor kiest om naast een andere activiteit als zelfstandige in bijberoep te werken, moet hem dat worden toegestaan.

De wens van de regering om te zorgen voor een optimaal gebruik van de verleende vergunningen wordt alleen gerechtvaardigd door haar wens om een zeer lage numerus clausus in te voeren die niet beantwoordt aan de eisen van de sector, de bevolking of de gewestelijke doelstellingen inzake mobiliteit en verkeersveiligheid. Als het aantal afgegeven rijbewijzen zal toenemen, zullen chauffeurs die ervoor kiezen voltijds te werken, zonder problemen kunnen samenwerken met chauffeurs die ervoor kiezen een paar uur per week te werken.

Nr. 07 (van de heer David Weytsman)

Artikel 10

In het § 2, de woorden «of voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die oorspronkelijk werd afgeleverd ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 of van de wet van 1974, gemachtigd deze vergunning geheel of gedeeltelijk over te dragen...» toe te voegen na de woorden «In afwijking van paragraaf 1, eerste lid, is, in een van de gevallen en in overeenstemming met de voorwaarden opgesomd in de volgende paragrafen, en na voorafgaande toestemming door de Regering of haar gemachtigde, de exploitant die houder is van een exploitatievergunning van een taxidienst».

lors utile d'indiquer dans l'ordonnance le délai raisonnable dans lequel ces réponses doivent être effectuées. Cela permet également au Gouvernement d'allouer les moyens nécessaires à un traitement raisonnable et exemplaire des demandes qui lui sont adressées.

Nº 06 (de M. David Weytsman, Mme Cieltje Van Achter et M. Christophe De Beukelaer)

Article 6

Au § 4, le point 2° est supprimé.

JUSTIFICATION

Il n'appartient pas au Gouvernement de décider combien d'heures doit préster un chauffeur qui souhaite travailler dans le secteur du transport rémunéré de personnes. La liberté d'entreprendre comprend la liberté de choisir son travail comme ses horaires de travail. Si un chauffeur a consenti à faire des démarches pour obtenir un certificat de capacité, une autorisation d'exploiter, un véhicule adapté et conforme aux exigences régionales, une affiliation à une plateforme agréée, il a déjà fait la démonstration de sa volonté de travailler. Si celui-ci choisit d'opérer en tant qu'indépendant complémentaire en complément d'une autre activité, il doit pouvoir être autorisé à le faire.

La volonté du Gouvernement d'assurer une utilisation optimale des licences octroyées ne se justifie que par sa volonté d'instaurer un numerus clausus très bas qui ne répond ni aux demandes du secteur, ni aux demandes de la population, ni aux objectifs régionaux de mobilité et de sécurité routière. Si le nombre de licences accordé est fixé à la hausse, les chauffeurs choisissant d'exercer à temps plein pourront sans problème travailler à côté de chauffeurs ayant choisi d'exercer quelques heures par semaine.

Nº 07 (de M. David Weytsman)

Article 10

Au § 2 les mots «ou de location de voiture avec chauffeur délivrée initialement en exécution de l'ordonnance de 1995 ou de la loi de 1974 est autorisé à céder totalement...» sont rajoutés à la suite des mots «En dérogation au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, dans l'une des hypothèses et conformément aux conditions listées aux paragraphes suivants, et après autorisation préalable du Gouvernement ou de son délégué, l'exploitant qui est titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi».

VERANTWOORDING

Er mag geen sprake zijn van verdere discriminatie van straattaxi's, die de enigen zouden zijn die hun vergunning niet kunnen overdragen. Degenen die daarvoor al in aanmerking kwamen, hebben geïnvesteerd in hun voertuigen, hun klanten, hun bedrijven en zij moeten de resultaten van hun werk ook kunnen doorgeven aan hun naaste familie of echtgenoot, met name in geval van ziekte, overlijden of blijvende invaliditeit.

Daarom wordt voorgesteld aan deze historische taxi's en aan de Brusselse VVC's dezelfde overdrachtsrechten toe te kennen om geen nieuwe discriminatie in het leven te roepen waartegen beroep kan worden aangetekend en die dus neerkomt op rechtsonzekerheid. De overdrachtscommissie zal dus moeten beslissen over de overdrachten van de twee categorieën taxi's die bij deze ordonnantie worden ingevoerd.

Nr. 08 (van de heer David Weytsman)

*Artikel 22***Het artikel te vervangen door wat volgt :**

« Art. 22. § 1. De Regering stelt de voorwaarden vast inzake de beroepsbekwaamheid en solvabiliteit waaraan de reserveringsbemiddelaars moeten voldoen om de in artikel 21 bedoelde erkenning te verkrijgen.

§ 2. De voorwaarden van zedelijkheid waaraan de reserveringsbemiddelaars moeten voldoen om hun erkenning te verkrijgen, bestaan erin vast te stellen dat zij in België of in het buitenland niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een van de volgende in kracht van gewijsde gegane veroordelingen, al dan niet met opschorzing :

1° een veroordeling tot een criminale straf die dateert van minder dan tien jaar geleden ;

2° een veroordeling die dateert van minder dan vijf jaar geleden voor een inbreuk : a) op de bepalingen van boek 2, titel III, hoofdstukken I tot V, en titel IX, hoofdstukken I en II, van het Strafwetboek ; b) de bepalingen van boek IV, titel 1, hoofdstuk 1, of boek VI, titel 4, hoofdstukken 1 en 2, van het Wetboek van Economisch Recht ;

3° een sanctie opgelegd ter uitvoering van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens en van de verordening 2016/679 van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen

JUSTIFICATION

Il ne peut être créé une discrimination supplémentaire dans le chef des taxis de rue qui seraient les seuls à ne pouvoir céder leur licence. Ceux qui en bénéficiaient déjà ont déjà consenti des investissements dans leur véhicule, leur clientèle, leur société et ils doivent également pouvoir céder le résultat de leur travail à leur famille proche ou à leur conjoint, notamment en cas de maladie ou de décès ou d'incapacité permanente.

Il est donc proposé de donner les mêmes droits de cession à ces taxis historiques et LVC bruxellois afin de ne pas créer une nouvelle discrimination qui ferait l'objet de recours et serait donc synonyme d'insécurité juridique. La Commission de cession sera donc amenée à statuer sur les cessions des deux catégories de taxi introduites par la présente ordonnance.

Nº 08 (de M. David Weytsman)

*Article 22***L'article est remplacé par ce qui suit :**

« Art. 22. § 1^{er}. Le Gouvernement fixe les conditions de qualification professionnelle et de solvabilité que les intermédiaires de réservation doivent remplir pour obtenir l'agrément visé à l'article 21.

§ 2. Les conditions de moralité que les intermédiaires de réservation doivent remplir pour obtenir leur agrément consistent à établir qu'ils n'ont pas fait l'objet, en Belgique, de l'une des condamnations suivantes, assortie ou non d'un sursis, ayant force de chose jugée :

1° une condamnation datant de moins de dix ans à une peine criminelle ;

2° une condamnation datant de moins de cinq ans pour infraction : a) aux dispositions du livre 2, titre III, chapitres I à V, et titre IX, chapitres I et II, du Code pénal ; b) aux dispositions du livre IV, titre 1^{er}, chapitre 1^{er}, ou du livre VI, titre 4, chapitres 1^{er} et 2, du Code de droit économique ;

3° une sanction prise en exécution de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel et du Règlement 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement

in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.

Er wordt geen rekening gehouden met veroordelingen die zijn gewist of waarvoor de betrokken eerherstel heeft verkregen.

De aanvrager verstrekkt de Administratie, volgens de door de Regering vastgestelde procedures, een uittreksel uit het strafregister dat is afgegeven in overeenstemming met artikel 596, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering en dat minder dan drie maanden oud is.

§ 3. Wanneer de aanvrager van de erkenning een rechtspersoon is, moeten de in paragraaf 2 bedoelde voorwaarden van zedelijkheid zijn vervuld door die rechtspersoon en door elke natuurlijke persoon die zetelt in het statutaire orgaan dat belast is met het dagelijks bestuur van die rechtspersoon, ongeacht of deze natuurlijke personen er zetelen in die hoedanigheid of in de hoedanigheid van vertegenwoordiger van een andere rechtspersoon.

§ 4. De aanvrager van de erkenning moet ofwel een vestigingseenheid in België hebben, of, indien bij de indiening van de erkenningsaanvraag niet aan deze voorwaarde is voldaan, zich ertoe verbinden uiterlijk op de dag vóór de eerste dag waarop zijn reserveringsplatform voor het publiek toegankelijk wordt gemaakt, aan deze voorwaarde te voldoen.

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

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

VERANTWOORDING

De verwijzing naar in het buitenland uitgesproken veroordelingen ten aanzien van de reserveringsbemiddelaars wordt hier geschrapt. In haar huidige vorm zou deze bepaling de meeste bedrijven die in vele landen actief zijn

des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Il n'est pas tenu compte des condamnations effacées ou pour lesquelles l'intéressé a obtenu sa réhabilitation.

Le demandeur communique à l'Administration, selon les modalités déterminées par le Gouvernement, un extrait de casier judiciaire délivré conformément à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle datant de moins de 3 mois.

§ 3. Lorsque le demandeur d'agrément est une personne morale, les conditions de moralité visées au paragraphe 2 doivent être remplies par cette personne morale et par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de cette personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale.

§ 4. Le demandeur de l'agrément doit soit avoir une unité d'établissement en Belgique, soit, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation.

§ 5. Le Gouvernement ou son délégué peut préciser les modalités suivant lesquelles la preuve de la réunion des conditions visées aux paragraphes précédents peut être rapportée.

§ 6. Lorsque la demande d'agrément est introduite par une personne morale : 1° les conditions de solvabilité visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par la personne morale ; 2° les conditions de qualifications professionnelles visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par au moins un gérant ou un administrateur chargé de la gestion journalière ; 3° les conditions de moralité visées au paragraphe 1^{er} doivent être remplies par chaque personne physique qui siège dans l'organe statutaire en charge de la gestion journalière de la personne morale, que ces personnes physiques y siègent en cette qualité ou en qualité de représentant d'une autre personne morale. ».

JUSTIFICATION

Il est supprimé ici la mention faite aux condamnations prononcées à l'étranger à l'égard des intermédiaires de réservation. Cette disposition, en l'état, pourrait empêcher la plupart des sociétés opérant dans de nombreux pays

kunnen belemmeren vanwege kleinere veroordelingen die bovendien inmiddels al opgelost zouden kunnen zijn. Bovendien zou het, wat het voorwerp van hun veroordeling in het buitenland betreft, zeer moeilijk zijn om van de kant van de regering of de administratie te objectiveren; het verband tussen een veroordeling in het buitenland en een feit dat naar Belgisch recht een strafbaar feit zou vormen in de zin van de bepalingen van de onderhavige ordonnantie is immers moeilijk vast te stellen. Het gaat hier om een aanzienlijk werk van juridische analyse waarvoor de steun van justitie nodig is.

Nr. 09 (van de heer David Weytsman)

Artikel 29

In § 1 wordt een punt 4° toe te voegen, luidend als volgt :

« 4° vanaf 1 januari 2025 moeten alle taxivoertuigen, zowel straattaxi's als standplaats taxi's, aan de volgende emissienorm voldoen :

a) indien het voertuig vóór 1 januari 2025 bij de Dienst Inschrijving Voertuigen van de federale overheidsdienst Mobiliteit werd ingeschreven : een ecoscore van ten minste 71 voor voertuigen met vijf zitplaatsen, 66 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen en 56 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen die beantwoorden aan de definitie van minibus, zoals bedoeld in artikel 1, § 2, 48 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen ;

b) indien het voertuig na 1 januari 2025 bij de Dienst Inschrijving Voertuigen van de federale overheidsdienst Mobiliteit werd ingeschreven : een ecoscore van ten minste 74 voor voertuigen met vijf zitplaatsen, 71 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen en 61 voor voertuigen met meer dan vijf zitplaatsen die beantwoorden aan de definitie van minibus, zoals bedoeld in artikel 1, § 2, 48 van het vooroemde koninklijk besluit. ».

VERANTWOORDING

De modernisering van de sector van zowel de straat- als standplaats taxi's en de verbetering van de duurzaamheid van de voertuigen zijn van wezenlijk belang om de gewestelijke doelstellingen inzake luchtkwaliteit en mobiliteit te halen. Daarom wordt voorgesteld de minimumvoorraarden inzake milieuprestaties voor de voertuigen

en raison de condamnations mineures qui pourraient par ailleurs être résolues depuis. De plus, quant à l'objet de leur condamnation à l'étranger, il serait très difficile d'objectiver dans le chef du Gouvernement ou de l'Administration le lien entre une condamnation à l'étranger et un fait qui, d'après la loi belge, constituerait une infraction au sens des dispositions de la présente ordonnance est en effet difficile à établir. Il s'agit ici d'un travail conséquent d'analyse juridique qui devrait nécessiter l'appui de la justice.

Nº 09 (de M. David Weytsman)

Article 29

Au § 1^{er} il est ajouté un point 4^o libellé comme suit :

« 4^o à partir du 1^{er} janvier 2025, l'ensemble des véhicules de taxis de rue comme de station devront répondre à la norme d'émission suivante :

a) si le véhicule a été immatriculé auprès du service Immatriculation des véhicules du service public fédéral Mobilité avant le 1^{er} janvier 2025 : un écoscore d'au moins 71 pour les véhicules à cinq places, 66 pour les véhicules à plus de cinq places et 56 pour les véhicules à plus de cinq places répondant à la définition de minibus, visée à l'article 1^{er}, § 2, 48 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques ;

b) si le véhicule a été immatriculé auprès du service Immatriculation des véhicules du service public fédéral Mobilité après le 1^{er} janvier 2025 : un écoscore d'au moins 74 pour les véhicules à cinq places, 71 pour les véhicules à plus de cinq places et 61 pour les véhicules à plus de cinq places répondant à la définition de minibus, visée à l'article 1^{er}, § 2, 48 de l'arrêté royal précité. ».

JUSTIFICATION

La modernisation du secteur des taxis de rue comme de station et l'amélioration de la durabilité des véhicules est un enjeu fondamental au regard des objectifs régionaux de qualité de l'air et de mobilité. Il est dès lors proposé d'intégrer directement dans l'ordonnance les conditions minimales de performances environnementales des

rechtstreeks in de ordonnantie op te nemen. De hier voorgestelde voorwaarden zijn gebaseerd op de voorwaarden die krachtens de Vlaamse regelgeving worden opgelegd aan de voertuigen voor bezoldigd personenvervoer. Het is immers nuttig om de voorwaarden voor de chauffeurs en de voertuigen met betrekking tot de Vlaamse, Waalse en Brusselse vergunningen zoveel mogelijk gelijk te trekken om het eerder vastgestelde buitenkanseffect te vermijden, waarbij veel Brusselaars naar Vlaanderen of Wallonië gingen om hun vergunning te halen, aangezien de voorwaarden voor de voertuigen minder streng zijn.

De datum van 1 januari 2025 is eveneens gebaseerd op het Vlaamse model en stelt de chauffeurs in staat met een gerust hart een eventuele verandering van voertuig te plannen.

Nr. 10 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

Artikel 31

In § 1 worden de woorden «*De Regering bepaalt*» vervangen door de woorden «*De Regering bepaalt op voorstel van de bij artikel 39 ingestelde onafhankelijke commissie*».

VERANTWOORDING

Het is belangrijk dat over de ontwikkeling van de tarieven nauw overleg wordt gepleegd met de sector, in het bijzonder met de chauffeurs en de reserveringsbemiddelaars, maar ook met de sociale partners, de vakbonden, de administratie en Brussel Mobiliteit. Dit overleg zal gebeuren op basis van het advies van een onafhankelijke commissie waarin alle hier genoemde actoren evenals vertegenwoordigers van de regering worden samengebracht.

Nr. 11 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

Artikel 31

In § 1, punt 1°, het b) te vervangen door wat volgt :

« b) voor de bovengenoemde diensten die op reservering worden verleend : het minimumtarief dat van toepassing is in aanvulling op het onder punt a), eerste streepje, bedoelde tarief; ».

véhicules. Les conditions ici proposées sont calquées sur les conditions imposées aux véhicules de transport rémunéré de personnes selon la réglementation flamande. Il est en effet utile d'uniformiser au maximum les conditions imposées aux chauffeurs et aux véhicules à propos des licences flamandes, wallonnes et bruxelloises afin d'éviter l'effet d'aubaine constaté auparavant avec les nombreux bruxellois qui se rendaient en Flandre ou en Wallonie pour obtenir leur licence, les conditions imposées aux véhicules étant moins restrictives.

La date du 1^{er} janvier 2025 est également calquée sur le modèle flamand et permet aux chauffeurs de planifier sereinement un éventuel changement de véhicule.

Nº 10 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

Article 31

Au § 1^{er} les mots «*Le Gouvernement détermine*» sont remplacés par les mots «*Le Gouvernement détermine, sur proposition de la Commission indépendante fixée à l'article 39*».

JUSTIFICATION

Il est important que l'évolution des tarifs soit étroitement concertée avec le secteur, notamment les chauffeurs et les intermédiaires de réservation mais aussi les partenaires sociaux, les syndicats, l'Administration et Bruxelles Mobilité. Cette concertation se fera sur la base de l'avis d'une Commission indépendante qui rassemble l'ensemble des acteurs évoqués ici ainsi que des représentants du Gouvernement.

Nº 11 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

Article 31

Au § 1^{er}, point 1°, le b) est remplacé par ce qui suit :

« b) pour ceux de ces services qui sont prestés moyennant réservation : les tarifs composés minimum applicables complémentairement au tarif visé au point a), premier tiret ; ».

VERANTWOORDING

Hier wordt verzocht de vermelding van een door de regering vastgestelde maximumprijs te schrappen. Het lijkt niet nuttig de vrijheid van de exploitanten om een hogere prijs te hanteren dan wordt aanbevolen, te beperken als deze prijs aan de klanten wordt meegeleerd.

Deze is overigens aan verandering onderhevig, afhankelijk van een groot aantal parameters, zoals de beschikbaarheid van andere chauffeurs, het tijdstip van de dag, de grote vraag, de concentratie van de aanvragen en de benzinekosten. Daarom verdient het de voorkeur de markt zichzelf te laten reguleren en, bij wijze van sociaal compromis, een minimumprijs op te leggen die voor alle klanten toegankelijk is en de chauffeurs in staat stelt hun beroep op een fatsoenlijke manier uit te oefenen.

Nr. 12 (van de heren David Weytsman, Christophe De Beukelaer, mevr. Carla Dejonghe, de heren Marc-Jean Ghysels, Ahmed Mouhssin, mevr. Els Rochette, de heer Marc Loewenstein en de heer Arnaud Verstraete)

Artikel 31

In § 1, punt 2° worden de woorden «*vaste tarief*» vervangen door het woord «*minimumtarief*».

VERANTWOORDING

Het lijkt hier niet nuttig een vaste prijs te bepalen voor de ritten die door ceremoniële taxidiensten worden gemaakt. In de toekomst zullen zij een reeks verschillende opdrachten kunnen uitvoeren (waarvan de lijst door de regering zal moeten worden vastgesteld) waarvoor dynamische tarieven overwogen moeten kunnen worden.

Ideal zou zijn geweest een vrije prijs toe te staan. Maar om discriminatie met andere marktdeelnemers te voorkomen, stelt de regering dezelfde minimumprijs vast als voor de straat- en standplaattaxi's.

Nr. 13 (van de heer David Weytsman)

Artikel 39

Het artikel te vervangen door wat volgt :

«*Art. 39. Er wordt een onafhankelijke commissie opgericht, de Taxicommissie genaamd, die jaarlijks de numerus clausus moet evalueren. Bij deze evaluatie moet met name rekening worden gehouden met de gewestelijke*

JUSTIFICATION

Il est demandé ici de supprimer la mention d'un prix maximum fixé par le Gouvernement. Il n'apparaît pas utile de restreindre la liberté des exploitants de proposer un prix supérieur à ce qui est recommandé si ce prix est communiqué aux clients.

Celui-ci est d'ailleurs amené à évoluer en fonction d'un nombre important de paramètres comme la disponibilité d'autres chauffeurs, le moment de la journée, la forte demande, la concentration des demandes ou encore le coût de l'essence. Il est donc préférable de laisser le marché se réguler tout en imposant, par compromis social, un prix minimum accessible à tous les clients et permettant aux chauffeurs d'exercer leur métier de manière décente.

Nº 12 (de MM. David Weytsman, Christophe De Beukelaer, Mme Carla Dejonghe, MM. Marc-Jean Ghysels, Ahmed Mouhssin, Mme Els Rochette, MM. Marc Loewenstein et Arnaud Verstraete)

Article 31

Au § 1^{er}, point 2^o le mot «*fixe*» est remplacé par le mot «*minimum*».

JUSTIFICATION

Il n'apparaît pas utile ici de déterminer un prix fixe pour les courses effectuées par les services de taxis de cérémonie. Ceux-ci pourront à l'avenir effectuer une série de missions différentes (dont la liste devra être arrêtée par le Gouvernement) qui doivent pouvoir envisager des tarifs adaptatifs.

L'idéal eût été de permettre un prix libre. Mais afin d'éviter toute discrimination avec les autres acteurs du marché, le gouvernement fixe un prix minimum identique aux taxis de rue et de station.

Nº 13 (de M. David Weytsman)

Article 39

L'article est remplacé par ce qui suit :

«*Art. 39. Il est créé une commission indépendante, appelée Commission Taxi, chargée d'évaluer annuellement le numerus clausus. Cette évaluation devra notamment prendre en compte les objectifs régionaux en matière de*

doelstellingen inzake modal shift, de ontwikkeling van de vraag voor het bezoldigd personenvervoer, de gemiddelde wachttijd om een klant en een chauffeur met elkaar in contact te brengen op de verschillende platforms, de vragen van de tussenpersonen en de sociaal-economische realiteit. De Commissie stelt dan een voorstel op dat zij aan de regering toezendt.

De Regering stelt de nadere regels vast voor de werking, de samenstelling en, indien nodig, de aanvullende opdrachten van de Commissie. De samenstelling ervan omvat echter ten minste alle actoren van de sector (vertegenwoordigers van de chauffeurs van zowel straat- als standplaats taxi's en van de reserveringsbemiddelaars), de vertegenwoordigers van de klanten, de sociale partners via de Economische en Sociale Raad, Brussel Mobiliteit, de Kamer van Koophandel van Brussel, de MIVB, Brussel Mobiliteit en de Administratie.

Deze Commissie zal ook tot taak hebben adviezen uit te brengen over de ontwikkeling van het toepasselijke tariefkader, op basis van de sociaal-economische realiteit van de sector en de behoeften op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Zij zal ook een advies kunnen uitbrengen over de aanvragen tot erkenning van de reserveringsbemiddelaars. ».

VERANTWOORDING

Het is van essentieel belang dat de evaluatie van de numerus clausus en van de tarieven die door de regering worden vastgesteld onafhankelijk kan geschieden. De hier ingestelde commissie maakt het mogelijk de standpunten en belangen van alle actoren in de sector, de bevoegde of belanghebbende administraties en de sociale partners bijeen te brengen. Op basis van de adviezen van deze commissie kan de regering een weloverwogen beslissing nemen over de meest fundamentele aspecten, zoals het ideale aantal vignetten, de tarieven of de voorwaarden voor de erkenning en evaluatie van de aanvragen van de verschillende reserveringsbemiddelaars.

Nr. 14 (van de heer David Weytsman)

Artikel 40

Het § 3 te vervangen door wat volgt :

« § 3. De Commissie wordt :

1° samengesteld uit vertegenwoordigers, benoemd door de Regering of haar gemachtigde, van de volgende vijf categorieën, die elk een vijfde van de leden vertegenwoordigen :

report modal, l'évolution de la demande pour le transport rémunéré de personnes, le temps d'attente moyen pour la mise en relation d'un client et d'un chauffeur sur les différentes plateformes, les demandes des intermédiaires de relation, la réalité socio-économique. La Commission rédige alors une proposition qu'elle transmet au Gouvernement.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la composition, au fonctionnement et le cas échéant aux attributions complémentaires de la Commission. Sa composition comprend néanmoins, a minima, l'ensemble des acteurs du secteur (représentants des chauffeurs de taxis de rue comme de station et des intermédiaires de réservation), les représentants des clients, les partenaires sociaux via le Conseil économique et social, Bruxelles Mobilité, la Chambre de commerce de Bruxelles, la STIB, Bruxelles Mobilité et l'Administration.

Cette Commission aura également pour mission de remettre des avis sur l'évolution du cadre tarifaire applicable, sur la base de la réalité socio-économique du secteur ainsi que des besoins en termes de mobilité et de sécurité routière. Elle pourra également donner un avis sur les demandes d'agrément des intermédiaires de réservation. ».

JUSTIFICATION

Il est essentiel que l'évaluation du numerus clausus et des tarifs qui sont décidés par le Gouvernement puisse se faire de manière indépendante. La Commission ici instituée permet de faire rencontrer la position et les intérêts de l'ensemble des acteurs du secteur, des administrations compétentes ou intéressées ainsi que les partenaires sociaux. Sur la base des avis rendus par ladite Commission, le Gouvernement peut statuer de manière éclairée sur les aspects les plus fondamentaux que sont le nombre idéal de vignettes, les tarifs ou encore les conditions d'agrément et d'évaluation des demandes des différents intermédiaires de réservation.

Nº 14 (de M. David Weytsman)

Article 40

Le § 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. La commission est :

1° composée de représentants, nommés par le Gouvernement ou son délégué, issus des cinq catégories suivantes, représentant chacune un cinquième des membres :

a) een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten die worden voorgesteld door de vertegenwoordigers van de sector van het bezoldigd personenvervoer onder de leden van het gewestelijk Adviescomité zoals bedoeld in artikel 39, die er de exploitanten van standplaatsdiensten vertegenwoordigen ;

b) een of meer vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer ;

c) een of meer vertegenwoordigers van de Administratie ;

d) een of meer deskundigen die door de Regering of haar gemachtigde worden benoemd na een oproep tot kandidaatstelling van bedrijfsrevisoren en/of accountants en na het advies van het gewestelijk Adviescomité over de ingediende kandidaatstellingen ;

(e) een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, voorgesteld door de vertegenwoordigers van de sector van het bezoldigd personenvervoer uit de leden van de in artikel 39 bedoelde onafhankelijke commissie, die de exploitanten van straattaxi's vertegenwoordigen. ».

VERANTWOORDING

Het is volstrekt noodzakelijk dezelfde rechten voor de overdracht van vergunningen te verlenen aan de houders van taxivergunningen en de houders van VVC-vergunningen die deze rechten reeds genoten krachtens de ordonnantie van 1995. Het is daarom ook van essentieel belang ervoor te zorgen dat in de overdrachtscommissie vertegenwoordigers van zowel straat- als standplaatsdiensten zitting hebben. Beide moeten ook worden opgenomen in de samenstelling van de onafhankelijke commissie die is ingesteld bij artikel 39, dat het voorwerp uitmaakt van een ander amendement.

Nr. 15 (van de heer David Weytsman)

Artikel 41

In § 2, het eerste lid te vervangen door wat volgt :

« § 2. De Regering regelt de werking van de Raad, met inbegrip van de voor de Raad geldende procedure. De Raad zal bestaan voor een derde uit vertegenwoordigers van de straatdiensten, voor een derde uit vertegenwoordigers van de standplaatsdiensten en voor een derde

a) un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis proposé(s) par les représentants du secteur du transport rémunéré de personnes parmi les membres du Comité consultatif régional visé à l'article 39, qui y représentent les exploitants de services de taxis de station ;

b) un ou plusieurs représentant(s) des usagers des transports publics ;

c) un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration ;

d) un ou plusieurs expert(s) nommés(s) par le Gouvernement ou son délégué après appel à candidatures de réviseurs d'entreprises et/ou d'experts-comptables et avis du Comité consultatif régional sur les candidatures déposées ;

e) un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de location de voitures avec chauffeur proposé(s) par les représentants du secteur du transport rémunéré de personnes parmi les membres de la Commission indépendante visée à l'article 39, qui y représentent les exploitants de services de taxis de rue. ».

JUSTIFICATION

Il est indispensable de confier les mêmes droits de cession de licence aux titulaires d'autorisations de taxi comme de LVC qui en bénéficiaient déjà en application de l'ordonnance de 1995. Il est donc également essentiel de veiller à ce que la composition de la Commission de cession inclue des représentants des taxis de rue comme des taxis de station. Ceux-ci doivent également être intégrés tous deux dans la composition de la Commission indépendante instituée à l'article 39, ce qui fait l'objet d'un autre amendement.

Nº 15 (de M. David Weytsman)

Article 41

Au § 2, l'alinéa 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Le Gouvernement règle le fonctionnement du Conseil en ce compris la procédure applicable devant lui. Celui-ci sera composé d'un tiers de représentants des taxis de rue, d'un tiers de représentants des taxis de station et d'un tiers de représentants des intermédiaires

uit vertegenwoordigers van de reserveringsbemiddelaars. De voor de Raad geldende procedure moet onder meer voorzien in : ».

VERANTWOORDING

Het is belangrijk dat alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn in het orgaan dat over eventuele sancties zal beslissen. Met dit voorstel van amendement wordt beoogd ervoor te zorgen dat deze vertegenwoordiging eerlijk is en ook de straattaxidiensten, standplaats taxidiensten en reserveringsbemiddelaars omvat.

Nr. 16 (van de heer David Weytsman)

Artikel 47

In § 1 worden de woorden « de exploitatievergunningen voor een taxidienst » vervangen door het woord « vergunningen » en de woorden « of straattaxi's » worden toegevoegd na het woord « standplaats taxi's » ;

In § 3 worden de woorden « van taxidiensten » ingevoegd na de woorden « de exploitanten ».

VERANTWOORDING

Het doel van al deze wijzigingen is een automatische overschakeling mogelijk te maken van de exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering uitvoering van de ordonnantie van 1995. Het lijkt van cruciaal belang om beide categorieën taxi's, de straat- en standplaats taxi's, hetzelfde recht te geven op een automatische overschakeling naar het nieuwe systeem.

Het is inderdaad van cruciaal belang dat op zijn minst alle bestuurders die onder de vorige regeling een vergunning hadden, in Brussel actief kunnen blijven. Het gaat er hier om te voldoen aan de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen en van verkeersveiligheid, maar vooral om zich te laten inspireren door de aanbevelingen van de studie die in opdracht van de regering door onafhankelijke deskundigen is uitgevoerd. Deze hebben herhaaldelijk gewezen op het belang van een voldoende aanbod om te kunnen voldoen aan de snel stijgende vraag en om de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant te waarborgen, die aanzienlijk is verslechterd na de willekeurige en onwettige verbodsmaatregelen waartoe de regering onlangs heeft besloten ten aanzien van bepaalde categorieën chauffeurs, met name de zelfstandigen.

de réservation. La procédure applicable devant lui doit notamment prévoir : ».

JUSTIFICATION

Il est primordial que l'ensemble des acteurs concernés soient représentés dans l'organe qui sera chargé de statuer sur d'éventuelles sanctions. La présente proposition d'amendement vise à assurer que cette représentation soit équitable et intègre à la fois les taxis de rue, les taxis de station ainsi que les intermédiaires de réservation.

Nº 16 (de M. David Weytsman)

Article 47

Au § 1^{er} les mots « d'exploiter un service de taxi » sont supprimés et les mots « ou des taxis de rue » sont ajoutés après les mots « taxis de station » ;

Dans le § 3 les mots « de taxi » sont insérés après les mots « les exploitants ».

JUSTIFICATION

L'ensemble de ces modifications visent à permettre une transition automatique des autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrées en application de l'ordonnance de 1995. Il apparaît en effet crucial de donner aux deux catégories de taxis de rue comme de station le même droit à une transition automatique vers le nouveau système.

Il est en effet crucial de permettre, à minima, à tous les chauffeurs qui possédaient une autorisation sous le précédent régime, de pouvoir continuer à opérer à Bruxelles. Il s'agit ici de rencontrer les objectifs régionaux de mobilité, de sécurité routière mais surtout de s'inspirer des recommandations de l'étude commandée par le Gouvernement auprès d'experts indépendants. Ces derniers ont à plusieurs reprises souligné l'importance de permettre une offre suffisante pour répondre à la demande en forte hausse et d'assurer la qualité du service au client qui s'est considérablement dégradée à la suite des mesures d'interdiction arbitraires et illégales décidées jusqu'il y a peu par le Gouvernement à l'égard de certaines catégories de chauffeurs, notamment les indépendants.

Nr. 17 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

Artikel 48

In § 1 worden de woorden «De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995» vervangen door de woorden «De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur afgegeven ter uitvoering van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur; of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, en de houders van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst ter uitvoering van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer die hun activiteit kunnen aantonen op het Brussels grondgebied».

VERANTWOORDING

De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 dienen automatisch naar het nieuwe systeem te kunnen overschakelen en automatisch straattaxi te worden.

Deze wijziging is dus bedoeld om alleen Vlaamse en Waalse vergunninghouders in staat te stellen bij de administratie een Brusselse vergunning aan te vragen.

Deze wijziging is bedoeld om tegemoet te komen aan het advies van de Raad van State, die het verschil in behandeling tussen standplaatsdiensten en straatdiensten met betrekking tot het verkrijgen van een vergunning volgens de nieuwe regeling of het overdragen van vergunningen die aan straattaxi's toebehoren, discriminerend achtte. Hij oordeelde ter herinnering : «Een dergelijk verschil in behandeling kan afbreuk doen aan de vrijheid van ondernemen in hoofde van de betrokken huidige vergunningshouders en moet in de memorie van toelichting naar behoren verantwoord worden, mede gelet op het feit dat in het voorontwerp niet voorzien wordt in een mechanisme voor de schadeloosstelling van de VVC-exploitanten die genoopt zouden worden om hun activiteit stop te zetten, terwijl artikel 47, § 3, voorziet in een regeling inzake het overkopen van oude vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst waarvan de houders vrijwillig beslissen om hun activiteit stop te zetten».

Nº 17 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

Article 48

Au § 1^{er} les mots «Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995» sont remplacés par «Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, et les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes qui peuvent faire la démonstration de leur activité sur le territoire bruxellois».

JUSTIFICATION

Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 doivent pouvoir transiter automatiquement vers le nouveau système et être automatiquement convertis en taxis de rue.

La présente modification vise donc à laisser uniquement aux détenteurs de licences flamandes et wallonnes la possibilité de demander une licence bruxelloise à l'administration.

Cette modification vise à répondre à l'avis du Conseil d'État, qui a jugé comme discriminatoire la différence de traitement imposée entre les taxis de station et les taxis de rue au sujet de l'obtention d'une autorisation dans le nouveau régime ou de cession des licences appartenant aux taxis de rue. Elle stipulait pour rappel : «Une telle différence de traitement est de nature à porter atteinte à la liberté d'entreprendre des actuels titulaires d'autorisation concernés et sera dument justifiée dans l'exposé des motifs, également eu égard au fait que l'avant-projet ne prévoit aucun mécanisme d'indemnisation des exploitants de LVC qui seraient contraints d'arrêter leur activité, alors que l'article 47, § 3, organise le rachat d'anciennes autorisations d'exploiter un service de taxis dont les titulaires décident volontairement d'arrêter leur activité.».

Nr. 18 (van de heren David Weytsman en Christophe De Beukelaer)

Artikel 48

In § 2 wordt het punt 1° vervangen door wat volgt :

« 1° de houder van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur afgegeven ter uitvoering van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur, of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, of de houder van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst ter uitvoering van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer die zijn activiteit op het Brussels grondgebied bij Brussel Mobiliteit kan aantonen maar die geen contact heeft opgenomen met de Administratie, is niet langer gemachtigd om straattaxidiensten te verrichten overeenkomstig § 1, derde lid, en de termijn van 3 maanden. ».

VERANTWOORDING

De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 dienen automatisch naar het nieuwe systeem te kunnen overschakelen en automatisch straattaxi te worden. Daarom wordt voorgesteld de verwijzing naar het feit dat zij geen contact hebben opgenomen met de administratie te schrappen en te vervangen door een bepaling voor het geval dat Vlaamse en Waalse vergunningshouders geen aanvraag hebben ingediend binnen de drie maanden waarin is voorzien in § 1. In dit laatste geval zouden zij geen taxidiensten meer mogen verlenen.

Nr. 19 (van de heer David Weytsman)

Artikel 50

Aan het slot een nieuw lid toe te voegen dat luidt als volgt luidt :

« Bij wijze van uitzondering worden bestuurders die sedert ten minste drie jaar vóór de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie in Brussel diensten hebben verleend en houder zijn van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die is afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995, alsmede bestuurders die houder zijn van een Vlaamse of Waalse vergunning en die hun activiteit op

Nº 18 (de MM. David Weytsman et Christophe De Beukelaer)

Article 48

Au § 2, le point 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur; ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, ou le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes, qui peut faire la démonstration de son activité sur le territoire bruxellois auprès de Bruxelles Mobilité mais qui n'a pas contacté l'Administration, n'est plus autorisé à prêter des services de taxi de rue conformément au § 1^{er}, alinéa 3 et du délai de 3 mois ».

JUSTIFICATION

Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 doivent pouvoir transiter automatiquement vers le nouveau système et être automatiquement convertis en taxis de rue. Il est dès lors proposé de supprimer la mention envisageant que ceux-ci n'auraient pas contacté l'administration et de la remplacer par une disposition prévoyant le cas où les titulaires de licences flamandes et wallonnes n'auraient pas formulé de demande endéans les 3 mois prévus au § 1^{er}. Dans ce dernier cas de figure, ceux-ci ne seraient plus autorisés à prêter des services de taxis.

Nº 19 (de M. David Weytsman)

Article 50

Il est ajouté *infine* un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Par exception, les chauffeurs qui prestaient des services à Bruxelles depuis minimum trois ans avant la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance et qui sont titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995, ainsi que les chauffeurs détenteurs d'une licence flamande ou wallonne qui peuvent faire la démonstration de leur activité sur le territoire bruxellois

het grondgebied van Brussel kunnen aantonen bij Brussel Mobiliteit, vrijgesteld van de verplichting een bekwaamheidsattest over te leggen. ».

VERANTWOORDING

De chauffeurs die op grond van de vorige ordonnantie van 1995 al drie jaar lang een vergunning hadden, hebben al hun kwalitatieve inzet ten dienste van de mobiliteit in Brussel bewezen. Zij zijn allemaal onderworpen aan een voortdurende evaluatie van de dienst die zij verlenen via de beoordelingssystemen die geïntegreerd zijn in de platforms die zij gebruiken. Hun kennis van Brussel, talen en klanten is dus gecertificeerd, en het lijkt onbillijk om deze chauffeurs te vragen een extra examen af te leggen.

Daarbij komt nog dat de Administratie al vele maanden aanzienlijke vertragingen heeft opgelopen bij de organisatie van informatiesessies en examens voor de bekwaamheidsattesten. Geen enkele tekortkoming van de administratie kan een eerlijke en snelle overgang in de weg staan voor chauffeurs die vroeger al een vergunning hadden en gedurende meer dan 3 jaar vóór de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie hun vakbekwaamheid hebben bewezen. De betrokken chauffeurs zullen niettemin worden uitgenodigd om van het attest en de informatiesessies gebruik te maken, indien zij dat wensen.

Het desbetreffend besluit zal dus op basis van dit amendement gewijzigd worden.

Nr. 20 (van de heer David Weytsman)

Artikel 53

Het artikel te vervangen door wat volgt :

« Art. 53. De bij deze ordonnantie ingevoerde regeling wordt in 2025 voor het eerst en vervolgens jaarlijks geëvalueerd worden. De Regering stelt de doelstellingen en procedures vast voor deze evaluatie. De Regering beslist over de doelstellingen en nadere regels voor deze evaluatie. « Het overeenkomstig artikel 4, §§ 2 en 4 vastgestelde aantal vignetten wordt ook ten minste jaarlijks door de Regering opnieuw geëvalueerd op grond van een voorstel van de in artikel 39 ingestelde onafhankelijke commissie. ».

VERANTWOORDING

De evaluatie van deze ordonnantie moet jaarlijks worden uitgevoerd op basis van een onafhankelijk advies van een commissie die ten minste bestaat uit vertegenwoordigers van de sector, vertegenwoordigers van de Administratie,

auprès de Bruxelles Mobilité, sont exemptés de l'obligation de présenter un certificat de capacité. ».

JUSTIFICATION

Les chauffeurs qui bénéficiaient déjà d'une autorisation depuis trois ans sous le scope de la précédente ordonnance de 1995 ont déjà démontré la qualité de leur engagement au service de la mobilité à Bruxelles. Ils font tous l'objet d'une évaluation constante du service qu'ils offrent via les systèmes de notation intégrés dans les plateformes qu'ils utilisent. Leur connaissance de Bruxelles, des langues, des clients est donc certifiée, il apparaît injuste de demander à ces chauffeurs de passer un examen supplémentaire.

Il faut rajouter à cela que l'Administration connaît depuis de nombreux mois des retards considérables dans l'organisation des séances d'information et d'exams relatifs aux certificats de capacité. Aucun manquement dans le chef de l'administration ne peut entraver une transition équitable et rapide des chauffeurs qui étaient déjà titulaires d'une licence auparavant et qui ont fait la démonstration de leur professionnalisme durant plus de trois ans avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance. Les chauffeurs concernés seront néanmoins invités à bénéficier du certificat et des séances d'information si ceux-ci le souhaitent.

L'arrêté afférent sera dès lors amendé sur la base du présent amendement.

Nº 20 (de M. David Weytsman)

Article 53

L'article est remplacé par ce qui suit :

« Art. 53. Le régime mis en place par la présente ordonnance fera l'objet d'une évaluation pour la première fois en 2025 et, ensuite, tous les ans. Le Gouvernement arrête les objectifs et les modalités de cette évaluation. Le nombre de vignettes arrêté en exécution de l'article 4, §§ 2 et 4 sera lui aussi réévalué au minimum chaque année par le Gouvernement sur la base d'une proposition de la Commission indépendante institué à l'article 41/1. ».

JUSTIFICATION

L'évaluation de la présente ordonnance doit être opérée annuellement sur la base d'un avis émis de manière indépendante par une commission composée, a minima, des représentants du secteur, des représentants de l'Administration,

van de sociale partners en van Brussel Mobiliteit. Deze commissie zal het ook mogelijk maken de door de numerus clausus vastgestelde drempel regelmatig te evalueren en hem op flexibele wijze te laten evolueren ten aanzien van de behoeften van de bestuurders, de reserveringsbemiddelaars, de consumenten en de modal shift-doelstellingen van het Gewest.

Nr. 21 (van de heer David Weytsman)

Artikel 53

De woorden «*De Regering stelt de doelstellingen en procedures vast voor deze evaluatie, die ten minste betrekking moet hebben op de socio-economische geschiktheid van de voertuigquota die ter uitvoering van artikel 4 zijn vastgesteld*» **te vervangen door de woorden** «*Het overeenkomstig artikel 4 vastgestelde aantal vignetten wordt ten minste jaarlijks door de regering opnieuw geëvalueerd op grond van een voorstel van de bij artikel 39 ingestelde onafhankelijke commissie, die nagaat of de vastgestelde quota in overeenstemming zijn met de socio-economische context van de sector.*».

VERANTWOORDING

Deze wijziging zal het mogelijk maken de door de numerus clausus vastgestelde drempel regelmatig te evalueren en hem op flexibele wijze te doen evolueren ten aanzien van de behoeften van de bestuurders, de reserveringsbemiddelaars, de consumenten en de modal shift-doelstellingen van het Gewest.

Nr. 22 (van de heren Youssef Handichi en Francis Dagrin)

Artikel 4

Het § 2 te vervangen door hetgeen volgt :

«*§ 2. Het maximale aantal voertuigen waarvoor identificatievignetten mogen worden afgegeven, de reservevoertuigen niet inbegrepen, wordt voor de standplaats taxi's enerzijds en voor de straat taxi's anderzijds, bij ordonnantie vastgesteld, na besprekking in het Brussels Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de standplaats taxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de straat taxidiensten.*

Deze quota's worden voor de eerste maal vastgesteld in het jaar waarin deze ordonnantie in werking treedt en vervolgens om de twee jaar. ».

des partenaires sociaux et de Bruxelles Mobilité. Celle-ci permettra également d'évaluer de manière régulière le seuil fixé par le numerus clausus et de le faire évoluer de manière flexible au regard des besoins des chauffeurs, des intermédiaires de réservation, des consommateurs et des objectifs de reports modaux de la Région.

Nº 21 (de M. David Weytsman)

Article 53

Les mots «*Le Gouvernement arrête les objectifs et les modalités de cette évaluation, qui doit au minimum porter sur l'adéquation socio-économique des quotas de véhicules en exécution de l'article 4*» **sont remplacés par les mots** «*Le nombre de vignettes arrêté en exécution de l'article 4 est réévalué au minimum tous les ans par le Gouvernement sur la base d'une proposition de la Commission indépendante institué à l'article 39 qui évalue l'adéquation des quotas fixés avec le contexte socio-économique du secteur.*».

JUSTIFICATION

Cette modification permettra d'évaluer de manière régulière le seuil fixé par le numerus clausus et de le faire évoluer de manière flexible au regard des besoins des chauffeurs, des intermédiaires de réservation, des consommateurs et des objectifs de reports modaux de la Région.

Nº 22 (de MM. Youssef Handichi et Francis Dagrin)

Article 4

Le § 2 est remplacé par ce qui suit :

«*§ 2. Le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées, les véhicules de réserve non compris, est fixé, pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, par ordonnance, après discussion au Parlement bruxellois avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des services de taxis de rue.*

Ces quotas sont déterminés une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans. ».

VERANTWOORDING

De standplaats taxi- en straat taxidiensten vervullen een taak van algemeen belang. Over de vaststelling van de quota moet een parlementair debat worden gehouden in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de sector. Het is noodzakelijk de rendabiliteit van de sector te verzekeren.

Nr. 23 (van de heren Youssef Handichi en Francis Dagrin)

*Artikel 31***Het § 1 te vervangen door wat volgent :**

« § 1 de tarieven worden als volgt vastgelegd :

1° voor het transport via standplaats taxi's en straat taxi's :

a) voor al deze diensten, met of zonder reservering :

i) het tarief voor het afhalen van de gebruiker : 2,40 euro tussen 06.00 en 22.00 uur en 4,40 euro tussen 22.00 en 06.00 uur ;

ii) het tarief per kilometer : 1,80 euro per kilometer voor trajecten binnen het Brussels Gewest en 2,70 euro per kilometer voor het gedeelte van het traject buiten het Brussels Gewest ;

iii) het wachttarief, wanneer de taxi rijdt met een snelheid van minder dan 16,5 km/u, bedraagt 0,50 euro per minuut ;

b) voor die diensten die op basis van reservering worden verleend, wordt het samengestelde minimum- en maximumtarief dat van toepassing is ter aanvulling op het onder a), ii) bedoelde tarief, voor het eerst vastgesteld in het jaar van de inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na besprekking in het Brussels Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaats taxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de straat taxidiensten ;

c) de reserveringsplatformen mogen over de onder a) en b) bepaalde tarieven geen commissie van meer dan 15 % innen ;

JUSTIFICATION

Les services de taxis de station et de rue remplissent une mission d'intérêt public. La fixation des quotas doit faire l'objet d'un débat parlementaire en présence des représentants du secteur. Il est nécessaire d'assurer la rentabilité du secteur.

Nº 23 (de MM. Youssef Handichi et Francis Dagrin)

*Article 31***Le § 1^{er} est remplacé par ce qui suit :**

« § 1^{er} Les tarifs sont fixés comme suit :

1° pour le transport par taxis de station et de rue :

a) pour l'ensemble de ces services, avec ou sans réservation :

i) la prise en charge de l'usager : 2,40 euros entre 6 h et 22 h et 4,40 euros entre 22 h et 6 h ;

ii) le tarif au kilomètre : 1,80 euro par kilomètre pour les trajets effectués dans les limites de la Région bruxelloise et 2,70 euros par kilomètre pour la partie du parcours située en dehors de la Région bruxelloise ;

iii) le tarif d'attente, lorsque le taxi roule à une vitesse inférieure à 16,5 km/h, est de 0,50 euro par minute ;

b) pour ceux de ces services qui sont prestés moyennant réservation, les tarifs composés minimum et maximum applicables complémentairement au tarif visé au point a), ii) sont fixés une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement bruxellois avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de rue ;

c) les plateformes de réservation ne peuvent prendre une commission sur les tarifs déterminés aux a) et b) supérieure à 15 % ;

d) voor de standplaattaxidiensten zonder reservering wordt het vaste samengestelde tarief dat van toepassing is ter aanvulling op het onder a), ii) bedoelde tarief, voor het eerst vastgesteld in het jaar van inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na bespreking in het Brussels Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaattaxidiensten;

e) de in de vorige ledien vastgestelde tarieven worden voor het eerst herzien in het jaar van inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na bespreking in het Brussels Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de standplaattaxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de straattaxidiensten.

Bij een inflatie van meer dan 3% worden de tarieven automatisch geïndexeerd op basis van de « gezondheidsindex »,

2° voor de ceremoniële taxidiensten bepaalt de regering het vaste tarief. ».

VERANTWOORDING

De standplaattaxidiensten en de straattaxidiensten vervullen een opdracht van openbaar belang. Over de vaststelling van de tarieven moet een parlementair debat gehouden worden in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de sector. Dit zal ervoor zorgen dat de chauffeurs een behoorlijk inkomen ontvangen en dat de gebruikers een eerlijke prijs betalen voor de dienst.

Bovendien garandeert een minimumtarief nog altijd geen billijk gegarandeerd minimuminkomen. Daarom moet de marge die de platformen op de taxiritten nemen, geplafonneerd worden.

Nr. 24 (van de heren Youssef Handichi en Francis Dagrin)

Artikel 31

Het § 2 te schrappen.

VERANTWOORDING

De taxidiensten met een standplaats en in de straat vervullen een rol van openbaar belang. Het bepalen van de tarieven moet het voorwerp uitmaken van een parlementair

d) pour les services de taxis de station sans réservation, le tarif composé fixe applicable complémentairement au tarif visé au point a), ii) est fixé une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement bruxellois avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station ;

e) les tarifs fixés aux alinéas précédents sont revus une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement bruxellois avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de rue.

Si l'inflation dépasse les 3 %, les tarifs sont automatiquement indexés sur la base de « l'indice santé »,

2° pour les services de taxis cérémoniels, le gouvernement détermine le tarif fixe. ».

JUSTIFICATION

Les services de taxis de station et de rue remplissent une mission d'intérêt public. La fixation des tarifs doit faire l'objet d'un débat parlementaire en présence des représentants du secteur. C'est ainsi que les chauffeurs percevront un revenu digne et que les utilisateurs paieront le juste prix du service.

En outre, un tarif minimum de la course ne garantit toujours pas un revenu minimum correct garanti. C'est pourquoi il faut plafonner la marge que prennent les plateformes sur les courses de taxi.

Nº 24 (de MM. Youssef Handichi et Francis Dagrin)

Article 31

Le § 2 est supprimé.

JUSTIFICATION

Les services de taxis de station et de rue remplissent une mission d'intérêt public. La fixation des tarifs doit faire l'objet d'un débat parlementaire en présence des

debat in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de sector. Dit zal ervoor zorgen dat de chauffeurs een behoorlijk inkomen ontvangen en dat de gebruikers een billijke prijs betalen voor de dienst.

Nr. 25 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 3

Aan het slot van punt 5° de woorden « met uitzondering van zijn eigen klanten voor wie het gebruik van een taximeter zal worden toegestaan » toe te voegen.

VERANTWOORDING

Het is niet normaal om chauffeurs te verbieden privé-klanten te hebben, aangezien dit indruist tegen elke verantwoording van het vrije ondernemerschap. Met dit amendement willen wij alle taxichauffeurs in staat stellen hun beroep ten volle uit te oefenen. Door het gebruik van de taximeter toe te voegen, maken wij het mogelijk dit op een gecontroleerde manier te doen.

Nr. 26 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 4

Het § 2 te vervangen door wat volgt :

« § 2 *Op basis van een aanbeveling van een onafhankelijke instantie, die zich moet baseren op een onafhankelijk marktonderzoek bepaalt de Regering, voor de standplaats taxi's enerzijds, en voor de straattaxi's anderzijds, het maximale aantal identificatievignetten dat mag worden afgegeven, de reservevoertuigen niet meegekend.* ».

VERANTWOORDING

De regering moet op transparante en onafhankelijke wijze een numerus clausus kunnen vaststellen, anders stellen wij de sector bloot aan partijdigheid en ongelijkheid. Bovendien bestaat er een reëel gevaar dat de markt verstikt, zodat een onafhankelijke instantie het aantal voertuigen en de behoeften in Brussel moet kunnen bekijken.

Nr. 27 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 4

Het § 5 te vervangen door wat volgt :

représentants du secteur. C'est ainsi que les chauffeurs percevront un revenu digne et que les utilisateurs paieront le juste prix du service.

Nº 25 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 3

In fine du du point 5°, les mots « à l'exception faite de sa propre clientèle pour qui l'usage d'un taximètre sera autorisé » sont ajoutés.

JUSTIFICATION

Il n'est pas normal d'interdire à des chauffeurs une clientèle privée, cela va à l'encontre de toute justification de libre entreprise. Par cet amendement, nous voulons permettre aux chauffeurs de tous les taxis d'exercer pleinement leur profession. En rajoutant l'usage du taximètre, nous permettons de faire cela de manière encadrée.

Nº 26 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 4

Le § 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2 *Sur la base d'une recommandation d'un organe indépendant qui aura pour obligation de se baser sur une étude indépendante du marché, le Gouvernement fixe, pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées, les véhicules de réserve non compris.* ».

JUSTIFICATION

Le gouvernement doit pouvoir établir un numerus clausus de manière transparente et indépendante, à défaut nous exposons le secteur à une partialité et une inégalité. De plus, un réel risque d'asphyxie du marché existe, un organe indépendant doit donc pouvoir se pencher sur le nombre de véhicules et les besoins bruxellois.

Nº 27 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 4

Le § 5 est remplacé par ce qui suit :

« § 5 Alle standplaats taxi's en straattaxi's worden beschouw als taxi's in de zin van het Verkeersreglement. ».

VERANTWOORDING

Deze differentiatie wordt in de tekst verantwoord door het feit dat de politie niet in staat zou zijn straattaxi's van privévoertuigen te onderscheiden. Er bestaan echter wel T-platen. In het licht van het Europese mededingingsrecht heeft deze differentiatie geen geldige verantwoording. Alle taxi's moeten derhalve als zodanig worden beschouwd in het kader van het verkeersreglement.

Nr. 28 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 5

Een § 5 toe te voegen, luidend als volgt :

« § 5 Binnen zes maanden na de aanvraag van een exploitatievergunning moet de administratie de aanvrager een antwoord hebben gegeven. ».

VERANTWOORDING

Het is moeilijk voorstelbaar dat tijdens de overgangsperiode een periode van twee jaar zou gelden voor alle VVC-chauffeurs die een exploitatievergunning moeten aanvragen, aangezien zij zekerheid moeten krijgen en hun werk moeten kunnen blijven doen.

Nr. 29 (van de heren Christophe De Beukelaer, David Weytsman en mevr. Cieltje Van Achter)

Artikel 14

Een § 4 toe te voegen, luidend als volgt :

« § 4 Aan iedere chauffeur die voldoet aan de voorwaarden van § 2 van dit artikel en die het beroep sedert meer dan twee jaar voltijs en zonder onderbreking uitoefent, wordt een bekwaamheidsattest toegekend. ».

VERANTWOORDING

Volgens Brussel Mobiliteit en de hele sector zal deze overgang de administratie doen dichtslippen. Door chauffeurs die ervaren en bekwaam zijn en aan de voorwaarden voldoen toe te staan onmiddellijk een bekwaamheidsattest te ontvangen, zal de overgang vlotter verlopen.

« § 5. Tous les taxis, tant de station que de rue, sont considérés comme des taxis au sens du Code de la route. ».

JUSTIFICATION

Cette différenciation est justifiée dans le texte par le fait que les services de police seraient incapables de distinguer les taxis de rue de véhicules particuliers. Les plaques T existent pourtant bel et bien. Au vu du droit européen de la concurrence, cette différenciation n'a aucune justification valable. Dès lors, tout taxi doit être considéré comme tel au sens du Code de la route.

Nº 28 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 5

Il est ajouté un § 5 rédigé comme suit :

« § 5. Endéans les 6 mois de la demande d'autorisation d'exploiter l'administration doit avoir fourni une réponse au demandeur. ».

JUSTIFICATION

On imagine mal durant la période de transition des délais de deux ans s'appliquer à tous les chauffeurs LVC qui se doivent de demander une autorisation d'exploitation, ceux-ci doivent pouvoir être fixés tout en pouvant continuer à effectuer leur travail.

Nº 29 (de MM. Christophe De Beukelaer, David Weytsman et Mme Cieltje Van Achter)

Article 14

Il est ajouté un § 4 rédigé comme suit :

« § 4. Tout chauffeur répondant aux conditions du § 2 du présent article, et, pratiquant depuis plus de deux ans le métier à temps plein et sans interruption se voit décerner un certificat de capacité. ».

JUSTIFICATION

De l'avis même de Bruxelles Mobilité et de tout le secteur, cette transition va engorger l'administration. Permettre aux chauffeurs ayant acquis de l'expérience, étant compétents et rentrant dans les conditions d'immédiatement se voir décerner un certificat de capacité permettra d'assurer une transition plus sereine.

Nr. 30 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 22

In § 2, eerste lid, de woorden « *of in het buitenland* » te schrappen

In § 3, het derde lid te schrappen.

VERANTWOORDING

Het is niet duidelijk waarom een bedrijf dat naar Belgisch recht niet werd veroordeeld voor de feiten in kwestie, te veroordelen zou zijn op basis van een buitenlands vonnis, behalve om bepaalde bedrijven voortdurend te viseren. Ter herinnering : de verschillende rechtspersoonlijkheden zouden voldoende moeten zijn om deze los te koppelen van de veroordelingen. In de praktijk zou dit amendement de platforms in staat stellen hun activiteiten in Brussel voort te zetten. Anders zou geen van de aanwezige grote platforms kunnen blijven functioneren.

Nr. 31 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 24

In punt 2º aan het einde de woorden « *sinds de inwerkingtreding van deze tekst* » toe te voegen.

VERANTWOORDING

Het spreekt vanzelf dat een operator het sociaal recht nauwgezet moet naleven, maar laten we niet vergeten dat er geen geschikt juridisch kader bestond, en dat is nu juist de bestaansreden van deze tekst, om het kader aan te passen. Het feit dat bedrijven in een onduidelijke juridische situatie terecht zijn gekomen die tot een veroordeling heeft geleid, mag hen derhalve niet veroordelen voor de toekomst.

Nr. 32 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 31

In § 1, 1º, b), de woorden « *minimum- en maximumtarief* » te vervangen door het woord « *minimumtarief* ».

VERANTWOORDING

De recente stijging van de brandstofprijzen en de ongecontroleerde plotselinge stijgingen daarvan mogen de activiteiten van de chauffeurs niet aan banden leggen, die op

Nº 30 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 22

Au § 2, alinéa 1^{er}, les mots « *ou à l'étranger* » sont supprimés ;

Au § 3, l'alinéa 3 est supprimé.

JUSTIFICATION

On ne voit pas bien – si ce n'est pour viser pertinemment certaines sociétés – pourquoi une société qui n'aurait pas été condamnée en droit belge pour les faits en question serait condamnable sur la base d'un jugement à l'étranger. Pour rappel, les personnalités juridiques différentes devraient être suffisantes pour dissocier celles-ci des condamnations. En pratique, cet amendement permettrait aux plateformes de continuer à opérer sur le territoire bruxellois. En effet, aucune des grandes plateformes présentes ne pourrait continuer à opérer sans cela.

Nº 31 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 24

Au point 2º in fine, les mots « *depuis l'entrée en vigueur de ce texte* » sont ajoutés.

JUSTIFICATION

Qu'un opérateur se doive de respecter scrupuleusement le droit social va de soi, cependant n'oublions pas qu'aucun cadre juridique adapté n'existe, c'est d'ailleurs la raison d'existence même de ce texte, adapter le cadre. Dès lors, que des entreprises aient pu se retrouver dans une situation juridique floue menant à condamnation ne devrait pas les condamner pour le futur.

Nº 32 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 31

Au § 1^{er}, 1º, b), supprimer les mots « *et maximum* ».

JUSTIFICATION

La récente hausse des prix des carburants, leurs flambées incontrôlées ne peuvent empêcher les activités des chauffeurs qui devraient attendre une décision

een beslissing van de regering zouden moeten wachten om hun beroep op een rendabele manier te kunnen uitoefenen. Bovendien kunnen chauffeurs die gebruikmaken van platforms op bepaalde uren een correct inkomen verdienen dankzij voordelige en fluctuerende tarieven.

Nr. 33 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 35

Het artikel te schrappen.

VERANTWOORDING

Er is geen rechtvaardiging voor de omvorming van vaststellende ambtenaren tot officieren van gerechteleijke politie. Politiemensen worden opgeleid, zijn fit en bekwaam en vertonen alle nodige vaardigheden voor het werk. Niet alleen is dit artikel een democratisch gevaar, het is ook juridisch dubieus. Voor de toegang tot de garages zijn huiszoekingsbevelen nodig, die door onderzoeksrechters kunnen worden uitgevaardigd, deze wet probeert het bestaande rechtssysteem te vervangen. Om slechts één concreet voorbeeld te geven: alle verzoeken betreffende inbeslagneming en tenuitvoerlegging worden voor de beslagrechter gebracht. Artikel 1395 van het Gerechtelijk Wetboek verzet zich tegen de inbeslagneming van een voertuig zonder tussenkomst van een rechter of een deurwaarder.

Nr. 34 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 43

Het § 1, eerste lid, te vervangen door wat volgt :

« § 1^{er}. Na een positief advies en een effectbeoordeling van de gegevensbeschermingsautoriteit, en indien dit advies de gegevensverwerkingen valideert kunnen de volgende gegevens worden verzameld en verwerkt in het kader van deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten : ».

VERANTWOORDING

Het opleggen van het delen van informatie in real time, met inbegrip van de persoonsgegevens van de bestuurder, de locaties van de ritten en de prijzen ervan, is een reëel risico in verband met de AVG. Wij verzoeken om de gegevensbeschermingsautoriteit om haar mening over dit artikel te vragen. De Europese wet heeft voorrang op de Brusselse ordonnanties en de AVG moet strikt nageleefd worden, het is een kwestie van goed bestuur.

du gouvernement pour pouvoir pratiquer leur métier de manière rentable. De plus, les chauffeurs usant de plateformes peuvent à certaines heures gagner leur vie correctement grâce à des tarifs avantageux et fluctuants.

Nº 33 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 35

L'article est supprimé.

JUSTIFICATION

La transformation de fonctionnaires constatauteurs en qualité d'officiers de police judiciaire ne se justifie en aucun cas. Les policiers sont formés, aptes et démontrent toutes les aptitudes nécessaires à la fonction. Non seulement cet article est un danger démocratique mais il est également légalement douteux. L'accès aux garages requiert des mandats qui sont délivrables par des juges d'instruction, cette loi tente de se substituer au système judiciaire en place. Pour ne citer qu'un exemple concret : « toutes les demandes qui ont trait aux saisies conservatoires et aux voies d'exécution sont portées devant le juge des saisies ». L'article 1395 du Code judiciaire s'oppose à la saisie d'un véhicule sans l'intervention d'un juge ou d'un huissier.

Nº 34 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 43

Le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. Suivant un avis positif et une analyse d'impact de l'Autorité de protection des données, et si cet avis valide les traitements de données, les données suivantes peuvent être collectées et traitées dans le cadre de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution : ».

JUSTIFICATION

Imposer des partages d'informations en temps réel comprenant notamment les données personnelles du chauffeur, les déplacements des courses ainsi que leurs prix représente un réel risque par rapport au RGPD. Nous demandons à ce que l'Autorité de protection des données doive se prononcer sur cet article. La loi européenne prime sur les ordonnances bruxelloises et le RGPD se doit d'être scrupuleusement respecté, il en va de bonne gouvernance.

Nr. 35 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 48

Het § 1, eerste lid, te vervangen door wat volgt :

« § 1. *De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995, van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur, of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, en de houders van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst afgegeven ter uitvoering van het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer die een activiteit van straattaxidienst wensen te verlenen, laten dit weten aan de Administratie binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie. » ;*

In § 1, tweede lid, wordt het woord « taxidienst » vervangen door het woord « straattaxidienst ».

VERANTWOORDING

Vele Brusselse chauffeurs zijn teruggevallen op een Vlaams of Waals vergunning om te kunnen blijven werken voordat de pleisterordonnantie in werking trad. Het zou zeer onrechtvaardig zijn als deze chauffeurs niet zouden kunnen blijven werken om de eenvoudige reden dat zij een vergunning van een ander Gewest op zak hebben. Bovendien werden bij een recente rechterlijke beslissing de Waalse en Vlaamse vergunningen in de pleisterordonnantie opgenomen. Dit amendement is van essentieel belang om een overgang in de sector te waarborgen.

Nr. 36 (van de heer Christophe De Beukelaer)

Artikel 48

In § 2 de woorden « de houder van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 » toe te voegen ;

In § 2, een punt 1°/1 toe te voegen luidensd als volgt :

« 1°/1 *De houder van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur, of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, of de houder van een*

Nº 35 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 48

Le § 1^{er}, alinéa premier, est remplacé par ce qui suit :

« § 1^{er}. *Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995, du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, et les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes, qui souhaitent prêter un service de taxi de rue le font savoir à l'Administration dans les trois mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. » ;*

Au § 1^{er}, alinéa deux, le mot « taxis » est remplacé par les mots « taxis de rue ».

JUSTIFICATION

On sait combien de chauffeurs bruxellois se sont rabattus sur une licence flamande ou wallonne afin de pouvoir continuer à exercer avant que l'ordonnance « sparadrap » n'arrive. Il serait gravement injuste que ceux-ci ne puissent continuer à travailler au seul motif qu'ils disposent d'une licence d'une autre Région. De plus, une décision de justice récente inclut les licences wallonnes et flamandes dans l'ordonnance « sparadrap ». Cet amendement est essentiel pour assurer une transition dans le secteur.

Nº 36 (de M. Christophe De Beukelaer)

Article 48

Au § 2, les mots « le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 » sont ajoutés ;

Au § 2, il est ajouté un point 1°/1 rédigé comme suit :

« 1°/1. *le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, ou le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de*

exploitatievergunning voor een straattaxidienst afgegeven ter uitvoering van het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer die geen contact heeft opgenomen met de Administratie is niet langer gemachtigd om straattaxidiensten te verlenen overeenkomstig § 1, derde lid ; » ;

In § 2, 2° toevoegen : « *De houder van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 » en « De houder van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur; of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, of de houder van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst afgegeven ter uitvoering van het Vlaams decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, aan wie na afloop van deze procedure geen vignet is toegekend, blijft onderworpen aan de regeling van toepassing in het Gewest waar zijn vergunning werd afgeleverd. » en ook « 1/1. »*

VERANTWOORDING

Ook dit is om een vreedzame overgangsperiode te waarborgen. Deze periode van 6 maanden zal de rechtsonzekerheid beperken en er tevens voor zorgen dat bestuurders niet gestraft worden door een administratieve traagheid. Het betekent ook dat chauffeurs die een Waalse of Vlaamse vergunning hebben gehaald, niet in de kou komen te staan als zij tijdens de verbodsperiode niet met een Brusselse vergunning kunnen werken.

Nr. 37 (van de heer Jamal Ikazban)

Artikel 43

Het § 1, punt 7° als volgt te wijzigen :

Tussen de huidige c) en d) wordt een nieuwe d) ingevoegd, luidend als volgt :

« d) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ; » ;

De huidige d), e) en f) worden hernummerd tot respectievelijk e), f) en g) ;

Het § 1, punt 8° als volgt te wijzigen :

taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes, qui n'a pas contacté l'Administration, n'est plus autorisé à prêter des services de taxi de rue conformément au § 1^{er}, alinéa 3 ; » ;

Au § 2, 2°, il est ajouté : « *Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 » et « Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, ou le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes, qui, à l'issue de cette procédure, ne se verrait attribuer aucune vignette, reste soumis au régime applicable dans la Région de délivrance de son autorisation. » ainsi que «, 1/1 ».*

JUSTIFICATION

Il en va à nouveau d'assurer une période de transition pacifique. Cette période de six mois permet de limiter l'insécurité juridique et également de ne pas voir les chauffeurs être punis par une lenteur administrative. Cela permet également de ne pas laisser sur le côté tous les chauffeurs qui ont obtenu une licence wallonne ou flamande à défaut de pouvoir prêter sous licence bruxelloise durant la période d'interdiction.

Nº 37 (de M. Jamal Ikazban)

Article 43

Le § 1^{er}, point 7°, est modifié comme suit :

Entre les actuels litterae c) et d), un nouveau littera d) est inséré, libellé comme suit :

« d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ; » ;

Les actuels litterae d), e) et f) sont renumérotés respectivement e), f) et g) ;

Le § 1^{er}, point 8° est modifié comme suit :

Tussen de huidige a) en b) wordt een nieuwe b) ingevoegd, luidend als volgt :

« b) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ; » ;

De huidige b), c), d), e) en f) worden hernummerd tot respectievelijk c), d), e), f) en g) ;

Het § 1, punt 9° als volgt te wijzigen :

Tussen de huidige c) en d) wordt een nieuwe d) ingevoegd, luidend als volgt :

« d) een telefoonnummer en een e-mailadres van de contactpersoon ; »,

De huidige d) wordt hernummerd tot e). ».

VERANTWOORDING

Om ervoor te zorgen dat de tekst in overeenstemming is met de wettelijke verplichtingen inzake de bescherming van persoonsgegevens, geeft artikel 43, § 1 van het ontwerp van ordonnantie een gedetailleerde opsomming van de gegevens die kunnen worden verzameld bij de chauffeurs (7°), exploitanten (8°) en reserveringsbemiddelaars (10°). Deze drie lijsten bevatten geen gegevens aan de hand waarvan de betrokken personen op een andere wijze dan per post kunnen worden gecontacteerd, dat wil zeggen hun telefoonnummer en e-mailadres.

Aangezien deze gegevens van essentieel belang zijn voor de correcte uitvoering van de dagelijkse taken van de administratie (met name wegens de bij artikel 42 van het ontwerp van ordonnantie opgelegde verplichting om via elektronische weg te communiceren), vult dit amendement de drie bovenvermelde lijsten van gegevens aan om wat duidelijk slechts een materiële fout in de ontworpen tekst is, te corrigeren.

Nr. 38 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikelen 6 en 26

In artikel 6, het § 4, 2° en in artikel 26, het § 1 te schrappen.

VERANTWOORDING

Zelfstandigen moeten vrij zijn om het aantal uren te bepalen gedurende welke zij willen werken en hun

Entre les actuels litterae a) et b), un nouveau littera b) est inséré, libellé comme suit :

« b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ; » ;

Les actuels litterae b), c), d), e) et f) sont renumérotés respectivement c), d), e), f) et g) ;

Le § 1^{er}, point 9° est modifié comme suit :

Entre les actuels litterae c) et d), un nouveau littera d) est inséré, libellé comme suit :

« d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ; » ;

L'actuel littera d) est renuméroté e). ».

JUSTIFICATION

L'article 43, § 1^{er}, du projet d'ordonnance, pour assurer la conformité du texte aux obligations légales en matière de protection des données à caractère personnel, liste de manière détaillée les données qui peuvent être collectées auprès des chauffeurs (7°), des exploitants (8°) et des intermédiaires de réservation (10°). Ces trois listes ne mentionnent pas les données permettant de contacter les intéressés autrement que par la voie postale, c'est-à-dire leur numéro de téléphone et leur adresse de messagerie électronique.

Ces données étant indispensables au correct accomplissement de ses tâches quotidiennes par l'Administration (notamment en raison de l'obligation, imposée par l'article 42 du projet d'ordonnance, de communiquer par la voie électronique), le présent amendement complète les trois listes de données évoquées ci-dessus pour corriger ce qui n'est manifestement qu'une erreur matérielle dans le texte en projet.

Nº 38 (de Mme Cieltje Van Achter)

Articles 6 et 26

À l'article 6, le § 4, 2°, et à l'article 26, le § 1^{er}, sont supprimés.

JUSTIFICATION

Les indépendants doivent être libres de déterminer le nombre d'heures pendant lesquelles ils souhaitent travailler

wagen willen aanbieden. De taxisector kenmerkt zich door een sterk variërende vraag al naargelang de dag van de week en het tijdstip op de dag. Vrijdag- en zaterdagavond zijn piekmomenten waarop de vraag naar taxivervoer veel hoger ligt dan op andere momenten doorheen de week. Vergunninghouders moeten de mogelijkheid krijgen om hun diensten enkel op deze piekmomenten aan te bieden zonder daarenboven ook een minimum aantal uren te moeten werken. Ook taxichauffeurs moeten hun privé- en gezinsleven naar eigen wensen en noden kunnen invullen.

Het twintig-uren-criterium in het huidige artikel 6, § 4, 2°, a) is overigens volkomen arbitrair. Het is onduidelijk op basis waarvan dit criterium is vastgelegd, noch wat moet worden begrepen onder de verplichting om het voertuig «ter beschikking van het publiek te stellen».

Nr. 39 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikelen 6 en 14

In de Nederlandstalige tekst van de artikel 6, § 2, 1° en 14, § 2, 1° wordt het woord « strafrechtelijke » vervangen door het woord « criminelle ».

VERANTWOORDING

Dit betreft een rechzetting die zuiver betrekking heeft op de Nederlandstalige versie van de ordonnantie.

Een « strafrechtelijke straf » is de overkoepelende term voor alle criminale, correctionele en politiestraffen. Het is niet de bedoeling van de ordonnantiegever om alle strafrechtelijke veroordelingen van minder dan 10 jaar oud als strijdig met de voorwaarde van zedelijkheid te beschouwen. De Nederlandstalige tekst van de artikelen 6, § 2, 1° en 14, § 2, 1°, moet daarom worden aangepast overeenkomstig het voorgestelde amendement.

Nr. 40 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikel 31

De §§ 1 en 2 vervangen door een nieuwe § 1 dat luidt als volgt :

« § 1. Indien na de evaluatie vermeld in artikel 53 van deze ordonnantie zou blijken dat de prijzen zich na de inwerkingtreding van de ordonnantie zodanig ontwikkelen dat er een marktverstoring optreedt, kan de regering minimum- en maximumtarieven vastleggen voor de

et mettre leur voiture à disposition. Le secteur du taxi se caractérise par une demande qui varie fortement en fonction du jour de la semaine et de l'heure. Les vendredis et samedis soir sont des heures de pointe : la demande de courses de taxis est alors beaucoup plus élevée qu'à d'autres moments de la semaine. Les titulaires d'une autorisation doivent avoir la possibilité d'offrir uniquement leurs services à ces heures de pointe, sans avoir également à prêter en plus un nombre minimum d'heures. Les chauffeurs de taxi doivent également pouvoir organiser leur vie privée et familiale en fonction de leurs souhaits et besoins personnels.

En outre, le critère des vingt heures prévu dans l'actuel 6, § 4, 2°, est parfaitement arbitraire. On ignore sur quelle base ce critère a été déterminé, et ce qu'il y a lieu d'entendre par l'obligation de « mettre ce véhicule à la disposition du public ».

Nº 39 (de Mme Cieltje Van Achter)

Articles 6 et 14

Dans la version néerlandaise des articles 6, § 2, 1°, et 14, § 2, 1°, le mot « strafrechtelijke » est remplacé par le mot « criminelle ».

JUSTIFICATION

La présente correction concerne uniquement la version néerlandaise de l'ordonnance.

Les termes génériques « strafrechtelijke straf » désignent l'ensemble des peines criminelles, correctionnelles et de police. L'objectif du législateur ordonnanciel n'est pas de considérer toutes les condamnations pénales de moins de dix ans comme contraires à la condition de moralité. Il y a donc lieu de modifier la version néerlandaise des articles 6, § 2, 1°, 14, § 2, 1°, conformément à l'amendement proposé.

Nº 40 (de Mme Cieltje Van Achter)

Article 31

Les §§ 1^{er} et 2 sont remplacés par un § 1^{er} rédigé comme suit :

« § 1^{er}. Si, au terme de l'évaluation mentionnée à l'article 53 de la présente ordonnance, il s'avère qu'après l'entrée en vigueur de l'ordonnance, les prix évoluent au point d'entraîner une distorsion de marché, le Gouvernement peut fixer, pour les services de transport

personenvervoerdiensten, die kunnen verschillen voor de straattaxi, de standplaats-taxi, het ceremoniële taxi. ».

De §§ 3 en 4 te hernummeren als § 2 en § 3.

VERANTWOORDING

De vraag aan de regering om een vast en een minimumtarief te bepalen, wordt uit de ordonnantie geschrapt. Exploitanten moeten hun tarieven zelf kunnen bepalen. Dit amendement heeft tot doel om in eerste instantie, voor wat betreft de prijszetting, de vrije markt volledig te laten spelen in de hervormde taxisector.

Indien in 2025 – na de eerste evaluatie voorzien in artikel 53 – zou blijken dat er marktverstoringen optreden, bijvoorbeeld in de vorm van dumpingprijzen die ten koste gaan van de chauffeurs of in de vorm van te hoge tarieven die ten koste gaan van de consumenten, krijgt de regering de mogelijkheid om op te treden. In dat geval kan de regering vooralsnog, op basis van de evaluatie in 2025, minimum- of maximumtarieven opleggen.

Buiten deze eventuele grenzen bepaald door de minimum- en maximumtarieven, behouden de exploitanten de mogelijkheid om hun prijzen zelf te bepalen.

Nr. 41 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikel 47

Het § 3 te schrappen.

VERANTWOORDING

De derde paragraaf van artikel 47 geeft aan exploitanten die hun vergunning voor een taxidienst in het verleden hebben aangekocht de mogelijkheid om deze vergunning aan de regering te verkopen voor 35.000 euro.

De nieuwe taxiregelgeving laat houders van taxivergunningen onverlet toe hun job onder de nieuwe regels verder uit te oefenen. Er is geen reden om aan te nemen dat de voorliggende hervorming ertoe zou leiden dat zij hun activiteit willen stopzetten.

Voor zover een exploitant toch zou willen stoppen, kan niet verwacht worden dat de belastingbetaler hiervoor opdraait.

de personnes, des tarifs minimum et maximum qui peuvent être différents pour les taxis de rue, taxis de station et taxis de cérémonie. ».

Les §§ 3 et 4 sont renumérotés en § 2 et § 3.

JUSTIFICATION

La demande au Gouvernement de déterminer un tarif fixe minimum est supprimée de l'ordonnance. Les exploitants doivent pouvoir déterminer eux-mêmes leurs tarifs. Le présent amendement vise avant tout, en ce qui concerne la fixation des prix, à laisser le libre marché jouer pleinement dans le secteur du taxi réformé.

Si, en 2025 – au terme de la première évaluation prévue à l'article 53 –, il s'avère que des distorsions de marché sont à l'œuvre, par exemple sous la forme de prix de dumping qui lèsent les chauffeurs ou sous la forme de tarifs trop élevés qui lèsent les consommateurs, le Gouvernement a la possibilité d'intervenir et d'imposer alors, sur la base de l'évaluation de 2025, des tarifs minimum ou maximum.

En dehors de ces éventuelles limites fixées par les tarifs minimum et maximum, les exploitants conservent la possibilité de déterminer eux-mêmes leurs prix.

Nº 41 (de Mme Cieltje Van Achter)

Article 47

Le § 3 est supprimé.

JUSTIFICATION

Le paragraphe 3 de l'article 47 donne aux exploitants qui ont acquis leur autorisation d'exploiter un service de taxis dans le passé la possibilité de revendre cette autorisation au Gouvernement pour 35.000 euros.

Avec la nouvelle réglementation des taxis, les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis sont libres de continuer à exercer leur métier aux nouvelles conditions. Il n'y a aucune raison de supposer que la présente réforme les poussera à vouloir cesser leur activité.

Dans l'hypothèse où un exploitant souhaiterait tout de même arrêter, on ne peut pas s'attendre à ce que le contribuable paie la facture.

Daarenboven is het niet duidelijk hoe het bedrag van 35.000 euro bepaald is. Deloitte wees er in hun socio-economische en juridische studies (2020) reeds op dat de markt van taxivergunningen bijzonder ontransparant is en in belangrijke mate bestaat uit een zwart circuit.

Tot slot komt dit amendement ook tegemoet aan advies nr 71.119/4 van de Raad van State waarin de Raad van State stelt dat het onderscheid in behandeling tussen VVC-exploitanten – die geen aanspraak maken op een schadeloosstelling – en taxi-exploitanten – die in bepaalde gevallen aanspraak maken op een forfaitaire schadeloosstelling van 35.000 euro – mogelijk afbreuk doet aan de vrijheid van ondernemen.

Nr. 42 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikel 48

Het artikel te vervangen door wat volgt :

« Art. 48. § 1. *De exploitatievergunningen voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die oorspronkelijk zijn afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995 blijven geldig tot de in elk van deze vergunningen vermelde datum. Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de voertuigen die er zijn ingeschreven, automatisch als straattaxi's beschouwd.*

§ 2. *In geval van verlenging na de inwerkingtreding van deze ordonnantie worden de in paragraaf 1 bedoelde vergunningen verder beschouwd als zijnde oorspronkelijk afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995. ».*

VERANTWOORDING

Artikel 48 bevat de overgangsregeling voor bestaande VVC-vergunninghouders. Deze verschilt van de overgangsregeling voor bestaande taxivergunninghouders vervat in artikel 47 en benadeelt VVC-vergunninghouders ten opzichte van taxivergunninghouders. Nergens in de memorie van toelichting wordt dit onderscheid in overgangsregeling onderbouwd. Temeer wijst de Raad van State er in advies nr. 71.119/4 van 23 maart 2022 op dat dit onderscheid mogelijk een schending van de vrijheid van ondernemen inhoudt. De memorie van toelichting gaat niet in op deze kritiek van de Raad van State en motiveert nergens waarom het onderscheid in behandeling tussen VVC- en taxivergunninghouders gerechtvaardigd is.

Het voorgestelde amendement corrigeert deze ongelijke behandeling en komt tegemoet aan de opmerkingen van de Raad van State door de overgangsregelingen gelijk te

On ignore en outre comment le montant de 35.000 euros a été déterminé. Dans ses études socioéconomiques et juridiques (2020), Deloitte soulignait déjà que le marché des autorisations d'exploiter un service de taxis est particulièrement opaque et qu'il consiste en grande partie en un circuit au noir.

Enfin, le présent amendement fait également suite à l'avis n° 71.119/4 du Conseil d'État, dans lequel ce dernier affirme que la différence de traitement entre les exploitants de LVC – qui ne bénéficient pas d'une indemnisation – et les exploitants de taxis – qui bénéficient dans certains cas d'une indemnisation de 35.000 euros – est de nature à porter atteinte à la liberté d'entreprendre.

Nº 42 (de Mme Cieltje Van Achter)

Article 48

L'article est remplacé par ce qui suit :

« Art. 48. § 1^{er}. *Les autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrées initialement en application de l'ordonnance de 1995 restent valables jusqu'à la date prévue par chacune de ces autorisations. Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les véhicules qui y sont enregistrés sont automatiquement considérés comme des taxis de rue.*

§ 2. *En cas de renouvellement après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les autorisations visées au § 1^{er} restent considérées comme ayant été initialement délivrées en application de l'ordonnance de 1995. ».*

JUSTIFICATION

L'article 48 contient le régime transitoire pour les actuels titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC. Ce régime transitoire est différent de celui pour les actuels titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis et il défavorise les titulaires d'une autorisation LVC par rapport aux titulaires d'une autorisation taxis. Cette différence de régime transitoire n'est justifiée à aucun endroit de l'exposé des motifs. Du reste, dans son avis n° 71.119/4 du 23 mars 2022, le Conseil d'État souligne que cette différence est de nature à porter atteinte à la liberté d'entreprendre. L'exposé des motifs ne donne pas suite à cette critique du Conseil d'État et ne motive nulle part les raisons justifiant la différence de traitement entre titulaires d'une autorisation LVC et d'une autorisation taxis.

L'amendement proposé corrige cette inégalité de traitement et donne suite aux observations du Conseil d'État en uniformisant les régimes transitoires pour les titulaires

trekken voor taxi- en VVC-vergunninghouders waardoor ook VVC-vergunninghouders hun activiteiten onder de nieuwe taxiregelgeving gewoon kunnen verderzetten.

Nr. 43 (van mevrouw Cieltje Van Achter)

Artikel 50

Een tweede lid toe te voegen dat luidt als volgt :

« Bij wijze van uitzondering zijn chauffeurs die sedert ten minste drie jaar vóór de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie in Brussel diensten hebben verricht en houder zijn van een exploitatievergunning voor een verhuurdienst van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995, vrijgesteld van de verplichting een bekwaamheidsattest voor te leggen. ».

VERANTWOORDING

De ervaring van chauffeurs die minstens 3 jaar aan het werk zijn, moet in aanmerking genomen worden, op een moment dat de Administratie niet in staat is de examens voor het verkrijgen van het bekwaamheidsattest te organiseren.

Nr. 44 (van de Regering)

Artikel 43

Het § 9 te vervangen door wat volgt :

« § 9. De in paragraaf 1 bedoelde gegevens worden gedurende zes jaar na de stopzetting van de exploitatie waarop ze betrekking hebben, in de databank bewaard.

In afwijking van het eerste lid :

1° worden de gegevens van de aanvraag voor een exploitatievergunning, in geval van inschrijving op de in artikel 7 bedoelde wachtlijst en onder voorbehoud van de toepassing van 2°, niet langer dan de datum waarop de aanvrager zonder de gevraagde vergunning te hebben verkregen van de wachtlijst wordt geschrapt, behouden ;

2° worden de in § 1, 2° bedoelde gegevens bewaard totdat de rechtsmiddelen die tegen de desbetreffende beslissing openstaan of de termijnen om die middelen in te stellen verstrekken zijn ;

d'une autorisation taxis et les titulaires d'une autorisation LVC, de sorte que les titulaires d'une autorisation LVC aussi pourront simplement poursuivre leur activité dans le cadre de la nouvelle réglementation des taxis.

Nº 43 (de M. Youssef Handichi)

Article 50

Il est ajouté un alinéa deux rédigé comme suit :

« Par exception, les chauffeurs qui prestaient des services à Bruxelles depuis au moins trois ans avant la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance et qui sont titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995 sont exemptés de l'obligation de présenter un certificat de capacité. ».

JUSTIFICATION

Les chauffeurs qui exercent depuis minimum trois ans ont une expérience qui doit être prise en compte alors même que l'Administration n'est actuellement pas à même d'organiser les examens en vue de l'obtention du certificat de capacité.

Nº 44 (du Gouvernement)

Article 43

Le § 9 est remplacé par ce qui suit :

« § 9. Les données visées au § 1^{er} sont conservées dans la base de données six ans après la cessation de l'exploitation à laquelle elles se rapportent.

En dérogation à l'alinéa 1^{er} :

1° en cas d'inscription sur la liste d'attente visée à l'article 7, et sous réserve de l'application du 2°, les données de la demande d'autorisation d'exploiter ne sont pas conservées au-delà de la date à laquelle le demandeur est rayé de la liste d'attente sans avoir obtenu l'autorisation demandée ;

2° les données visées au § 1^{er}, 2°, sont conservées jusqu'à l'expiration des voies de recours ouvertes à l'encontre des décisions en cause, ou des délais pour introduire ces recours ;

3° worden de in § 1, 10° en 11° bedoelde gegevens gedurende twee jaar in de databank bewaard. »

VERANTWOORDING

Om ervoor te zorgen dat de tekst voldoet aan de wettelijke verplichtingen inzake de bescherming van persoonsgegevens, is de bewaringstermijn van de ingezamelde gegevens in artikel 43, § 9 van het ontwerp van ordonnantie vastgesteld conform het beginsel volgens hetwelk de termijn niet langer mag duren dan wat strikt noodzakelijk is om het nastreefde doel te bereiken.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet in een algemene bewaringstermijn van zeven jaar, die overeenstemt met de geldigheidsduur van de exploitatievergunningen en van de erkenning van een reserveringsbemiddelaar, evenals met de maximale toegestane ouderdom van de aan een taxidienst toegezwezen voertuigen.

Die algemene bewaringstermijn dient evenwel te worden aangepast teneinde ze af te stemmen op het beginsel dat de bewaringstermijn zo beperkt mogelijk moet zijn.

Het Gewest kan aansprakelijk worden gesteld gedurende vijf jaar vanaf de dag volgend op die waarop de benadeelde kennis heeft gekregen van de schade of van de verzwaring ervan en van de identiteit van de daarvoor aansprakelijke persoon (cumulatieve voorwaarden), zonder dat er meer dan twintig jaar mag verstrijken tussen de dag volgend op die waarop de schade is ontstaan en de instelling van de vordering.

Indien er sprake is van schade die zou ontstaan tijdens een taxirit, zou de betrokken persoon in principe onmiddellijk kennis hebben van de schade die hij ondervindt en eventueel van de aansprakelijkheid van het Gewest.

Een bewaringstermijn van de gegevens van vijf jaar + één jaar (in het geval dat de verjaringstermijn niet onmiddellijk na het incident zou beginnen lopen en het incident aan het einde van de geldigheid van de exploitatievergunning zou plaatsvinden) na het einde van de exploitatie sluit beter aan bij het hierboven vermelde beginsel.

Het ontwerp maakt enkel een uitzondering op deze principiesduur voor gegevens die betrekking hebben opritten uitgevoerd door taxidiensten, zonder reservering of met (art. 43, § 1, 10° en 11°).

Het blijkt evenwel dat in de twee volgende situaties deze zesjarige bewaringstermijn evenmin verantwoord is in het licht van het hogervermelde beginsel dat de bewaringsduur tot een minimum moet worden beperkt. Het gaat om :

3° les données visées au § 1^{er}, 10[°] et 11[°], sont conservées dans la base de données pendant 2 ans. ».

JUSTIFICATION

L'article 43, § 9, du projet d'ordonnance, pour assurer la conformité du texte aux obligations légales en matière de protection des données à caractère personnel, fixe le délai de conservation des données collectées conformément au principe selon lequel ce délai ne peut pas dépasser ce qui est strictement nécessaire à la réalisation de la finalité prévue.

Le projet d'ordonnance prévoit un délai de conservation général de 7 ans, qui correspond à la durée de validité des autorisations d'exploiter et des agréments d'intermédiaire de réservation, ainsi qu'à l'ancienneté maximale autorisée pour les véhicules affectés à un service de taxi.

Il convient toutefois d'aménager cette durée de conservation générale afin de se conformer au principe de minimalisation de la durée de conservation.

La responsabilité de la Région peut être mise en cause pendant 5 ans à partir du jour qui suit celui où la personne lésée a eu connaissance du dommage ou de son aggravation et de l'identité de la personne responsable (conditions cumulatives), sans dépasser un délai de 20 ans entre le jour qui suit celui où s'est produit le dommage et l'introduction de l'action

S'agissant d'un dommage qui se produirait lors d'une course en taxi, la personne concernée aurait en principe immédiatement conscience de son dommage et éventuellement de l'implication de la responsabilité de la Région.

Une durée de conservation des données 5 ans + 1 an (au cas où le délai de prescription ne commencerait pas immédiatement après l'incident, et où l'incident aurait lieu à la fin de validité de l'autorisation d'exploitation) après la fin de l'exploitation est plus adéquate au principe énoncé ci-dessus.

Le projet ne fait exception à cette durée de principe que pour les données relatives aux courses prestées par les services de taxi, sans réservation ou avec (art. 43, § 1^{er}, 10[°] et 11[°]).

Il apparaît cependant que, dans les deux situations suivantes, ce délai de conservation de six ans ne se justifie pas non plus, au regard du principe de minimalisation de la durée de conservation énoncé ci-dessus. Il s'agit de :

- De inschrijving op de wachtlijst om een exploitatievergunning te krijgen (artikel 7 van de ontwerpordonnantie). Aangezien de inschrijving slechts een jaar geldig is, jaarlijks hernieuwbaar op het uitdrukkelijk verzoek van de betrokkene, wordt voorgesteld om de bewaringsduur van de gegevens dienovereenkomstig aan te passen in de hypothese dat de aanvrager van de wachtlijst geschrapt zou worden zonder de gevraagde vergunning te hebben verkregen. In die hypothese is het immers niet verantwoord om de gegevens te bewaren nadat de aanvraag van de lijst is geschrapt (onder voorbehoud van een eventueel beroep, welke hypothese wordt behandeld in het volgende punt).
- De gegevens over vergunnings-aanvragen, overdrachten van vergunningen, bekwaamheidsattesten, erkenningen van reserverings-bemiddelaars en inschrijvingen van voertuigen die zijn geweigerd, zijn niet langer relevant zodra de rechtsmiddelen die tegen de weigeringsbeslissing werden ingesteld zijn uitgeput of de termijnen om deze beroepen in te dienen verstrekken. Daarom wordt voorgesteld de bewaringsduur voor deze gegevens tot die periodes te beperken. Het spreekt voor zich dat indien het beroep tot een aanvaardingsbeslissing leidt, de algemene bewaringstermijn van toepassing is.

Dit amendement beoogt de algemene bewaringstermijn met een jaar te verminderen en voegt twee situaties toe aan de uitzondering die reeds is voorzien in artikel 43, § 9, tweede lid.

Nr. 45 (van de heer David Weytsman)

Artikel 46

Het punt 2° te schrappen.

VERANTWOORDING

De in dit artikel bedoelde databank wordt geacht publiek te worden gemaakt op het internet. Dit beschikbaar stellen van persoonsgegevens aan het publiek kan echter een aantal gevaren inhouden. Ten eerste vormt de bekendmaking van het adres van de exploitatiezetel een risico voor veel chauffeurs die hun bedrijf en hun woning op dezelfde plaats hebben. Hierdoor zouden ontevreden klanten de woning van een chauffeur kunnen traceren, hetgeen uiteraard niet te rechtvaardigen is. Tevens valt te vrezen dat deze gegevens zouden kunnen worden gebruikt om voertuigen te lokaliseren die duur zijn wegens de kenmerken die worden geëist van de voertuigen die in Brussel opereren.

Het doel van de regering is de controle op de naleving van de bepalingen van deze ordonnantie en de uitvoeringsbepalingen ervan te versterken. Zij moet echter wel stroken

- L'inscription sur la liste d'attente pour l'obtention d'une autorisation d'exploiter (article 7 du projet d'ordonnance). Cette inscription n'étant valable qu'un an, renouvelable annuellement à la demande expresse de l'intéressé, il est proposé d'aménager le délai de conservation des données en conséquence, dans l'hypothèse où le demandeur se voit rayé de la liste d'attente sans avoir obtenu l'autorisation demandée. Dans cette hypothèse, en effet, il ne se justifie pas de conserver les données une fois la demande rayée de la liste (sous réserve d'un éventuel recours, hypothèse examinée au point suivant).
- Les données relatives aux demandes d'autorisation, de cession d'autorisation, de certificat de capacité, d'agrément d'intermédiaire de réservation et d'enregistrement de véhicule qui ont fait l'objet d'un refus perdent leur pertinence une fois épuisées les voies de recours ouvertes contre la décision de refus ou les délais pour introduire ces recours. Il est donc proposé de limiter à ces périodes la durée de conservation de ces données. Etant entendu que, bien évidemment, si le recours aboutit à une décision d'acceptation, le délai général de conservation sera alors d'application.

Cet amendement vise à réduire le délai général de conservation de un an et ajoute deux situations l'exception déjà prévue à l'article 43, § 9, alinéa 2.

Nr. 45 (van de heer David Weytsman)

Artikel 46

Le point 2° est supprimé

JUSTIFICATION

La base de données qui est visée par le présent article est supposée être rendue publique sur internet. Cette mise à disposition du public de données personnelles peut cependant représenter une série de dangers. Premièrement le fait de publier l'adresse du siège d'exploitation représente un risque pour beaucoup de chauffeurs qui partagent le même lieu pour leur société et leur domicile. Cela permettrait alors à des clients mécontents de remonter jusqu'au domicile d'un chauffeur, ce qui est évidemment injustifiable. Il est également à craindre que ces données puissent être utilisées pour localiser des véhicules qui coûtent chers en raison des caractéristiques demandées aux véhicules opérant à Bruxelles.

L'objectif du Gouvernement est de vouloir renforcer le contrôle du respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution. Elle doit

met het legaliteitsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel. In het kader van de AVG en de nationale wetgeving inzake gegevensbescherming is bezorgdheid over het verzamelen van onnodige gegevens die zouden kunnen worden misbruikt op zijn plaats.

Daarom wordt hier voorgesteld de bekendmaking van het adres van de exploitatiezetel vande chauffeurs te schrappen.

cependant s'inscrire dans les principes de légalité et de proportionnalité. Il convient donc, au regard du RGPD et de la législation nationale en matière de protection des données, de s'inquiéter de la collecte de données non-nécessaires qui en permettraient un usage détourné.

Il est dès lors proposé ici de supprimer la publication de l'adresse du siège d'exploitation des chauffeurs.

