

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2021-2022

3 JUNI 2022

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**betreffende de taxidiensten**

---

**AMENDEMENTEN**

**na verslag**

---

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

---

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

3 JUIN 2022

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

**relative aux services de taxis**

---

**AMENDEMENTS**

**après rapport**

---

---

*Zie :*

**Stukken van het Parlement :**

A-541/1 – 2021/2022 : Ontwerp van ordonnantie.

A-541/2 – 2021/2022 : Verslag.

---

*Voir :*

**Documents du Parlement :**

A-541/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance.

A-541/2 – 2021/2022 : Rapport.

Nr. 1 (van de heren Youssef HANDICHI (F) en Francis DAGRIN (F))

*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 standplaatstaxi's enerzijds en voor de straattaxi's anderzijds, bij ordonnantie vastgesteld, na bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de standplaatstaxidiensten 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. ».

VERANTWOORDING

De standplaatstaxi- en straattaxidiensten 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.

N° 1 (de MM. Youssef HANDICHI (F) et Francis DAGRIN (F))

*Article 4*

Remplacer le § 2 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 de la Région de Bruxelles-Capitale 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. ».

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.

Nr. 2 (van de heren Youssef HANDICHI (F) en Francis DAGRIN (F))

*Artikel 31*

Het § 1 te vervangen door wat volgt :

« § 1 de tarieven worden als volgt vastgelegd :

1° voor het transport via standplaatstaxi's en straattaxi'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 bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaatstaxidiensten 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 ;
- d) voor de standplaatstaxidiensten 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 Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaatstaxidiensten ;
- e) de in de vorige leden 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 Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van

N° 2 (de MM. Youssef HANDICHI (F) et Francis DAGRIN (F))

*Article 31*

Remplacer le § 1<sup>er</sup> par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. 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'utilisateur : 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 complémentaires 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 de la Région de Bruxelles-Capitale 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) pour les services de taxis de station sans réservation, le tarif composé fixe applicable complémentaires 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 de la Région de Bruxelles-Capitale 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 de la Région de Bruxelles-Capitale avec un ou plusieurs représentants des exploitants

de stand-plaatstaxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de straattaxi-diensten.

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 standplaatstaxidiensten 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.

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.

Youssef HANDICHI (F)  
Francis DAGRIN (F)

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

*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 standplaatstaxi's in staat te stellen hun diensten aan hun privéklanten te blijven aanbieden.

N° 3 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 3*

**Au 5°, ajouter les mots « à l'exception des courses liées à sa propre clientèle » à la suite des mots « intermédiaire de réservation non agréé ».**

JUSTIFICATION

Les exploitants doivent pouvoir demain continuer à entretenir une clientèle privée composée d'habités 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.

Nr. 4 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*Artikel 4*

**§ 5 te schrappen.**

VERANTWOORDING

Het lijkt niet wenselijk het onderscheid tussen straattaxi's en standplaattaxi'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 standplaattaxi's waren gereserveerd. Deze laatste zullen andere opdrachten en andere tarieven blijven hanteren, en de standplaattaxi's kunnen de enige blijven op het terrein werken. Met het oog op de doelstellingen inzake de kwaliteit van de dienstverlening aan de klant en de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen is het dus normaal dat de twee bovengenoemde taxicategorieën dezelfde voorrechten krijgen.

N° 4 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 4*

**Supprimer le § 5.**

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 qualité de service pour le client et des objectifs de mobilité régionaux, de donner aux deux catégories de taxi précitées les mêmes prérogatives.

Nr. 5 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*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.

N° 5 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 6*

**Au § 4, supprimer le point 2°.**

JUSTIFICATION

Il n'appartient pas au Gouvernement de décider combien d'heures doit prester 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.

Nr. 6 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*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 « standplaatstaxi'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 van de ordonnantie van 1995. Het lijkt van cruciaal belang om beide categorieën taxi's, de straat- en standplaatstaxi'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.

N° 6 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 47*

**Au § 1<sup>er</sup>, supprimer les mots « d'exploiter un service de taxi » et ajouter les mots « ou des taxis de rue » après les mots « taxis de station » ;**

**Dans le § 3, insérer les mots « de taxi » 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, a 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. 7 (van de heer David WEYTSMAN (F))

*Artikel 48*

**In § 1, 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 » te 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

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. ».

N° 7 (de M. David WEYTSMAN (F))

*Article 48*

**Au § 1<sup>er</sup>, remplacer 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 » par les mots « 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

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 standplaatstaxidiensten en straattaxidiensten 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 ».

David WEYTSMAN (F)