
AVIS

Avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi et aux services de transport de personnes à caractère évènementiel

| | |
|---|--|
| Demandeur | Ministre-Président Rudi Vervoort |
| Demande reçue le | 6 décembre 2021 |
| Demande traitée par | Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances Commission Aménagement du territoire - Mobilité |
| Avis émis par le Conseil d'Administration du | 7 janvier 2022 |
| Avis ratifié par l'Assemblée plénière du | 20 janvier 2022 |

Préambule

L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur ne permet pas de prendre en compte les évolutions modernes ainsi que les habitudes de consommations nouvelles. Une nouvelle ordonnance est nécessaire afin d'intégrer au triangle historique de ce secteur (les utilisateurs, qui revendiquent un service disponible en permanence, les exploitants, dont l'activité professionnelle doit être rentable, et les chauffeurs, qui ont droit à des conditions de travail convenables et une rémunération suffisante), le nouvel acteur que sont les plateformes de réservation en ligne.

Un avant-projet d'ordonnance sur le sujet avait été soumis pour avis à Brupartners en 2018¹. Dans cet avis, Brupartners avait demandé au Gouvernement une étude sur les conséquences juridiques et socio-économiques d'une telle réforme ; cette étude a été finalisée en 2020.

Le nouvel avant-projet d'ordonnance suit plusieurs principes généraux :

- Il ne fait pas table rase du passé et souhaite faire évoluer le système actuel :
 - Le nombre de véhicules autorisés restera limité. Le Gouvernement reste habilité à fixer un numérus clausus.
 - Le Gouvernement restera habilité à définir les exigences de qualité du service.
 - Les tarifs continueront à être encadrés.
- Il supprime la qualification de location de véhicule avec chauffeur et crée la catégorie de taxi de rue :
 - Cette notion laisse cohabiter deux catégories : les taxis de station (qui comprend les véhicules de taxis actuels) et les taxis de rue (qui reprend une partie des véhicules actuellement titulaires d'une autorisation de service LVC – ces véhicules ne bénéficieront pas des privilèges reconnus aux taxis par le Code de la route).
- Il unifie le statut des chauffeurs :
 - Les règles de l'accès à la profession seront uniformisées, y compris la formation et les conditions pour l'exploitation du service.
- Il encadre les plateformes de réservation en ligne :
 - Les plateformes devront obtenir un agrément contre redevance pour pouvoir offrir leurs services.
- Il entend s'attaquer au problème posé par la concurrence créée par les exploitants de services de taxi des autres Régions.
 - Le texte prévoit de sanctionner pénalement le fait qu'un exploitant d'une autre Région preste sur le territoire de la Région bruxelloise sans respecter les obligations que lui impose la législation bruxelloise. On rappelle que la loi spéciale du 8 août 1980 impose aux Régions de conclure un accord de coopération pour régler les questions relatives aux « services de taxi qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

En outre, le présent avant-projet d'ordonnance établit une période transitoire pendant laquelle des mesures spécifiques permettront notamment aux actuels exploitants de transiter vers le nouveau régime ou, s'ils le souhaitent, de cesser leurs activités.

¹ [A-2018-2020-CES](#)

Avis

1. Considérations générales

Une réforme du secteur taxis/LVC est attendue depuis de nombreuses années et est indispensable au regard du caractère obsolète de la réglementation actuelle datant de 1995. En ce sens, **Brupartners** considère le texte du présent avant-projet d'ordonnance comme une base pour réformer le secteur du transport rémunéré des personnes. Certains éléments requièrent néanmoins une clarification comme cela est demandé plus loin dans cet avis.

2. Considérations particulières

2.1 La différenciation entre taxis de station et taxis de rue

Les organisations représentatives des employeurs constatent que le texte de l'avant-projet d'ordonnance promeut une unification des statuts mais permet tout de même une différenciation entre deux types de taxis. Cette différenciation introduit des droits différenciés et semble aller à l'encontre de l'essence même du projet. De plus, considérant que les autres Régions du pays n'appliquent pas des règles/privilèges similaires, comment appliquer ces règles aux chauffeurs immatriculés dans ces Régions ?

En ce sens, **les organisations représentatives des employeurs** considèrent, en vue d'éviter toute discrimination, que cette différenciation entre catégories devrait être supprimée et que seul un statut unique devrait subsister.

Les autres organisations membres de Brupartners approuvent par contre le principe du projet.

2.2 Le principe du numéris clausus et le système de vignettes

2.2.1 Principe du numéris clausus

Brupartners comprend que le nombre concret de véhicules autorisés ne soit pas fixé par l'ordonnance elle-même, mais dans les mesures d'exécution. **Brupartners** demande toutefois que ces mesures soient dûment concertées.

Les organisations représentatives des employeurs estiment que le principe même du numéris clausus est une mauvaise idée. Elles rappellent que l'autorité de supervision de l'Association européenne de libre-échange (AELE) – qui vérifie l'adéquation des règles de l'espace économique européen dans les pays non-membres de l'UE – s'est opposée au principe du numéris clausus dans le cas de la délivrance de licences de taxis à Oslo en Norvège². Ce système peut entraîner une limitation de la liberté d'établissement.

² En effet, selon elle (Décision No: 041/17/COL): " L'ESA s'inquiète (...) de la manière dont la législation nationale norvégienne limite le nombre de licences de taxi disponibles (...) Cette limitation restreint la liberté d'établissement. L'ESA ne partage pas l'avis du gouvernement norvégien selon lequel cette restriction est justifiée par des raisons impérieuses d'intérêt public. Au contraire, la création de barrières disproportionnées pour entrer sur le marché des taxis peut conduire à une utilisation inefficace des ressources et à une augmentation des prix pour les consommateurs".

Si le Gouvernement maintient sa volonté de procéder à un numéris clausus, **les organisations représentatives des employeurs** demandent que soient respectés les principes édictés plus loin dans le chapitre.

Les autres organisations représentées à Brupartners soutiennent au contraire le principe du numéris clausus. Elles relèvent que la Belgique ne fait pas partie de l’AELE, et qu’au niveau de l’Union européenne prévalent des conceptions plus nuancées.

Afin de permettre une évolution fluide du secteur au cours des prochaines années, **Brupartners** demande de fixer le numéris clausus selon des critères objectifs, à savoir les besoins en termes de mobilité, une rentabilité raisonnable pour les acteurs du secteur et un revenu satisfaisant pour les chauffeurs. Il suggère également de revoir régulièrement ce numéris clausus – par exemple tous les ans – afin de permettre sa modification au regard de l’évolution des différents critères retenus.

Brupartners recommande dès lors de mettre en place un mécanisme de contrôle évitant l’abus du système d’octroi de licences, notamment pour éviter qu’il y ait, dans les faits, davantage de licences non-exploitées dans une catégorie plutôt que dans l’autre, ce qui provoquerait un déséquilibre dans l’offre.

Les organisations représentatives des employeurs considèrent qu’il serait à *minima* nécessaire de permettre à tous les chauffeurs LVC travaillant actuellement à Bruxelles d’exercer leurs activités à Bruxelles.

Les autres organisations représentées à Brupartners estiment que seuls les chauffeurs LVC, qui ont été autorisés par la Région à exercer leurs activités à Bruxelles, doivent pouvoir continuer à travailler.

2.2.2 Système de vignettes

Brupartners part de l’idée que les exigences de l’article 6, §1, alinéa 2 de l’avant-projet d’ordonnance sont alternatives et non cumulatives.

Brupartners note que le système repose, d’une part, sur une licence accordée à un exploitant, et, d’autre part, sur une vignette liée à un véhicule. Compte tenu du numéris clausus, et de la limitation de la possibilité de céder les licences et les vignettes, le nombre de véhicules par exploitant sera fixé de façon assez rigide.

Brupartners se demande si ce système ne va pas compromettre la mobilité des travailleurs, ainsi que la possibilité pour un travailleur licencié par un exploitant, de retrouver du travail ailleurs.

Brupartners en appelle à la poursuite d’une concertation sur ce point.

Il propose d’étudier l’idée d’un tampon de vignettes, détenu par la Région, qui permettrait d’accorder une vignette à une entreprise disposée à engager un travailleur dont le contrat avec une autre entreprise aurait été rompu.

Au-delà des remarques faites au point 2.3, **Brupartners** se pose la question de la plus-value de l’autorisation d’exploitation, distincte de l’octroi de vignettes. Cette procédure ne va-t-elle pas contribuer à fermer le marché au-delà des nécessités du numéris clausus ? **Brupartners** se demande pourquoi les critères prévus pour l’autorisation d’exploitation ne peuvent être inclus dans le processus d’octroi des vignettes.

2.3 L'autorisation d'exploiter

Brupartners comprend, selon le texte de l'avant-projet d'ordonnance, qu'une personne ne peut détenir qu'une seule autorisation d'exploitation, le cas échéant pour plusieurs véhicules. Le titulaire de l'autorisation doit par ailleurs être une personne physique.

Brupartners se demande si plusieurs exploitants peuvent se mettre en société, et considère que ce point mériterait d'être précisé.

Sur le principe même, **Brupartners** comprend que l'attribution à une personne physique est destinée à garantir l'incessibilité des licences. Il se demande toutefois si les modalités prévues à l'article 9 ne suffisent pas pour empêcher les cessions à caractère spéculatif, même entre personnes morales.

On peut seulement se demander si ces modalités doivent s'appliquer aussi en cas de modification dans l'actionnariat d'une personne morale, avec maintien de celle-ci. Ceci serait effectivement un élément de la vie normale d'une entreprise. Le tout serait de pouvoir vérifier que le changement d'actionnaire ne compromet pas les éléments d'honorabilité vérifiés lors de l'octroi de l'autorisation.

Quoi qu'il en soit, certains exploitants travailleront en pratique par le biais de sociétés commerciales, lesquelles seront propriétaires du fonds de commerce.

Brupartners considère qu'il n'est pas nécessairement judicieux d'interdire que cette société soit l'employeur des travailleurs. Peut-être serait-il bon de préciser en ce sens l'obligation faite à l'exploitant de démontrer qu'il a conclu un contrat de travail ou un contrat de collaboration indépendante, ou s'engage à le faire dans un certain délai.

Enfin, **Brupartners** se demande s'il n'y a pas une contradiction entre l'article 5, § 2 qui pose le principe que l'autorisation d'exploitation ne peut être octroyée qu'à des personnes physiques, et d'autres dispositions de l'ordonnance en projet, notamment l'article 9, § 5 qui vise la cession de l'autorisation entre personnes morales.

Brupartners demande que le délai maximum pour obtenir une autorisation soit précisé afin d'éviter que des chauffeurs soient confrontés à des difficultés économiques dans l'attente de recevoir leur autorisation. Cette remarque s'applique également pour le délai de renouvellement des autorisations.

2.4 Le statut des chauffeurs et le certificat de capacité

L'article 6, §1^{er} de l'ordonnance en projet laisse le choix à l'exploitant de recourir à un contrat de travail ou de collaboration indépendante.

Cependant **Brupartners**, à l'exception des organisations représentatives des employeurs, se demande, dans le cas où l'exploitant ne conduit pas lui-même le véhicule dont il est propriétaire et détient la vignette, si l'hypothèse d'une relation non salariée se présente en pratique. Cette relation paraît visée par l'arrêté royal du 29 octobre 2013³, en application duquel le fait que le transport soit effectué par un véhicule dont on n'est pas propriétaire ou locataire en leasing, ou qui est financé ou

³ Arrêté royal relatif à la nature des relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités qui ressortent du champ d'application de la sous-commission paritaire pour les taxis et de la commission paritaire du transport et de la logistique, pour les activités de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs.

garanti par un co-contractant, est un indice de travail salarié. Un critère semblable prévaut pour l'assujettissement à l'ONSS⁴.

Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs, relève par ailleurs que cette collaboration indépendante semble contradictoire avec l'article 24, §3 de l'ordonnance en projet, qui ne permet pas à un exploitant de mettre en location un véhicule pour lequel il a obtenu une vignette. Comment un indépendant pourrait-il, dans ces conditions, conduire un tel véhicule sans qu'existe une forme de rétribution à destination de l'exploitant, autrement dit une location interdite ?

Enfin, **Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs**, relève que la notion de contrat de collaboration indépendante n'est pas définie par l'actuelle législation fédérale. Il conviendrait d'être à tout le moins prudent quant à la possibilité d'en vérifier l'existence, ou de préciser, dans le cadre de l'article 6 § 2, les modalités visant à prouver cette condition.

De leur côté, **les organisations représentatives des employeurs** ne souhaitent pas se prononcer sur ce point, considérant que le statut des chauffeurs relève de prérogatives fédérales.

Les autres organisations membres de Brupartners soulignent qu'il ne s'agit pas ici d'empiéter sur des prérogatives fédérales, mais de voir si la réglementation régionale tient adéquatement compte de la législation fédérale en vigueur.

Enfin, **Brupartners** demande que les exigences de l'octroi du certificat de capacité soient concertées et précisées avant la publication de l'ordonnance. Si des exigences médicales sont prévues pour le certificat de capacité, celles-ci doivent être vérifiées périodiquement. Dans l'hypothèse où les précisions relatives à l'octroi du certificat de capacité devaient être précisées par un arrêté, **Brupartners** ne manquera pas de se positionner quant aux dispositions qu'il contient, et ce en prolongement de son avis [A-2020-025-BRUPARTNERS](#) qui porte sur certains critères d'octroi de ce certificat.

2.5 L'agrément des plateformes de réservation de services de taxi

Brupartners constate que le texte de l'avant-projet d'ordonnance ne définit pas ce qui constitue une plateforme de réservation de services de taxi. **Brupartners** souhaite que cette définition ainsi que les modalités d'agrément des plateformes soient discutées et précisées avant la publication de l'ordonnance.

A ce propos, **les organisations représentatives de travailleurs** attirent l'attention sur le fait que le rôle des plateformes de réservations ne doit pas empiéter sur les prérogatives de l'employeur des chauffeurs. Elles se réfèrent notamment à la proposition de directive que vient de publier la Commission européenne⁵ ainsi qu'à plusieurs décisions judiciaires en provenance de pays européens⁶.

⁴ Arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

⁵ COM (2021) 761 final (communication) et 762 final (projet), 9.12.2021 : Celle-ci prévoit que les centrales de taxi existantes deviendraient employeurs des chauffeurs, sauf à modifier complètement leur fonctionnement (ne plus imposer de prix ou les limiter, ne rien imposer aux chauffeurs (par exemple en habillement, en imposant une mention sur le véhicule, etc.), ne plus contrôler l'exécution du travail ni son résultat, ne plus empêcher le chauffeur de construire une clientèle propre ou de travailler en parallèle pour d'autres plateformes, etc.

⁶ Voir notamment Rechtbank Amsterdam (kantonrecht) 13 septembre 2021, n° 8937120 CV EXPL 20-22882, qui juge que la relation juridique entre Uber et ses chauffeurs répond à toutes les caractéristiques d'un contrat de travail ; Cour de cassation de France (chambre sociale) 4 mars 2020 (S 19-13.316), qui rejette le pourvoi contre un arrêt de la cour d'appel de Paris qui avait requalifié en contrat de salarié le contrat d'un chauffeur Uber.

Brupartners rappelle qu'il est impératif que la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'agrément ainsi que la délivrance de ce même agrément soit faite de manière transparente, neutre et objective, sur la base de critères clairs qui ne laissent pas de place à l'interprétation.

2.6 Les exigences imposées aux plateformes de réservation de services de taxi

Brupartners rappelle qu'il demande de préciser la définition de plateformes de réservation de services de taxi.

Brupartners considère que les exigences introduites doivent être claires et objectives. L'introduction d'une obligation ne doit pas viser à exclure une plateforme spécifique du marché ou à en privilégier certaines. Ces obligations doivent garantir des règles de concurrence équitables et permettre à tous les acteurs (actuellement présents et futurs) à Bruxelles d'opérer sur le marché. Ainsi, **Brupartners** tient à souligner que le dispositif choisi qui ne permet l'enregistrement que des exploitants qui disposent de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 5 de l'avant-projet d'ordonnance va plus loin que ce qui est dit dans les travaux parlementaires. En outre, en ne limitant qu'aux seuls taxis bruxellois l'enregistrement sur la plateforme, il empêche le fonctionnement de plateformes européennes telles que taxi.eu.

Par ailleurs, il n'y aurait donc pas d'obligation pour un taxi de rue de s'affilier à une plateforme, ni d'interdiction pour un taxi de rue ou de station de s'affilier à une plateforme qui n'a pas d'agrément. Cette situation mérite d'être précisée.

Brupartners remarque que la mise à disposition d'informations confidentielles ou à caractère personnel ne pourra être rendue possible que si elle est jugée conforme au droit national et européen par l'Autorité de protection des données. La possibilité de conserver ces données pendant une durée de 7 ans et le type de données conservées devront également être examinés et confirmés par l'Autorité de protection des données.

Enfin, la mise à disposition de telles données peut nécessiter de la part des plateformes des développements techniques qui peuvent prendre plusieurs mois voire plus d'une année. Dès lors, **Brupartners** recommande que soit ajoutée une période transitoire pour mettre à disposition ces données au Gouvernement.

Parallèlement, **Brupartners** soutient l'assimilation des centrales téléphoniques et des plateformes. **Brupartners** demande donc que la même réglementation soit applicable pour l'ensemble de ces plateformes. Cette règle implique que seul devrait être autorisé le paiement en pourcentage ou le forfait, à l'exclusion de redevances mensuelles forfaitaires indépendantes du nombre de courses, qui ne permettent pas au chauffeur de travailler pour plusieurs plateformes en même temps.

2.7 Les modalités de prestation des services de taxi

Concernant l'exigence selon laquelle un véhicule ne doit pas avoir une ancienneté supérieure à 7 ans (article 26, §1^{er}, alinéa 1^{er}), **Brupartners** recommande, au regard de la politique ambitieuse de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de verdissement du parc automobile, d'introduire une dérogation pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables afin d'encourager l'achat de véhicules propres par les chauffeurs de taxis.

2.8 Les tarifs

Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs, considère qu'il convient de préciser dans le texte, ou à tout le moins dans les commentaires, que le tarif sera fixé de telle manière à permettre une rémunération convenable des chauffeurs.

Les organisations représentatives des employeurs estiment essentiel que la tarification soit dynamique, ce qui garantit selon elles un équilibre entre l'offre et la demande. Elle est par ailleurs appliquée par la grande majorité de nos voisins européens et permet de soutenir la demande tout en maximisant les revenus des chauffeurs. L'introduction de prix minimum ou maximum entraînerait des conséquences négatives pour le secteur de la mobilité et pourrait conduire à des diminutions de trajets sur les plateformes de réservations ou à une diminution des revenus des chauffeurs.

Les organisations représentatives des employeurs proposent donc d'ajouter un paragraphe précisant que les plateformes de réservation de services de taxi de même que les centrales de réservation de taxis, ont la possibilité de mettre en place une tarification dynamique afin de s'adapter aux besoins des chauffeurs et des usagers.

Les organisations représentatives des classes moyennes sont favorables à une tarification dynamique, à condition qu'elle soit balisée par des prix minimum permettant de garantir aux chauffeurs une rémunération convenable, et des prix maximum, pour assurer la protection du consommateur et le service d'utilité publique.

Les organisations représentatives des travailleurs estiment que la tarification dynamique n'est pas essentielle ; si une telle méthode devait être introduite, cela devrait, selon elles, se faire aux conditions posées par les organisations représentatives des classes moyennes. **Les organisations représentatives des travailleurs** soutiennent par ailleurs en priorité le principe de prix minimum et prix maximum.

Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs, juge que l'utilisation de cette tarification dynamique devrait se faire de façon universelle et dès lors s'interroge sur la possibilité pour les taxis de station d'appliquer librement des tarifs lors d'une course sur réservation au même titre que les taxis de rue (comme c'est le cas actuellement en Flandre).

2.9 Le Comité consultatif régional de services des taxis

Brupartners recommande de préciser que la composition de ce Comité consultatif régional de services des taxis doit refléter de manière équitable tous les représentants du secteur des taxis à Bruxelles, et que la nomination de chaque représentant doit se faire selon des critères objectifs, précis et vérifiables.

2.10 La Commission de cession

De la même manière que pour le Comité consultatif régional de services des taxis, **Brupartners** recommande que la nomination des représentants à cette Commission de cession se fasse de manière transparente et objective de manière à garantir la représentativité de l'ensemble du secteur.

2.11 La période transitoire

2.11.1 Ordonnance « sparadrap bis »

L'ordonnance insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur (ordonnance sparadrap bis) envisage une période transitoire jusqu'au 22 juillet 2022, prolongeable de 3 mois (jusqu'au 22 octobre 2022). **Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs**, regrette qu'un délai si long soit envisagé pour la mise en place d'une réforme attendue de longue date. **Brupartners, à l'exception des organisations représentatives des employeurs**, demande également de préciser, au vu de ladite ordonnance, quels sont les acteurs autorisés à effectuer des services de transports rémunérés des personnes à Bruxelles.

2.11.2 Période transitoire de l'avant-projet d'ordonnance

Les organisations représentatives des employeurs reconnaissent au contraire que la période transitoire envisagée dans le présent avant-projet d'ordonnance est vitale pour permettre à tous les chauffeurs LVC de pouvoir poursuivre leurs activités tout en s'assurant de la mise en conformité de leur autorisation. Elle est cependant bien trop courte et devrait être étendue à 6 mois. En outre, une période de transition de trois mois paraît être discriminatoire au regard de la période de transition de deux ans prévue pour les chauffeurs de taxis.

Concernant le rachat des licences, **Brupartners** comprend que les titulaires d'une licence en cours ne pourront plus valoriser le prix qu'ils en ont payé, sauf à la revendre à la Région dans les conditions de l'article 41, § 3.

Selon les explications reçues, le titulaire qui cède sa licence n'a aucune garantie d'obtenir une autorisation d'exploitation et une vignette. En fait, compte tenu du numérus clausus, ce choix ne semble ouvert qu'à des exploitants qui souhaitent quitter le métier.

Il a été communiqué à Brupartners, lors de la présentation du projet, qu'aux yeux de l'Administration, la problématique du trafic des licences est surévaluée, voire relève de la « légende urbaine ». Ceci ne concorde pas avec les informations à disposition de **Brupartners**. Selon **Brupartners**, la concertation devrait se poursuivre sur ce point.

Enfin, dans le cas de non-rachat des licences, **Brupartners** se demande si celles-ci pourront être renouvelées à la date d'échéance de la licence et rester dans les mains des personnes morales qui les détiennent actuellement. Le cas échéant, **Brupartners** se demande si ces cessions se feront conformément à l'article 9, §§ 3 à 6 et s'il faut considérer que rien de fondamental ne change pour les entreprises qui seraient dans un tel cas de figure.

2.12 La problématique des limites géographiques régionales

Indépendamment de la question des moyens concrets dont dispose la Région pour contrôler le principe qu'un taxi non bruxellois ne peut se trouver à Bruxelles que pour y déposer un client ou pour répondre à un appel, se pose la question de savoir si ce principe même est encore pertinent à l'heure des applications de plateformes. Sur la plateforme « Uber », par exemple, la course est bel et bien réservée à l'avance et un contrat est généré avant la prise en charge du client.

Brupartners recommande, si cela est autorisé par les règles en vigueur, et si la réciprocité n'est pas de nature à gêner les taxis bruxellois, qu'un véhicule sans licence bruxelloise ne soit jamais autorisé à

prendre en charge des clients sur le territoire de la Région bruxelloise. Seules les courses «entrantes» (prise en charge du client dans une autre Région pour le déposer dans la Région de Bruxelles-Capitale) doivent être autorisées.

Brupartners rappelle toutefois son soutien à la conclusion d'accord de coopération entre Régions tel que permis par l'art. 92 bis de la Loi spéciale de réformes institutionnelles. La conclusion de tels accords permettrait de résoudre le problème en proposant une réciprocité dans le secteur du transport rémunéré des personnes.

Brupartners se pose également la question de l'application des règles en fonction de la sous-catégorie de taxis. En effet, en Flandre, l'ensemble du secteur des taxis est immatriculé de la même façon. Les taxis de rue flamands auront-ils accès aux mêmes privilèges que les taxis de station bruxellois ?

D'une manière générale, **Brupartners** considère qu'il convient de préciser ce qui est considéré comme un service de taxi aux regards des limitations géographiques imposées par la structure institutionnelle de la Belgique.

2.13 La création d'une plateforme régionale de services

Dans l'avant-projet d'ordonnance, il est question de développer une propre plateforme de services gérée par la Région.

Les organisations représentatives des travailleurs soutiennent la création d'une telle plateforme régionale, en prenant les précautions juridiques nécessaires.

Les organisations représentatives des employeurs ne soutiennent pas la création d'une plateforme régionale, pour les raisons suivantes :

- Bien qu'un monopole doive être évité, l'augmentation du nombre de plateformes est peu souhaitable car elle crée une fragmentation de l'offre, diminuant la qualité du service pour le consommateur final ;
- De plus, le développement d'une plateforme, du moins efficace, est très coûteuse et requiert des ressources techniques importantes, qui ne sont pas toujours à la portée des services publics ;
- Il serait plus efficace d'investir plus de ressources pour optimiser ce qui existe déjà ; par exemple la plateforme digitale « taxis verts » pour les taxis de station.

Les organisations représentatives des classes moyennes et des employeurs du non-marchand ne souhaitent pas se prononcer sur ce point.

3. Considérations article par article

3.1 Article 2 – Transport de personnes à caractère évènementiel

Sans contester le principe de l'ordonnance en projet, **Brupartners** relève qu'une définition trop imprécise ou trop large est de nature à permettre de nombreuses manipulations. Il craint que la définition proposée soit insuffisante à cet égard et appelle à une poursuite de la concertation sur ce point.

3.2 Article 19 – Caractéristiques de l’agrément [des plateformes]

Brupartners, à l’exception des organisations représentatives des employeurs soutient l’ordonnance en projet, qui réserve au Gouvernement la décision finale sur l’agrément des plateformes.

Les organisations représentatives des employeurs estiment au contraire qu’afin de garantir l’impartialité dans la délivrance des agréments, le pouvoir exécutif ne peut pas être l’organe habilité pour, à la fois, introduire, instruire et délivrer l’agrément à une plateforme de réservation. Il est dès lors essentiel, selon ces organisations, d’introduire un Comité objectif composé d’experts qui seront à même d’évaluer la demande d’agrément et de la délivrer. Ces principes doivent naturellement également s’appliquer pour la suspension et le retrait de l’agrément.

Les organisations représentatives des employeurs proposent en conséquence que cet agrément relève du Comité d’examen des agréments. Elles proposent de remplacer le § 2 de l’article 19 par le texte suivant :

§2. Le Gouvernement saisit le Comité d’examen des agréments, après notification de la demande par une plateforme de réservation ».

§3. L’agrément est délivré par le Comité d’examen des agréments. »

3.3 Article 20 – Conditions de délivrance de l’agrément

Les notions de « siège social » ou « siège d’exploitation » sont peu claires. **Brupartners** propose d’utiliser la notion d’unité d’établissement.

3.4 Article 42 – Les services de location de voitures avec chauffeur actuellement autorisés

Concernant les mesures transitoires, à l’article 42, §3, point 2a, **Brupartners** estime qu’une priorité doit être accordée aux personnes exerçant l’activité à titre principale.

*
* *
* *