
ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie betreffende taxidiensten en evenementiële personenvervoerdiensten

Aanvrager	Minister-president Rudi Vervoort
Aanvraag ontvangen op	6 december 2021
Aanvraag behandeld door	Commissie Economie - Werkgelegenheid - Fiscaliteit - Financiën Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies uitgebracht door de Raad van Bestuur van	7 januari 2022
Advies bekrachtigd door de Plenaire vergadering van	20 januari 2022

Vooraf

De ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur staat niet toe dat er rekening wordt gehouden met moderne ontwikkelingen en nieuwe consumentengewoonten. Er is een nieuwe ordonnantie nodig om de nieuwe actor, met name de online reserveringsplatformen, in de historische driehoek van deze sector te integreren (gebruikers die een permanent beschikbare dienst eisen, exploitanten wier beroepsactiviteit rendabel moet zijn en chauffeurs die recht hebben op fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en een toereikende verloning).

In 2018 werd een voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot dit onderwerp ter advies aan Brupartners voorgelegd¹. In dit advies had Brupartners de Regering verzocht een studie uit te voeren naar de juridische en sociaaleconomische gevolgen van een dergelijke hervorming ; deze studie werd in 2020 afgerond.

Het nieuwe voorontwerp van ordonnantie volgt een aantal algemene beginselen :

- Het maakt niet volledig komaf met het verleden en wil het huidige systeem laten evolueren :
 - Het aantal toegelaten voertuigen zal beperkt blijven. De Regering blijft gemachtigd om een numerus clausus vast te stellen.
 - De Regering zal gemachtigd blijven om de kwaliteitseisen voor de dienst vast te stellen.
 - De tarieven zullen verder worden omkaderd.
- Het schrapt de kwalificatie van verhuren van voertuig met chauffeur en creëert de categorie van straattaxi :
 - Dit begrip maakt het mogelijk om twee categorieën naast elkaar te laten bestaan : standplaatstaxi's (waaronder de huidige taxivoertuigen) en straattaxi's (waaronder sommige van de voertuigen die momenteel een vergunning voor VVC-diensten hebben - deze voertuigen zullen niet in aanmerking komen voor de voorrechten die krachtens het Verkeersreglement aan taxi's worden verleend).
- Het verenigt het statuut van de chauffeurs :
 - De regels voor de toegang tot het beroep zullen worden gestandaardiseerd, met inbegrip van opleiding en voorwaarden voor de exploitatie van de dienst.
- Het omkadert de online reserveringsplatformen :
 - Platformen zullen tegen betaling een licentie moeten verkrijgen om hun diensten te mogen aanbieden.
- Het is de bedoeling om het probleem van de door de taxi-exploitanten van de andere Gewesten gecreëerde concurrentie aan te pakken.
 - De tekst voorziet in strafrechtelijke sancties wanneer een exploitant van een ander Gewest op het grondgebied van het Brussels Gewest werkzaam is zonder de verplichtingen na te leven die de Brusselse wetgeving hem oplegt. Er zij aan herinnerd dat de bijzondere wet van 8 augustus 1980 de Gewesten verplicht een samenwerkingsakkoord te sluiten om aangelegenheden te regelen met betrekking tot « taxidiensten die zich over het grondgebied van meer dan één Gewest uitstrekken ».

¹ [A-2018-2020-ESR](#)

Bovendien voorziet het onderhavige voorontwerp van ordonnantie in een overgangperiode waarin specifieke maatregelen met name de huidige exploitanten in staat zullen stellen naar de nieuwe regeling over te stappen of, indien zij dat wensen, hun activiteiten te staken.

Advies

1. Algemene beschouwingen

Op een hervorming van de taxi- en VVC-sector wordt al jaren gewacht en deze is onontbeerlijk gelet op het verouderde karakter van de huidige regelgeving, die van 1995 dateert. In die zin beschouwt **Brupartners** de tekst van het onderhavige voorontwerp van ordonnantie als een basis voor de hervorming van de sector van het betaalde personenvervoer. Bepaalde elementen moeten echter nog worden verduidelijkt, zoals verderop in dit advies wordt gevraagd.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Differentiatie tussen standplaatstaxi's en straattaxi's

De representatieve werkgeversorganisaties stellen vast dat de tekst van het voorontwerp van ordonnantie een eenmaking van de statuten voorstaat, maar nog steeds een differentiatie tussen twee soorten taxi's mogelijk maakt. Deze differentiatie voert gedifferentieerde rechten in en lijkt tegen de essentie van het ontwerp in te druisen. Hoe kunnen bovendien deze regels worden toegepast op chauffeurs die in de andere Gewesten van het land zijn ingeschreven, gezien er in deze Gewesten geen vergelijkbare regels/voorrechten worden toegepast ?

In die zin zijn **de representatieve werkgeversorganisaties** van oordeel dat, om elke vorm van discriminatie te voorkomen, deze differentiatie tussen categorieën zou moeten worden afgeschaft en dat er slechts één enkel statuut zou mogen blijven bestaan.

De andere organisaties die lid zijn van **Brupartners**, keuren het principe van het ontwerp echter goed.

2.2 Het numerus clausus-beginsel en het vignettensysteem

2.2.1 Numerus clausus-beginsel

Brupartners heeft begrepen dat het concrete aantal toegestane voertuigen niet in de ordonnantie zelf, maar in de uitvoeringsmaatregelen is vastgelegd. **Brupartners** vraagt echter dat er over deze maatregelen naar behoren overleg zou worden gepleegd.

De representatieve werkgeversorganisaties vinden het beginsel zelf van een numerus clausus geen goed idee. Zij herinneren eraan dat de toezichhoudende autoriteit van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) - die nagaat of de regels van de Europese Economische Ruimte in niet-EU-landen op elkaar afgestemd zijn - zich in het geval van de afgifte van vergunningen in Oslo, Noorwegen tegen het beginsel van de numerus clausus heeft verzet². Dit systeem kan tot een beperking van de vrijheid van vestiging leiden.

² Immers volgens haar (Beslissing Nr. : 041/17/COL) : « Is de ESA bezorgd (...) over de wijze waarop de Noorse nationale wetgeving het aantal beschikbare taxivergunningen beperkt (...). Deze beperking beperkt de vrijheid van vestiging. De ESA deelt de mening van de Noorse regering niet dat deze beperking gerechtvaardigd is door dwingende redenen van algemeen belang. Integendeel, het opwerpen van onevenredige barrières om de taximarkt te betreden, kan tot een inefficiënt gebruik van middelen en hogere prijzen voor de consument leiden ».

Indien de Regering vasthoudt aan haar voornemen om een numerus clausus in te voeren, vragen **de representatieve werkgeversorganisaties** dat de beginselen die verderop in het hoofdstuk worden uiteengezet, zouden worden nageleefd.

De andere in Brupartners vertegenwoordigde organisaties steunen daarentegen het numerus clausus-beginsel. Zij wijzen erop dat België geen lid van de EVA is en dat er op EU-niveau genuanceerdere standpunten overheersen.

Om in de komende jaren een soepele evolutie van de sector mogelijk te maken, vraagt **Brupartners** om de numerus clausus vast te stellen aan de hand van objectieve criteria, met name de behoeften in termen van mobiliteit, een redelijke rendabiliteit voor de actoren van de sector en een bevredigend inkomen voor de chauffeurs. Hij stelt ook voor om deze numerus clausus regelmatig - bijvoorbeeld elk jaar - te herzien, zodat deze aan de ontwikkeling van de verschillende gehanteerde criteria zou kunnen worden aangepast.

Brupartners beveelt derhalve aan om een controlemechanisme in te stellen om misbruik van het stelsel van toekenning van licenties te vermijden, om met name te voorkomen dat er in de ene categorie in de praktijk meer niet-geëxploiteerde licenties zouden zijn dan in de andere, hetgeen tot een onevenwicht in het aanbod zou leiden

De representatieve werkgeversorganisaties zijn van oordeel dat het *a minima* noodzakelijk zou zijn om alle VVC-chauffeurs die momenteel in Brussel werken, toe te staan hun activiteiten in Brussel uit te oefenen.

De andere in Brupartners vertegenwoordigde organisaties zijn van mening dat enkel de VVC-chauffeurs die van het Gewest toestemming hebben gekregen om hun activiteiten in Brussel uit te oefenen, moeten kunnen blijven werken.

2.2.2 Vignettensysteem

Brupartners gaat ervan uit dat de vereisten van artikel 6, §1, lid 2 van het voorontwerp van ordonnantie alternatief en niet cumulatief zijn.

Brupartners merkt op dat het systeem enerzijds gebaseerd is op een aan een exploitant verleende licentie en anderzijds op een aan een voertuig gekoppeld vignet. Rekening houdend met de numerus clausus en de beperking van de mogelijkheid om licenties en vignetten over te dragen, zal het aantal voertuigen per exploitant op een vrij rigide manier worden vastgesteld.

Brupartners vraagt zich af of dit systeem de mobiliteit van werknemers niet in gevaar zal brengen, evenals de mogelijkheid voor een werknemer die door een exploitant is ontslagen om elders werk te vinden.

Brupartners dringt aan op verder overleg over dit punt.

Hij stelt voor om het idee te bestuderen van een hoeveelheid vignetten, in het bezit van het Gewest, die het mogelijk zou maken om een vignet te verlenen aan een onderneming die bereid is een werknemer in dienst te nemen wiens contract met een andere onderneming zou zijn beëindigd.

Naast de opmerkingen in punt 2.3 vraagt **Brupartners** zich af wat de toegevoegde waarde is van de exploitatievergunning, afzonderlijk van de toekenning van vignetten. Zal deze procedure niet bijdragen tot de afsluiting van de markt buiten de vereisten van de numerus clausus? **Brupartners** vraagt zich af waarom de criteria voor de exploitatievergunning niet in de procedure voor de toekenning van vignetten zou kunnen worden opgenomen.

2.3 De exploitatievergunning

Brupartners maakt uit de tekst van het voorontwerp van ordonnantie op dat één persoon slechts houder mag zijn van één exploitatievergunning, eventueel voor meerdere voertuigen. De vergunninghouder moet overigens een natuurlijke persoon zijn.

Brupartners vraagt zich af of meerdere exploitanten een vennootschap kunnen oprichten en is van oordeel dat dit punt zou moeten worden verduidelijkt.

Wat het principe zelf betreft, begrijpt **Brupartners** dat de toewijzing aan een natuurlijke persoon bedoeld is om de niet-overdraagbaarheid van de licenties te waarborgen. Hij vraagt zich echter af of de modaliteiten die in artikel 9 zijn voorzien, niet volstaan om speculatieve overdrachten, zelfs tussen rechtspersonen, te voorkomen.

De vraag is alleen of deze modaliteiten ook moeten gelden in het geval van een wijziging in het aandeelhouderschap van een rechtspersoon, waarbij deze laatste blijft bestaan. Dit zou inderdaad een element van het normale leven van een onderneming zijn. Alleen zou moeten kunnen worden nagegaan of de wijziging van aandeelhouder de op het ogenblik van de vergunningverlening geverifieerde betrouwbaarheidselementen niet in het gedrang brengt.

In ieder geval zullen sommige exploitanten in de praktijk werken via handelsvennootschappen, die eigenaar van het handelsfonds zullen zijn.

Brupartners is van oordeel dat het niet noodzakelijkerwijs aangewezen is om deze vennootschap te verbieden de werkgever van de werknemers te zijn. Misschien zou het goed zijn om in die zin de verplichting van de exploitant te verduidelijken om aan te tonen dat hij een arbeidsovereenkomst of een overeenkomst van zelfstandige samenwerking heeft gesloten, of zich ertoe verbindt om dit binnen een bepaalde termijn te doen.

Brupartners vraagt zich af of er geen tegenstrijdigheid bestaat tussen artikel 5, §2, dat het principe stelt dat de exploitatievergunning enkel aan natuurlijke personen kan worden verleend, en andere bepalingen van de ordonnantie, met name artikel 9, §5, die de overdracht van de vergunning tussen rechtspersonen beoogt.

Tot slot vraagt **Brupartners** dat de maximumtermijn voor het verkrijgen van een vergunning zou worden verduidelijkt om te voorkomen dat chauffeurs in economische moeilijkheden zouden komen terwijl zij op hun vergunning wachten. Deze opmerking geldt ook voor de termijn voor de vernieuwing van de vergunningen.

2.4 Statuut van de chauffeurs en bekwaamheidscertificaat

Artikel 6, §1 van de geplande ordonnantie laat de keuze aan de exploitant om gebruik te maken van een arbeidsovereenkomst of een overeenkomst van zelfstandige samenwerking.

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties, vraagt zich echter af of in het geval waarin de exploitant niet zelf het voertuig bestuurt waarvan hij eigenaar is en houder is van het vignet, de hypothese van een onbezoldigde relatie zich in de praktijk voordoet. Deze relatie lijkt beoogd door het koninklijk besluit van 29 oktober 2013³, in toepassing waarvan het feit dat het

³ Koninklijk besluit wat betreft de aard van de arbeidsrelaties die bestaan in het kader van de uitoefening van werkzaamheden die vallen onder het toepassingsgebied van het paritair sub-comité voor de taxi's en van het paritair comité voor het vervoer en de logistiek, enkel voor de activiteiten van verhuur van voertuigen met chauffeur en van collectieve taxidiensten.

uitvoeren van het transport met een voertuig waarvan men geen eigenaar is of dat niet is geleased, of dat door een medecontractant is gefinancierd of gewaarborgd, een aanwijzing van bezoldigde tewerkstelling vormt. Een soortgelijk criterium geldt voor de RSZ-verplichting⁴.

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties, wijst er ook op dat deze zelfstandige samenwerking in strijd lijkt te zijn met artikel 24, §3 van de geplande ordonnantie, dat een exploitant niet toestaat een voertuig te verhuren waarvoor hij een vignet heeft verkregen. Hoe zou een zelfstandige onder deze omstandigheden een dergelijk voertuig kunnen besturen zonder dat er sprake is van enige vorm van vergoeding van de exploitant, met andere woorden van een verboden verhuur ?

Tot slot wijst **Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties**, erop dat het begrip 'overeenkomst van zelfstandige samenwerking' in de huidige federale wetgeving niet wordt gedefinieerd. Het zou raadzaam zijn om ten minste voorzichtigheid te betrachten met betrekking tot de mogelijkheid om het bestaan van een dergelijke overeenkomst na te gaan, of om in het kader van artikel 6, §2 de modaliteiten te verduidelijken om deze voorwaarde aan te tonen.

De representatieve werkgeversorganisaties wensen zich van hun kant niet uit te spreken over dit punt, omdat zij van oordeel zijn dat het statuut van de chauffeurs een federaal prerogatief is.

De andere organisaties die lid zijn van **Brupartners** benadrukken dat het er niet om gaat inbreuk te maken op de federale prerogatieven, maar dat moet worden nagegaan of de gewestelijke regelgeving voldoende rekening houdt met de geldende federale wetgeving.

Tot slot vraagt **Brupartners** dat er overleg zou worden gepleegd over de vereisten voor de toekenning van het bekwaamheidscertificaat en dat deze zouden worden verduidelijkt voordat de ordonnantie wordt gepubliceerd. Indien er medische vereisten voor het bekwaamheidscertificaat zijn voorzien, moeten deze periodiek worden gecontroleerd. Gesteld dat de bijzonderheden met betrekking tot de toekenning van het bekwaamheidscertificaat door een besluit moesten worden verduidelijkt, zal **Brupartners** niet nalaten een standpunt over de daarin vervatte bepalingen in te nemen, en dit in het verlengde van zijn advies [A-2020-025-BRUPARTNERS](#), waarin hij bepaalde criteria voor de toekenning van dit certificaat heeft onderzocht.

2.5 Erkenning van reserveringsplatformen voor taxidiensten

Brupartners stelt vast dat in de tekst van het voorontwerp van ordonnantie niet wordt gedefinieerd wat een reserveringsplatform voor taxidiensten is. **Brupartners** wenst dat deze definitie en de erkenningsmodaliteiten voor de platformen vóór de publicatie van de ordonnantie zouden worden besproken en verduidelijkt.

Naar aanleiding hiervan wijzen **de representatieve werknemersorganisaties** erop dat de rol van de reserveringsplatformen geen inbreuk mag maken op de prerogatieven van de werkgever van de

⁴ Koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

chauffeurs. Zij baseren zich met name op de ontwerprichtlijn die de Europese Commissie⁵ onlangs heeft uitgevaardigd, alsmede gerechtelijke beslissingen vanwege Europese landen⁶.

Brupartners herhaalt dat het absoluut noodzakelijk is dat de procedure voor de indiening en het onderzoek van de erkenningsaanvragen, alsook de toekenning van diezelfde erkenning, op een transparante, neutrale en objectieve manier zou verlopen, op basis van duidelijke criteria die geen ruimte voor interpretatie laten.

2.6 Aan reserveringsplatformen voor taxidiensten opgelegde voorschriften

Brupartners herhaalt dat hij vraagt om de definitie van reserveringsplatformen voor taxidiensten te verduidelijken.

Brupartners is van oordeel dat de ingevoerde vereisten duidelijk en objectief moeten zijn. De invoering van een verplichting mag niet tot doel hebben een specifiek platform van de markt uit te sluiten of andere te bevoordelen. Deze verplichtingen moeten gelijke concurrentievoorwaarden waarborgen en alle (huidige en toekomstige) actoren in Brussel in staat stellen op de markt te opereren. **Brupartners** wil er dan ook op wijzen dat de gekozen voorziening, die enkel de registratie mogelijk maakt van exploitanten die over de in artikel 5 van het voorontwerp van ordonnantie bedoelde exploitatievergunning beschikken, verder gaat dan wat tijdens de parlementaire werkzaamheden werd gesteld. Door de registratie op het platform tot uitsluitend Brusselse taxi's te beperken, wordt bovendien de werking van Europese platformen, zoals taxi.eu, verhinderd.

Daarnaast zou er dus geen verplichting zijn voor een straattaxi om zich bij een platform aan te sluiten, noch een verbod voor de straat- of standplaatstaxi om zich aan te sluiten bij een platform dat geen erkenning heeft. Deze situatie dient te worden verduidelijkt.

Brupartners merkt op dat het ter beschikking stellen van vertrouwelijke of persoonlijke informatie enkel mogelijk zal kunnen worden gemaakt als dit door de Gegevensbeschermingsautoriteit in overeenstemming met de nationale en Europese wetgeving wordt geacht. De mogelijkheid om dergelijke gegevens gedurende een periode van 7 jaar te bewaren en het soort gegevens dat wordt bewaard, zullen eveneens door de Gegevensbeschermingsautoriteit moeten worden onderzocht en bevestigd.

Tot slot kan het ter beschikking stellen van dergelijke gegevens vanwege de platformen technische ontwikkelingen vereisen, die verscheidene maanden of zelfs meer dan een jaar in beslag kunnen nemen. **Brupartners** beveelt derhalve aan om een overgangperiode toe te voegen om deze gegevens ter beschikking van de Regering te stellen.

⁵ COM (2021) 761 def. (mededeling) en 762 def. (ontwerp) van 9.12.2021): hierin wordt bepaald dat de bestaande taxicentrales werkgevers van de chauffeurs zouden worden, tenzij zij hun werking volledig zouden veranderen (geen prijzen meer opleggen of deze beperken, de chauffeurs niets meer opleggen (bijv. wat kleding betreft, door een vermelding op het voertuig verplicht stellen, enz.), geen controle meer uitoefenen op de uitvoering van het werk of het resultaat ervan, de chauffeurs niet meer beletten een eigen klantenkring op te bouwen of parallel voor andere platformen te werken, enz.

⁶ Zie met name Rechtbank Amsterdam (kantonrechtters) 13 september 2021, nr. 8937120 CV EXPL 20-22882, waarin werd geoordeeld dat de rechtsverhouding tussen Uber en zijn chauffeurs alle kenmerken van een arbeidsovereenkomst vertoont; Cour de cassation de France (chambre sociale) 4 maart 2020 (S 19-13.316), waarin het beroep werd verworpen tegen een arrest van het Hof van Beroep van Parijs waarin de overeenkomst van een Uber-chauffeur als arbeidsovereenkomst werd geherkwalificeerd.

Gelijklopend steunt **Brupartners** de assimilatie van telefooncentrales en platformen. **Brupartners** vraagt derhalve dat voor al deze platformen dezelfde regelgeving zou gelden. Deze regel houdt in dat enkel de betaling in percentages of van het forfaitair bedrag zou mogen zijn toegestaan, met uitsluiting van maandelijkse forfaitaire vergoedingen los van het aantal ritten, die de bestuurder niet de mogelijkheid bieden om voor verschillende platformen tegelijk te werken.

2.7 Prestatiemodaliteiten van taxidiensten

Wat betreft het voorschrift dat een voertuig niet ouder mag zijn dan 7 jaar (artikel 26, §1, lid 1), beveelt **Brupartners** aan om, in het licht van het ambitieuze beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake de vergroening van het wagenpark, een afwijking in te voeren voor oplaadbare elektrische en hybride voertuigen, om zo de aankoop van schone voertuigen door taxichauffeurs aan te moedigen.

2.8 Tarieven

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties, is van oordeel dat in de tekst, of in ieder geval in de commentaren, dient te worden verduidelijkt dat het tarief zodanig zal worden vastgesteld dat een passende verloning van de chauffeurs mogelijk is.

De representatieve werkgeversorganisaties achten het van essentieel belang dat de tarifiering dynamisch zou zijn, hetgeen volgens hen een evenwicht tussen vraag en aanbod waarborgt. Dit wordt overigens toegepast door de overgrote meerderheid van onze Europese buurlanden en helpt om de vraag te ondersteunen en om tegelijkertijd het inkomen van de chauffeurs te maximaliseren. De invoering van minimum- of maximumprijzen zou negatieve gevolgen voor de mobiliteitssector met zich meebrengen en zou tot een daling van het aantal ritten op de reserveringsplatformen of tot een daling van het inkomen van de chauffeurs kunnen leiden.

Derhalve stellen **de representatieve werkgeversorganisaties** voor om een paragraaf toe te voegen die verduidelijkt dat reserveringsplatformen voor taxidiensten, net zoals taxireserveringscentrales de mogelijkheid hebben om een dynamische tarifiering in te voeren om zich aan de behoeften van chauffeurs en gebruikers aan te passen.

De representatieve middenstandsorganisaties zijn voorstander van een dynamische tarifiering, op voorwaarde dat deze zou worden afgebakend door minimumprijzen om de chauffeurs een fatsoenlijke verloning te kunnen waarborgen, en maximumprijzen om de bescherming van de consument en de openbare dienstverlening te kunnen verzekeren.

De representatieve werknemersorganisaties zijn van mening dat een dynamische tarifiering niet essentieel is; indien een dergelijke methode zou worden ingevoerd, zou dat volgens hen moeten gebeuren onder de voorwaarden die door de representatieve middenstandsorganisaties zijn vastgesteld. Daarnaast steunen **de representatieve werknemersorganisaties** in de eerste plaats het het beginsel van minimum- en maximumprijzen.

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties, is van mening dat deze dynamische tarifiering universeel zou moeten worden toegepast en heeft derhalve vragen bij de mogelijkheid voor standplaatstaxi's om gereserveerde ritten op dezelfde manier als straattaxi's vrij aan te rekenen (zoals momenteel het geval is in Vlaanderen).

2.9 Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten

Brupartners beveelt aan om te verduidelijken dat de samenstelling van dit Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten een eerlijke afspiegeling moet zijn van alle vertegenwoordigers van de taxisector in Brussel, en dat de benoeming van elke vertegenwoordiger moet gebeuren op basis van objectieve, welbepaalde en controleerbare criteria.

2.10 Overdrachtscommissie

Net als bij het Gewestelijk Adviescomité voor de taxidiensten beveelt **Brupartners** aan dat de benoeming van vertegenwoordigers in deze Overdrachtscommissie op een transparante en objectieve wijze zou gebeuren, zodat de gehele sector zou zijn vertegenwoordigd.

2.11 De overgangperiode

2.11.1 « Pleister-ordonnantie bis »

De ordonnantie tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur (pleister-ordonnantie bis) voorziet in een overgangperiode tot 22 juli 2022, die met 3 maanden kan worden verlengd (tot en met 22 oktober 2022). **Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties**, betreurt het dat er zo'n lange termijn voor de uitvoering van een langverwachte hervorming is voorzien. Tevens vraagt **Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties**, om in het licht van de voornoemde ordonnantie te verduidelijken welke actoren gemachtigd zijn om in Brussel betaald personenvervoer te verrichten.

2.11.2 Overgangperiode van het voorontwerp van ordonnantie

De representatieve werkgeversorganisaties erkennen daarentegen dat de in het voorontwerp van ordonnantie beoogde overgangperiode van vitaal belang is om alle VVC-chauffeurs in staat te stellen om hun activiteiten voort te zetten en er tegelijkertijd voor te zorgen dat hun vergunning in overeenstemming wordt gebracht. Deze periode is echter veel te kort en zou tot 6 maanden moeten worden verlengd. Bovendien lijkt een overgangperiode van drie maanden discriminerend in vergelijking met de overgangperiode van twee jaar voor taxichauffeurs.

Wat de terugkoop van licenties betreft, begrijpt **Brupartners** dat de houders van een lopende licentie de prijs die zij ervoor hebben betaald, niet meer zullen kunnen valoriseren, tenzij zij deze onder de voorwaarden van artikel 41, §3 aan het Gewest terugverkopen.

Volgens de ontvangen toelichtingen heeft de houder die zijn licentie overdraagt, geen enkele waarborg om een exploitatievergunning en een vignet te verkrijgen. In feite lijkt deze keuze, rekening houdend met de numerus clausus, enkel open te staan voor exploitanten die het beroep willen verlaten.

Tijdens de uiteenzetting van het ontwerp kreeg **Brupartners** te horen dat de problematiek van het licentieverkeer in de ogen van de Administratie wordt overschat en zelfs een « stadslegende » is. Dit strookt niet met de informatie waarover **Brupartners** beschikt. Volgens **Brupartners** zou het overleg over dit punt moeten worden voortgezet.

Tot slot vraagt **Brupartners** zich af of, indien de licenties niet worden teruggekocht, deze op de vervaldatum van de licentie zullen kunnen worden vernieuwd en in handen kunnen blijven van de rechtspersonen die er momenteel houder van zijn. Zo ja, dan vraagt **Brupartners** zich af of deze

overdrachten in overeenstemming met artikel 9, §§3 tot 6 zullen geschieden en of er moet worden nagegaan of er voor ondernemingen die in een dergelijke situatie zouden verkeren niets wezenlijks zou veranderen.

2.12 De problematiek van de gewestelijke geografische grenzen

Afgezien van de vraag over welke concrete middelen het Gewest beschikt om toezicht te houden op het beginsel dat een niet-Brusselse taxi enkel in Brussel mag zijn om er een klant af te zetten of een oproep te beantwoorden, rijst de vraag of dit beginsel in het tijdperk van de platformapplicaties nog wel relevant is. Op het « Uber »-platform, bijvoorbeeld, wordt de rit wel degelijk van tevoren gereserveerd en wordt een contract opgesteld voordat de klant wordt opgehaald.

Indien de geldende regels dit toelaten en de wederkerigheid niet van dien aard is om de Brusselse taxi's te hinderen, beveelt **Brupartners** aan dat een voertuig zonder Brusselse licentie nooit klanten op het grondgebied van het Brussels Gewest zou mogen bedienen. Enkel « inkomende » ritten (waarbij een klant in een ander Gewest wordt opgehaald en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt afgezet) mogen worden toegestaan.

Brupartners herhaalt echter zijn steun aan het sluiten van samenwerkingsakkoorden tussen Gewesten, zoals toegestaan door art. 92 bis van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Het sluiten van dergelijke akkoorden zou het mogelijk maken om het probleem op te lossen door een wederkerigheid in de sector van het betaalde personenvervoer voor te stellen.

Brupartners stelt zich ook de vraag van de toepassing van de regels in functie van de subcategorie taxi's. In Vlaanderen is de hele taxisector immers op dezelfde manier geregistreerd. Zullen Vlaamse straattaxi's toegang hebben tot dezelfde privileges als Brusselse standplaatstaxi's ?

In het algemeen is **Brupartners** van oordeel dat er dient te worden verduidelijkt wat als taxidienst wordt beschouwd ten aanzien van de geografische beperkingen, die door de institutionele structuur van België worden opgelegd.

2.13 De oprichting van een gewestelijk dienstenplatform

In het voorontwerp van ordonnantie is sprake van de ontwikkeling van een eigen dienstenplatform dat door het Gewest wordt beheerd.

De representatieve werknemersorganisaties steunen de oprichting van een dergelijk gewestelijk platform, waarbij de nodige juridische voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen.

De representatieve werkgeversorganisaties zijn geen voorstander van de oprichting van een gewestelijk platform, en wel om de volgende redenen :

- Hoewel een monopolie moet worden voorkomen, is een toename van het aantal platformen niet zo wenselijk, omdat dit leidt tot een versnippering van het aanbod, waardoor de kwaliteit van de dienstverlening voor de eindgebruiker afneemt ;
- Bovendien is de ontwikkeling van een platform, althans een efficiënt platform, zeer duur en vereist dit aanzienlijke technische middelen, die niet altijd binnen het bereik van de overheidsdiensten liggen ;
- Het zou efficiënter zijn om meer middelen te investeren in de optimalisering van wat al bestaat ; bijvoorbeeld het digitale platform « Taxis Verts » voor standplaatstaxi's.

De representatieve organisaties van de middenstand en de werkgevers van de social-profit wensen zich over dit punt niet uit te spreken.

3. Artikelsgewijze beschouwingen

3.1 Artikel 2 - Evenementieel personenvervoer

Zonder het principe van de geplande ordonnantie te betwisten, wijst **Brupartners** erop dat een te onnauwkeurige of te ruime definitie heel wat manipulaties in de hand zou kunnen werken. Hij vreest dat de voorgestelde definitie in dit opzicht ontoereikend is en dringt om het overleg over dit punt voor te zetten.

3.2 Artikel 19 - Kenmerken van de erkenning [van de platformen]

Brupartners, met uitzondering van de representatieve werkgeversorganisaties, steunt de geplande ordonnantie die de eindbeslissing inzake de erkenning van de platformen aan de Regering voorbehoudt.

De representatieve werkgeversorganisaties zijn daarentegen van mening dat om de onpartijdigheid bij het verlenen van erkenningen te waarborgen, de uitvoerende macht niet de gemachtigde instantie kan zijn om de erkenning van een reserveringsplatform tegelijkertijd in te dienen, te onderzoeken en te verlenen. Daarom is het volgens deze organisaties van essentieel belang om een objectief comité in te stellen, bestaande uit deskundigen die de erkenningsaanvraag zullen kunnen beoordelen en afgeven. Deze beginselen moeten uiteraard ook gelden voor de opschorting en intrekking van de erkenning.

De representatieve werkgeversorganisaties stellen dientengevolge voor dat deze erkenning onder de verantwoordelijkheid van het Comité voor onderzoek van de erkenningen zou vallen. Zij stellen voor om artikel 19, §2 door de volgende tekst te vervangen :

« §2. De Regering richt zich tot het Comité voor onderzoek van de erkenningen, na betekening van de aanvraag door een reserveringsplatform.

§3. De erkenning wordt afgegeven door het Comité voor onderzoek van de erkenningen ».

3.3 Artikel 20 - Voorwaarden voor de afgifte van de erkenning

De begrippen « maatschappelijke zetel » of « exploitatiezetel » zijn onduidelijk. **Brupartners** stelt voor om het begrip vestigingseenheid te gebruiken.

3.4 Artikel 42 - Momenteel toegestane diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur

Wat de overgangsmaatregelen in artikel 42, §3, punt 2a betreft, is **Brupartners** van mening dat voorrang moet worden gegeven aan personen die de activiteit als hoofdberoep uitoefenen.

*
* *
*