

9 JUIN 2023. - Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes

Fondement juridique

Le présent arrêté est fondé sur :

- la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, article 20, remplacé par la loi spéciale du 16 juillet 1993 ;
- le décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré, article 3, article 6, § 3, article 7, article 8, § 2, article 9, § 2, alinéa 1^{er} et § 3, modifié par le décret du 9 octobre 2020, article 10, 11, 17, article 18, § 1^{er} et § 2 19 à 20, article 21 § 2 et § 3, article 22 § 2 et § 4, article 23, 26, 28, article 29 § 1^{er}, article 31, modifié par le décret du 9 octobre 2020, articles 32, 34, modifiés par le décret du 9 octobre 2020, article 35 § 7 et article 44.

Formalités

Les formalités suivantes ont été remplies :

- l'Inspection des Finances a rendu un avis le 11 avril 2023 ;
- le MORA (Conseil socio-économique de la Flandre) a donné son avis le 21 avril 2023 ;
- l'Autorité de protection des données s'est référée à l'avis standard n° 65/2023 du 24 mars 2023 lors de la session du 27 avril 2023.
- une demande d'urgence a été introduite, motivée par le fait que l'annulation de l'arrêté d'exécution original du 8 novembre 2019 par le Conseil d'Etat dans son arrêt n° 256.171 du 30 mars 2023, a des conséquences très importantes et graves pour le secteur des taxis. L'annulation de l'arrêté d'exécution crée une grande insécurité juridique pour les exploitants et les chauffeurs. L'incertitude concernant la validité des autorisations et des cartes de chauffeur signifie que le marché du travail des chauffeurs de taxi, déjà tendu, ne bénéficie pas d'un afflux supplémentaire de nouveaux chauffeurs susceptibles d'atténuer cette tension. Pour de nombreuses entreprises, cela signifie que les véhicules doivent souvent rester inutilisés, ce qui constitue une lourde charge financière pour elles. Plusieurs exploitants seront ainsi contraints à la faillite. L'annulation de l'arrêté d'exécution a annulé les conditions d'exploitation des exploitants et des chauffeurs. Par conséquent, il n'y a plus d'exigences en termes d'équipement du véhicule, mais aussi en termes d'écoscores. Le verdissement de la flotte de taxis ne peut se faire tant que l'arrêté d'exécution n'est pas rétabli.

La prestation de services aux utilisateurs est également remise en question, étant donné qu'aucune disposition n'est prévue à cet effet. Par conséquent, l'utilisateur subit également les conséquences de l'annulation et, ce faisant, bénéficie également du rétablissement de l'arrêté d'exécution dans les meilleurs délais.

L'équilibre entre les taxis de rue et les taxis de station a également été gravement perturbé. Entre autres, le périmètre autour des places de stationnement et autour du territoire de l'aéroport de Bruxelles-National, que les taxis de rue devaient respecter au profit des taxis de station, a été détruit. Cela a des conséquences très lourdes pour les taxis de station qui doivent maintenant faire face à un environnement concurrentiel qui s'est intensifié. La crainte des guerres des taxis a été ravivée par l'annulation de l'arrêté d'exécution.

Le maintien du secteur des taxis a été complètement affaibli et quasi inexistant par l'annulation de l'arrêté d'exécution et des conditions d'exploitation qu'elle contient. Les services de police ne disposent donc plus des outils nécessaires pour s'assurer que les exploitants de taxis se livrent à une concurrence loyale et, peut-être plus important encore, que les utilisateurs bénéficient d'une prestation de services correcte.

L'annulation de l'arrêté d'exécution a un effet dramatique sur le secteur des taxis, qui commençait à peine à se remettre des effets de la crise du coronavirus.

Le fait de ne pas opter pour un traitement rapide du présent arrêté de ne pas combler le vide juridique causé par l'arrêt d'annulation le plus tôt possible entraînera une insécurité juridique importante et significative et compromettra gravement la qualité du service. Cela aurait des conséquences disproportionnées en termes de sécurité juridique, de prestation de services aux usagers et de fonctionnement et de santé financière du secteur des taxis.

Il est donc urgent, compte tenu de toutes les conséquences déjà évoquées, de créer un nouvel arrêté d'exécution dans les plus brefs délais.

Par ces motifs, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, le Conseil d'Etat est invité à rendre un avis urgent dans un délai de cinq jours ouvrables.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis 73.689/3 le 2 juin 2023, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973.

Initiateur

Le présent arrêté est proposé par la ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics.

Après délibération,

LE GOUVERNEMENT FLAMAND ARRETE :

TITRE 1^{er}. - Dispositions générales

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

- 1^o course commandée : une course commandée avant la prise en charge du client ;
- 2^o envoi sécurisé : une lettre recommandée, une remise contre récépissé ou un courrier électronique recommandé ;
- 3^o personnels et agents habilités : les personnes qui veillent au respect du décret et de ses arrêtés d'exécution visés à l'article 34, § 1^{er}, du décret du 29 mars 2019 ;
- 4^o course collective : une course effectuée avec un véhicule pour transport individuel rémunéré de personnes, pour laquelle la mise à disposition du véhicule porte sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même ;
- 5^o décret du 29 mars 2019 : le décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré
- 6^o département : le Département de la Mobilité et des Travaux publics visé à l'article 28, § 1^{er}, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2005 relatif à l'organisation de l'Administration flamande;
- 7^o écoscore : score global d'un véhicule reflétant les dommages environnementaux causés par les émissions atmosphériques pour les différentes composantes de l'environnement naturel et humain, ainsi que pour l'effet de serre et les nuisances sonores ;
- 8^o commune : la commune où l'autorisation a été délivrée conformément à l'article 6, § 2 du décret du 29 mars 2019, ou la commune où la carte de chauffeur a été délivrée conformément à l'article 18, § 1^{er} du décret précité ;
- 9^o client : la personne physique ou morale qui conclut le contrat de transport, qu'elle soit ou non égale à la personne transportée ;

- 10° ministre : le ministre flamand ayant la politique de mobilité, les travaux publics et le transport dans ses attributions ;
- 11° en écriture : tout ensemble composé de mots ou de chiffres qui peut être lu, reproduit puis communiqué. Cet ensemble peut contenir des informations transmises et stockées par voie électronique ;
- 12° véhicule : tout véhicule à moteur à deux, trois ou quatre roues qui, de par sa construction et son équipement, est apte à transporter au maximum neuf personnes, y compris le chauffeur, à l'exception des véhicules utilisant un moteur auxiliaire, dont la puissance ne dépasse pas 0,3 kW ;
- 13° jours ouvrables : jours du lundi au vendredi, à l'exception des jours fériés légaux ;
- 14° véhicule à émissions nulles : un véhicule électrique à batterie ou un véhicule équipé exclusivement d'un moteur électrique alimenté par une pile à combustible.

Art. 2. Le coût du transport visé à l'article 2, 4° du décret du 29 mars 2019, est fixé à :

- 1° 0,75 euros par kilomètre chargé pour les véhicules utilisés comme taxis de rue ou taxis de station ;
- 2° 30 euros l'heure pour les véhicules utilisés pour le transport de cérémonie.

Les montants visés à l'alinéa 1^{er} sont liés à l'indice des prix à la consommation du mois d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Ils sont ajustés automatiquement au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente.

TITRE 2. - Services de transport individuel rémunéré de personnes

CHAPITRE 1^{er}. – Autorisation

Section 1^{re}. – Demande

Art. 3. Le modèle de formulaire à utiliser pour demander l'autorisation d'exploiter un service de transport individuel rémunéré de personnes et pour demander l'autorisation pour un véhicule de réserve figure à l'annexe 1^{re} du présent arrêté.

Le formulaire visé à l'alinéa 1^{er} est également utilisé pour les demandes suivantes :

- 1° une demande d'augmentation ou de diminution du nombre de véhicules faisant l'objet de l'autorisation ;
- 2° une demande d'augmentation ou de diminution du nombre de véhicules de réserve pour une exploitation existante ;
- 3° une demande de remplacement d'un véhicule.

La commune accuse réception du formulaire visé à l'alinéa 1^{er} et peut, s'il y a lieu, demander dans les vingt jours de sa réception les pièces justificatives manquantes et de compléter les mentions incomplètes sur ce formulaire ou ses annexes.

Art. 4.

§ 1^{er}. L'autorisation visée à l'article 3, alinéa 1^{er} est demandée au collège compétent.

L'autorisation est délivrée dans les quarante-cinq jours suivant la date à laquelle la demande est complète. Si le collège compétent ne siège pas dans le délai précité, ce délai est prolongé jusqu'à soixante jours au maximum. Les décisions de refus sont notifiées au demandeur.

§ 2. Le modèle d'autorisation pour l'exploitation d'un service de transport individuel rémunéré de personnes figure à l'annexe 2 jointe au présent arrêté.

Dans l'autorisation un code d'identification est attribué à chaque véhicule. Chaque code d'identification ne peut être attribué qu'une seule fois. L'autorisation énumère les codes d'identification attribués.

Art. 5. Chaque véhicule reçoit deux cartes d'autorisation pour le transport individuel rémunéré de personnes. Le modèle de carte d'autorisation figure à l'annexe 3 jointe au présent arrêté. La carte d'autorisation reprend les données de l'autorisation et les données du véhicule.

Les cartes d'autorisation ne sont délivrées qu'après que l'exploitant a mis à jour toutes les informations contenues dans la demande d'autorisation et fourni toutes les pièces justificatives y afférentes.

Art. 6. La personne physique ou morale titulaire de l'autorisation paie une redevance communale annuelle pour l'autorisation, conformément à l'article 8, § 1^{er} du décret du 29 mars 2019.

Le montant de base visé à l'article 8, § 2 du décret précité s'élève à :

- 1° jusqu'au 1^{er} janvier 2030 : 250 euros pour les véhicules à émissions nulles ;
- 2° jusqu'au 1^{er} janvier 2025 : 250 euros pour les véhicules ayant un écoscore d'au moins 74 pour les véhicules à cinq places, d'au moins 71 pour les véhicules de plus de cinq places et d'au moins 61 pour les véhicules de plus de cinq places qui répondent à la définition d'un 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, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- 3° 350 euros pour tous les autres véhicules.

Art. 7. L'exploitant communique par envoi sécurisé aux services administratifs de la commune les éléments suivants dans les délais suivants :

- 1° un changement d'adresse de domicile, de la forme juridique, du siège d'exploitation ou du siège social : dans un délai de dix jours à compter de la date du changement ;
- 2° une condamnation pénale coulée en force de chose jugée à l'égard de l'exploitant tel que visé à l'article 10, § 1^{er} : dans un délai de dix jours à compter du jour où le jugement a été rendu. Dans ce cas, l'exploitant fournit une copie du jugement ;
- 3° la prescription, l'expiration ou la suspension de la police d'assurance d'un ou plusieurs véhicules : dans les 24 heures suivant la date de prescription, d'expiration ou de suspension de ladite police. La carte verte de l'assurance et le dernier certificat de visite en sont les preuves valides ;
- 4° une décision judiciaire sur la déclaration de faillite ou le rapport d'une faillite prononcée : dans un délai de dix jours à compter de la date du jugement ou du rapport. Dans ce cas, l'exploitant fournit une copie.

Chaque année, dans un délai de trois mois à compter de la date anniversaire de la délivrance de son autorisation, chaque exploitant fournit aux services administratifs de la commune, de sa propre initiative et par envoi sécurisé, un extrait du casier judiciaire tel que visé à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle, datant de moins de trois mois et indiquant qu'il remplit toujours les conditions de moralité visées à l'article 10, § 1^{er}, du présent arrêté. Si l'exploitation est effectuée par une personne morale, un extrait des gérants ou des administrateurs chargés de la gestion

journalière et un extrait du casier judiciaire central au nom de la personne morale sont fournis.

Art. 8. Au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région flamande par un service de taxi ou un service de location d'un véhicule avec un chauffeur autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région flamande, sauf si la course a été commandée.

Section 2. – Conditions

Art. 9. § 1^{er}. Un candidat peut exercer la profession d'exploitant de services de transport individuel rémunéré de personnes pour autant qu'il remplisse les conditions de moralité, de compétence professionnelle et de solvabilité prévues aux articles 10 à 12.

§ 2. Les documents constituant la preuve de moralité, de compétence professionnelle et de solvabilité sont joints à la demande d'autorisation.

La liste des documents visés à l'alinéa 1^{er} est reprise dans le modèle de formulaire figurant à l'annexe 1^{re} du présent arrêté.

Art. 10. § 1^{er}. L'exploitant prouve qu'il est de bonne moralité s'il n'a pas fait l'objet d'une des suivantes condamnations ayant force de chose jugée en Belgique ou à l'étranger :

1° une peine criminelle, avec ou sans sursis ;

2° une condamnation datant de moins de cinq ans pour l'une des infractions visées au livre 2, titre III, chapitres I à V et au titre IX, chapitres I et II du Code pénal.

Il n'est pas tenu compte des condamnations qui ont été annulées ni de celles pour lesquelles l'intéressé a été réhabilité.

§2. Si une condamnation a été prononcée par une instance judiciaire étrangère, toute condamnation relative à un fait qui, selon le droit belge, peut conduire à l'une des condamnations visées au paragraphe 1^{er}, est prise en compte.

Art. 11. L'exploitant est professionnellement compétent lorsqu'il inclut l'activité de transport individuel rémunéré de personnes comme code d'activité dans la Banque-Carrefour des Entreprises et, le cas échéant, dans les statuts.

Art. 12. L'exploitant est solvable lorsqu'il répond à toutes les conditions suivantes :

1° il est propriétaire des véhicules qu'il exploite, les a à sa disposition au moyen d'un contrat d'achat à tempérament ou d'un contrat de location-financement ou de location-vente ;

2° il respecte ses obligations suivantes en matière de paiement :

a) des taxes ou impôts liés à l'exploitation d'un service de transport individuel rémunéré de personnes ;

b) des cotisations sociales ou salaires.

Section 3. - Véhicules de réserve et de remplacement

Art. 13. Le nombre de véhicules de réserve est limité à un véhicule pour chaque nouvelle tranche de dix véhicules autorisés.

Les véhicules de réserve sont munis d'une carte de réserve, dont le modèle figure à l'annexe 4 du présent arrêté. La carte de réserve reprend les données de l'autorisation et les données du véhicule.

Art. 14. § 1^{er}. L'exploitant peut demander à la commune l'autorisation d'utiliser un véhicule de remplacement tel que visé à l'article 22, § 4 du décret du 29 mars 2019, pour autant qu'il ait présenté à la commune les pièces justificatives pertinentes et que le véhicule soit enregistré dans la base de données visée à l'article 55.

L'autorisation peut être accordée pour une période maximale de trois mois et n'est pas renouvelable. Passé ce délai, l'exploitant remet la carte de remplacement à la commune dans les deux jours ouvrables.

La décision d'autorisation est prise par les services administratifs de la commune.

Le service administratif de la commune délivre la carte de remplacement dans les deux jours ouvrables suivant la date à laquelle la demande est complète.

§ 2. Le modèle de carte de remplacement figure à l'annexe 5 du présent arrêté.

Art. 15. Au moment de l'utilisation des véhicules de réserve ou de remplacement, ceux-ci sont assurés en tant que véhicules pour le transport individuel rémunéré de personnes.

Section 4. – Cessation

Art. 16. En cas de cessation définitive du service de transport individuel rémunéré de personnes, l'exploitant en informe immédiatement la commune et lui remet l'autorisation et les cartes d'autorisation, de réserve et de remplacement le premier jour ouvrable suivant la date de cessation.

La date de cessation effective est la date à laquelle l'exploitant a retourné l'autorisation et les cartes d'autorisation, de réserve et de remplacement à la commune. Un accusé de réception est remis à l'exploitant.

Section 5. - Suspension, retrait et recours

Art. 17. Le collège communal peut, par décision, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploitation d'un service de transport individuel rémunéré de personnes pour une période déterminée lorsque l'exploitant :

- 1° a fourni des informations inexactes concernant les données requises pour la délivrance de l'autorisation ;
- 2° ne communique pas à la commune les éléments visés à l'article 7, alinéa 1^{er}, dans le délai prescrit ;
- 3° ne fournit pas d'initiative l'extrait visé à l'article 7, alinéa 2 ;
- 4° cesse de répondre à une des conditions requises pour la délivrance de l'autorisation existante ;
- 5° ne respecte pas les conditions d'autorisation ou d'exploitation ;
- 6° ne satisfait pas les obligations fiscales et sociales ;
- 7° modifie les données des équipements et installations utilisés pour l'enregistrement des courses, des tarifs et des heures de travail et de repos ;
- 8° ne produit pas les données sur le service de transport individuel rémunéré de personnes demandées lors d'un contrôle ;

- 9° embauche ou fait appel à des chauffeurs qui ne remplissent pas les conditions visées au chapitre 2, section 2 ;
- 10° donne instruction au chauffeur d'adopter un comportement tel que visé à l'article 27, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 12° et 13°, ou tolère délibérément de tels comportements ;
- 11° fait un usage abusif de l'autorisation.

Art. 18. § 1^{er}. L'exploitant est entendu avant la décision de suspension ou de retrait de l'autorisation.

Cette décision est notifiée à l'exploitant. La notification mentionne la manière dont un recours peut être formé.

Le recours ne suspend pas la décision de la commune de suspendre ou de retirer l'autorisation.

§ 2. Le recours contre une décision de refuser l'autorisation ou contre une décision de retirer ou de suspendre l'autorisation est introduit auprès du département par envoi sécurisé dans les quinze jours suivant la notification de la décision de refus ou dans les quinze jours suivant la date d'expiration du délai de trois mois qui suit le dépôt de la demande.

§ 3. La commune enregistre immédiatement le retrait, la suspension ou le recours dans la base de données visée à l'article 55.

CHAPITRE 2. - Carte de chauffeur

Section 1^{re}. – Demande

Art. 19. Le modèle du formulaire de demande d'une carte de chauffeur figure à l'annexe 6 du présent arrêté.

La commune accuse réception de la demande et peut, s'il y a lieu, demander dans les vingt jours de sa réception les pièces justificatives manquantes et de compléter les mentions incomplètes sur ce formulaire ou ses annexes.

Art. 20. La carte de chauffeur, dont le modèle figure à l'annexe 7, est délivrée dans les vingt jours suivant la date à laquelle la demande est complète. Les décisions de refus sont notifiées au demandeur.

Conformément à l'article 17 du décret du 29 mars 2019, le demandeur paie une redevance de 20 euros avant la délivrance de la carte de chauffeur. Cette redevance est ajustée le 1^{er} janvier de chaque année en fonction des fluctuations de l'indice des prix à la consommation. Cet ajustement est effectué au moyen du coefficient obtenu en divisant l'indice du mois de décembre de l'année précédant l'exercice fiscal par l'indice du mois de décembre de l'année précédant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 21. Tout chauffeur qui offre ou effectue des services de transport individuel rémunéré de personnes doit à tout moment avoir sa carte de chauffeur sur lui.

Art. 22. La carte de chauffeur s'éteint si elle n'est pas récupérée dans les trois mois suivant le dernier jour de la période de délivrance de vingt jours visée à l'article 20.

Art. 23. Le chauffeur informe la commune par envoi sécurisé des éléments suivants dans les délais suivants :

- 1° un changement de l'adresse de domicile : dans un délai de dix jours à compter de la date du changement ;

- 2° une condamnation pénale coulée en force de chose jugée à l'égard du chauffeur visé à l'article 25, § 1^{er} : dans un délai de dix jours à compter du jour où le jugement a été rendu. Dans ce cas, le chauffeur fournit une copie du jugement ;
- 3° le retrait d'un permis de conduire avec examen médical valide ou de l'autorisation d'exercer des prestations de travail en Belgique : dans les 24 heures de ce retrait.

Chaque année, dans un délai de trois mois à compter de la date anniversaire de la délivrance de sa carte de chauffeur, chaque chauffeur fournit aux services administratifs de la commune, de sa propre initiative et par envoi sécurisé, un extrait du casier judiciaire visé à l'article 596, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle, datant de moins de trois mois et indiquant qu'il remplit toujours les conditions de moralité visées à l'article 25, § 1^{er}, du présent arrêté.

Section 2. – Conditions

Art. 24. § 1^{er}. Le candidat peut exercer la profession de chauffeur d'un véhicule destiné au transport individuel rémunéré de personnes s'il remplit toutes les conditions suivantes :

- 1° il réside en Belgique ou a un domicile élu où toute convocation ou signification officielle peut lui être faite valablement ;
- 2° il répond aux conditions de moralité et de compétence professionnelle visées aux articles 25 et 26.

§ 2. Les documents constituant la preuve de moralité et de compétence professionnelle sont joints à la demande de carte de chauffeur.

La liste des documents visés à l'alinéa 1^{er} est reprise dans le modèle de formulaire de demande de carte de chauffeur figurant à l'annexe 6 du présent arrêté.

Art. 25. § 1^{er}. Le chauffeur prouve qu'il est de bonne moralité s'il n'a pas fait l'objet d'une des suivantes condamnations ayant force de chose jugée en Belgique ou à l'étranger :

- 1° une peine criminelle, avec ou sans sursis ;
- 2° un emprisonnement correctionnel, dans l'affaire principale, de plus de six mois, avec ou sans sursis, au cours des dix dernières années ;
- 3° un emprisonnement correctionnel, dans l'affaire principale, de trois à six mois, avec ou sans sursis, au cours des cinq dernières années ;
- 4° des condamnations correctionnelles ou de police qui, prises ensemble, dépassent trois mois d'emprisonnement dans l'affaire principale, avec ou sans sursis, au cours des trois dernières années ;
- 5° plus de cinq condamnations, avec ou sans sursis, pour infraction du deuxième degré au code de la route ;
- 6° plus de trois condamnations, avec ou sans sursis, pour infraction des troisième ou quatrième degrés au code de la route ;
- 7° plus d'une condamnation, avec ou sans sursis, 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.

Il n'est pas tenu compte des condamnations qui ont été annulées ni de celles pour lesquelles l'intéressé a été réhabilité.

§ 2. Si une condamnation a été prononcée par une instance judiciaire étrangère, toute condamnation relative à un fait qui, selon le droit belge, peut conduire à l'une des condamnations visées au paragraphe 1^{er}, est prise en compte.

Art. 26. Le chauffeur est compétent lorsqu'il répond à toutes les conditions suivantes ;

- 1° il est titulaire d'un permis de conduire et a passé un examen médical valide pour le transport individuel rémunéré de personnes ;
- 2° il dispose de l'autorisation d'effectuer des prestations de travail en Belgique, si le chauffeur est un ressortissant étranger ;
- 3° il dispose d'une maîtrise minimale du néerlandais :
 - a) au niveau B1, degré-guide 2.1. et 2.2., du Cadre européen commun de Référence pour les Langues, ou ;
 - b) au niveau A2 du Cadre européen commun de Référence pour les Langues, et il prouve, dans les deux ans suivant l'obtention de la carte de chauffeur, qu'il maîtrise le niveau B1, degré-guide 2.1 et 2.2. ;
- 4° il dispose des connaissances requises en matière de transport des personnes à mobilité réduite, lorsqu'il effectue des courses avec des véhicules adaptés au transport des personnes en chaise roulante.

Section 3. - Suspension, retrait et recours

Art. 27. Le collège communal peut, par décision, suspendre ou retirer la carte de chauffeur pour une période déterminée, lorsque le chauffeur :

- 1° a fourni des informations inexactes concernant les données requises pour la délivrance de la carte de chauffeur ;
- 2° ne communique pas à la commune les données visées à l'article 23, alinéa 1^{er}, dans le délai prescrit ;
- 3° ne fournit pas d'initiative l'extrait visé à l'article 23, alinéa 2 ;
- 4° cesse de répondre à une des conditions requises pour la délivrance de la carte de chauffeur existante ;
- 5° ne dispose pas, dans les deux ans suivant la délivrance de la carte de chauffeur, du niveau linguistique B1 degré-guide 2.1. et 2.2., visé à l'article 26, 3° ;
- 6° supprime ou modifie les données des équipements et installations utilisés pour l'enregistrement des courses, des tarifs et des heures de travail et de repos ;
- 7° n'utilise pas l'équipement ;
- 8° facture un tarif différent de celui indiqué au client sur la carte tarifaire visée à l'article 32, § 2, alinéa 1^{er} ;
- 9° facture un prix différent de celui calculé selon la structure tarifaire visée à l'article 32, § 2, alinéa 2 ;
- 10° ne produit pas les documents relatifs au service de transport individuel rémunéré de personnes, demandés lors d'un contrôle ;
- 11° cause des nuisances ;
- 12° stationne dans des endroits interdits au stationnement ;
- 13° conduit un véhicule non autorisé.

Art. 28. § 1^{er}. Le chauffeur est entendu avant la décision de suspension ou de retrait de la carte de chauffeur.

Pour les faits visés à l'article 27, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 12° et 13°, la décision est signifiée au chauffeur et à l'exploitant. Dans les autres cas, la décision n'est signifiée qu'au chauffeur. La décision mentionne la manière dont un recours peut être formé.

Le recours ne suspend pas la décision de la commune de suspendre ou de retirer la carte de chauffeur.

§ 2. Le recours contre une décision de refuser la carte de chauffeur ou contre une décision de retirer ou de suspendre la carte de chauffeur est introduit auprès du département par envoi sécurisé dans les quinze jours suivant la notification de la décision de refus ou dans les quinze jours suivant la date d'expiration du délai de trois mois qui suit le dépôt de la demande.

§ 3. La commune enregistre immédiatement le retrait ou la suspension dans la base de données visée à l'article 55.

Le chauffeur dont la carte de chauffeur a été retirée ne peut pas demander de nouvelle carte de chauffeur au cours des deux premières années suivant le retrait.

CHAPITRE 3. – Exploitation

Section 1^{re}. - Taxi de rue

Sous-section 1^{re}. - Le véhicule

Art. 29. La carrosserie et la cabine des véhicules sont en bon état. Elles offrent la qualité, le confort et la propreté nécessaires.

Les véhicules répondant aux conditions suivantes sont conformes aux obligations visées à l'alinéa 1^{er} :

- 1° les portes, le coffre et les fenêtres des portes s'ouvrent et se ferment sans problème ;
- 2° les sièges et le coffre sont toujours propres ;
- 3° le véhicule ne présente aucune trace d'accident.

Le véhicule répond aux normes d'émission suivantes :

1° à partir du 1^{er} janvier 2020 : si le véhicule a été immatriculé pour la première fois comme véhicule taxi auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité après le 1 janvier 2020 :

- a) un écoscore minimum de 67 WLTP ou 71 NEDC ou NEDC2.0 pour les véhicules de cinq places maximum ;
- b) un écoscore minimum de 63 WLTP ou 66 NEDC ou NEDC2.0 pour les véhicules de plus de cinq places ;
- c) un écoscore minimum de 54 WLTP ou 56 NEDC ou NEDC2.0 :

- 1) pour les véhicules de plus de cinq places qui répondent à la définition de minibus, au sens de 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, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;2) pour les véhicules de cinq places maximum, dont la longueur dépasse 5,1 mètres ;

2° à partir du 1^{er} janvier 2025 :

- a) si le véhicule a été immatriculé pour la première fois comme véhicule taxi auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité avant le 1^{er} janvier 2025 :
 - 1) un écoscore minimum de 67 WLTP ou 71 NEDC ou NEDC2.0 pour les véhicules de cinq places maximum ;
 - 2) un écoscore minimum de 63 WLTP ou 66 NEDC ou NEDC2.0 pour les véhicules de plus de cinq places ;
 - 3) un écoscore minimum de 54 WLTP ou 56 NEDC ou NEDC2.0 :
 - i) pour les véhicules de plus de cinq places qui répondent à la définition de minibus, au sens de l'article 1^{er}, § 2, 48 de l'arrêté royal précité ;
 - ii) pour les véhicules de cinq places maximum, dont la longueur dépasse 5,1 mètres ;
- b) si le véhicule a été immatriculé pour la première fois comme véhicule taxi auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité après le 1^{er} janvier 2025 :
 - 1) un écoscore minimum de 74 WLTP pour les véhicules de cinq places maximum ;
 - 2) un écoscore minimum de 71 WLTP pour les véhicules de plus de cinq places ;
 - 3) un écoscore minimum de 61 WLTP :
 - i) pour les véhicules de plus de cinq places qui répondent à la définition de minibus, au sens de l'article 1^{er}, § 2, 48 de l'arrêté royal précité ;
 - ii) pour les véhicules de cinq places maximum, dont la longueur dépasse 5,1 mètres ;

3° à partir du 1^{er} janvier 2030 :

- a) si le véhicule a été immatriculé pour la première fois comme véhicule taxi auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité avant le 1^{er} janvier 2030 et repris à la licence d'exploitation avant le 1^{er} janvier 2030 :
 - 1) un écoscore minimum de 74 WLTP pour les véhicules de cinq places maximum ;
 - 2) un écoscore minimum de 71 WLTP pour les véhicules de plus de cinq places ;
 - 3) un écoscore minimum de 61 WLTP :
 - i) pour les véhicules de plus de cinq places qui répondent à la définition de minibus, au sens de l'article 1^{er}, § 2, 48 de l'arrêté royal précité ;
 - ii) pour les véhicules de cinq places maximum, dont la longueur dépasse 5,1 mètres ;
- b) si le véhicule a été immatriculé pour la première fois comme véhicule taxi auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité après le 1^{er} janvier 2030 : émissions nulles pour tous les véhicules.

Les écoscores basés sur le NEDC s'appliquent uniquement aux véhicules construits avant 2017. Les écoscores basés sur le NEDC 2.0 s'appliquent

uniquement aux véhicules construits entre 2017 et 2021. Pour les véhicules construits après 2021, les écoscores basés sur le WLTP s'appliquent.

Dans les alinéas 3 et 4 on entend par :

- 1° NEDC : procédure de test pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules légers au sens de l'annexe XII du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ;
- 2° WLTP : procédure de test pour mesurer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des véhicules légers au sens de l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1 juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 ;
- 3° NEDC2.0 : méthode de calcul permettant d'obtenir une valeur d'émission comparable au NEDC sur la base des valeurs d'émission WLTP au sens de l'article 7 et de l'annexe I^{er} du règlement d'exécution (UE) 2017/1153 de la Commission du 2 juin 2017 établissant une méthode de détermination des paramètres de corrélation nécessaires pour tenir compte de la modification de la procédure d'essai réglementaire et modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010.

Sauf dans le cas d'un accord de prix, l'information sur les prix est toujours visible dans le véhicule pour la personne transportée, avec éclairage si nécessaire.

Art. 30. § 1^{er}. Chaque véhicule, à l'exception des véhicules qui ne sont pas immatriculés auprès du Service Immatriculation des Véhicules du service public fédéral Mobilité et des véhicules de remplacement, est muni d'une plaque d'immatriculation spéciale, telle que visée à l'article 4, § 5 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

§ 2. Chaque véhicule en service doit avoir à son bord deux cartes d'autorisation plastifiées pour le transport individuel rémunéré de personnes.

Une de ces cartes est fixée au dossier du siège passager avant. Si le véhicule ne dispose que de deux portes, la carte est fixée au tableau de bord. Les données sur cette carte sont lisibles pour la personne transportée.

La deuxième carte est fixée sur la vitre arrière, en bas à droite. Les données sur cette carte sont lisibles de l'extérieur par des tiers.

§ 3. Lorsque des véhicules de réserve ou de remplacement sont utilisés, une seule carte plastifiée de réserve ou de remplacement, respectivement, est apposée à côté de la carte d'autorisation ou de la carte tarifaire.

§ 4. En cas de perte, de vol ou de destruction de la carte d'autorisation, de réserve ou de remplacement, une nouvelle carte portant la mention « duplicata » sera délivrée par la commune sur présentation d'une attestation de police.

§ 5. Par dérogation aux paragraphes 2 à 4, le ministre peut établir des règles pour la reconnaissabilité des véhicules à deux ou trois roues.

Art. 31. Un véhicule ne peut être muni d'un feu de taxi, tel que visé à l'article 44 que s'il dispose également d'un instrument de mesure, tel que visé à l'article 43.

Sous-section 2. - Service et courses

Art. 32. § 1^{er}. La structure tarifaire est communiquée au client potentiel de manière transparente avant le début de la course ou, dans le cas d'une course commandée, avant le début de la commande.

La structure tarifaire se compose d'un ou plusieurs éléments, parmi lesquels :

- 1° le prix de départ ;
- 2° le prix d'attente par heure ;
- 3° le prix au kilomètre ;
- 4° le prix par heure ;
- 5° le tarif combiné ;
- 6° le tarif forfaitaire pour une course déterminée ;
- 7° les tarifs minimum et maximum pour une course déterminée.

Au moins tous les composants utilisés sont mentionnés.

§ 2. La structure tarifaire est reprise dans une carte tarifaire, dont le modèle figure à l'annexe 8, et qui est fixée à la fenêtre latérale arrière droite, en bas à droite. Les données sur cette carte sont lisibles de l'extérieur par des tiers.

Par dérogation au premier alinéa, dans le cas d'une course commandée la structure tarifaire peut être communiquée au client par téléphone ou par voie électronique. Lors de la commande, le client en reçoit une confirmation écrite. Dans ce cas, la carte tarifaire est remplacée par la carte d'autorisation visée à l'article 30, § 2, alinéa 1^{er}.

§ 3. Une indication du montant final est communiquée au client avant le début de la course et, dans le cas d'une course commandée, avant le début de la commande.

Art. 33. § 1^{er}. Tout véhicule en service est muni d'un équipement permettant d'enregistrer, de stocker et de consulter de manière sécurisée les données visées aux articles 34 et 35.

§ 2. Les données traitées par les intermédiaires sont enregistrées, stockées et consultées de manière sécurisée.

§ 3. Dans les paragraphes 1^{er} et 2, on entend par de manière sécurisée : l'intégrité, l'inaltérabilité, l'origine et la non-répudiation des données sont garanties par une trace de contrôle fiable entre le titre de transport et la prestation du service. Les données visées aux paragraphes 1^{er} et 2 sont stockées dans un lieu externe auquel les autorités publiques compétentes ont accès.

Le ministre peut déterminer la manière dont les données sont sécurisées et stockées et peut imposer des dispositions complémentaires.

§ 4. Les données recueillies servent également à analyser l'évolution des prix. En cas de perturbation du marché, le ministre peut fixer des tarifs minimum et maximum.

Art. 34. L'état de service comprend toutes les données suivantes :

1° au début du service :

- a) le nom ou la dénomination de l'exploitant, son adresse, son adresse e-mail et son numéro de téléphone ;
- b) la date ;
- c) le code d'identification du véhicule, ou son numéro d'immatriculation dans le cas d'un véhicule de réserve ou de remplacement ;
- d) la plaque d'immatriculation du véhicule ;
- e) les nom et prénom du chauffeur ;
- f) l'heure à laquelle le service du chauffeur commence ;
- g) le kilométrage du véhicule au début du service et une des données suivantes :
 - 1) l'emplacement du véhicule si le service est fourni sur la base d'un équipement autre qu'un taximètre ;

2) les valeurs totalisées visées à l'annexe 9 de l'arrêté royal du 15 avril 2016 relatif aux instruments de mesure, si le service est fourni sur la base d'un taximètre homologué au niveau européen ;

2° pendant le service :

- a) les heures de repos effectivement prises ;
- b) le nombre de courses effectuées depuis le début du service, le prix final par course, le nombre de prises en charge, la distance totale parcourue, la distance chargée parcourue et une des données suivantes :

1) l'emplacement du véhicule au début et à la fin de chaque course effectuée si le service est effectué sur la base d'équipements autres qu'un taximètre ;

2) les valeurs totalisées visées à l'annexe 9 de l'arrêté royal du 15 avril 2016 relatif aux instruments de mesure si le service est fourni sur la base d'un taximètre homologué au niveau européen ;

3° à la fin du service :

- a) la date et l'heure de l'arrêt effectif du service ;
- b) le nombre de courses effectuées depuis le début du service, l'accord de prix et le prix final par course, le nombre de prises en charge, la distance totale parcourue, la distance chargée parcourue, et une des données suivantes :

1) l'emplacement du véhicule au début et à la fin de chaque course effectuée si le service est effectué sur la base d'équipements autres qu'un taximètre ;

2) les valeurs totalisées visées à l'annexe 9 de l'arrêté royal du 15 avril 2016 relatif aux instruments de mesure, si le service est fourni sur la base d'un taximètre homologué au niveau européen.

Le chauffeur peut générer son propre exemplaire de l'état de service.

L'équipement du véhicule permet de présenter les données visées à l'alinéa 1^{er} pour consultation. Ces données sont présentées sous une forme lisible et intelligible et sont identiques aux données originales.

Les obligations visées aux alinéas 1^{er} à 3 s'appliquent également si les données se situent en Belgique ou à l'étranger sous forme numérique.

Art. 35. § 1^{er}. A l'issue de la course, un titre de transport est délivré à la personne transportée, ou au client lorsque celui-ci n'est pas la personne transportée, sans que la personne en fasse la demande. Ce titre de transport porte au moins les mentions indélébiles suivantes :

- 1° la mention « titre de transport » ;
- 2° le nom ou la dénomination de l'exploitant, son adresse, son adresse e-mail et son numéro de téléphone ;
- 3° le code d'identification du véhicule, ou son numéro d'immatriculation dans le cas d'un véhicule de réserve ou de remplacement ;
- 4° la plaque d'immatriculation du véhicule ;
- 5° les prénom et nom du chauffeur ;
- 6° le numéro d'ordre de la course, qui est un numéro incrémentiel ;
- 7° la date et l'heure d'embarquement et de débarquement ;
- 8° les lieux d'embarquement et de débarquement ou, à défaut de noms de rue, les coordonnées GPS et le format GPS ;
- 9° le nombre de kilomètres parcourus ;
- 10° le tarif appliqué ;
- 11° le prix total de la course ou le prix par personne dans le cas d'une course collective, précédés de la mention 'montant à payer' ;
- 12° la mention 'plaintes', le cas échéant l'intermédiaire et les coordonnées de la commune délivrant l'autorisation, le cas échéant la commune délivrant l'habilitation, et l'instance des plaintes.

Dans le cas d'une course collective, les informations sont fournies par personne transportée, ou par client si le client n'est pas la personne transportée.

En aucun cas, un titre de transport manuscrit ne peut être émis.

§ 2. Les frais supplémentaires liés au transport individuel rémunéré de personnes, tels que les frais de stationnement ou de péage, peuvent être répercutés sur le client, à condition que les preuves lui en soient fournies.

Art. 36. § 1^{er}. Sur demande des personnels et agents habilités, le chauffeur doit pouvoir produire les données sécurisées visées aux articles 34 et 35.

§ 2. L'exploitant et l'intermédiaire conservent pendant sept ans les données sécurisées visées aux articles 34 et 35.

Les données sont produites à chaque demande des personnels et agents habilités.

Sous-section 3. - Prestation de service aux clients et aux personnes transportées

Art. 37. Sauf demande contraire du client ou de la personne transportée, le chauffeur conduit la personne transportée par l'itinéraire le plus rapide à sa destination.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur effectuant une course collective décide lui-même quel est l'itinéraire le plus approprié et le plus rapide.

Art. 38. Le véhicule ne peut se garer, stationner ou faire des allers-retours à moins de deux cents mètres à pied d'un emplacement réservé aux taxis de station, à moins que la course n'ait été commandée.

Le véhicule ne peut se situer à moins de deux cents mètres à pied du territoire de l'Aéroport de Bruxelles National, à moins que la course n'ait été commandée.

Art. 39. La personne qui souhaite utiliser un service de transport individuel rémunéré de personnes a le droit d'être prise en charge par un chauffeur en service dès que ce dernier est libre ou, dans le cas d'une course collective, s'il reste une place libre, à moins que le véhicule ne soit indisponible en raison d'une course commandée ou que la course dépasse la durée du service.

Le chauffeur peut :

- 1° refuser de prendre en charge une personne souhaitant être conduite dans un lieu éloigné ou isolé, à moins que son identité ne puisse être établie, si nécessaire par une intervention policière ;
- 2° exiger un acompte pour les courses de plus de 50 km ou d'au moins 100 euros ;
- 3° refuser de prendre en charge des clients ou des personnes transportées qui perturbent l'ordre public, mettent en danger la sécurité, compromettent la moralité et ne respectent pas le véhicule.

Art. 40. Il est interdit au chauffeur de :

- 1° effectuer le service en compagnie de personnes autres que celles transportées, sauf s'il s'agit d'un candidat-chauffeur effectuant un stage ;
- 2° faire conduire le véhicule par un tiers pendant le service ;
- 3° fumer ou permettre que des personnes transportées fument dans le véhicule ;
- 4° refuser des courses, sans préjudice de l'application de l'article 39, alinéa 2 ;
- 5° causer des nuisances.

Art. 41. Dans un délai de deux jours au plus tard, le chauffeur doit remettre à la police tout objet trouvé dans son véhicule.

Art. 42. § 1^{er}. En cas de dysfonctionnement de l'équipement pendant la course, le chauffeur en informe sur le champ la personne transportée et le client, et le montant de la course est déterminé en concertation entre le chauffeur et le client. Après que la personne transportée a été conduite à sa destination, le chauffeur arrête le service de transport individuel rémunéré de personnes avec ce véhicule.

§ 2. En cas de dysfonctionnement ou d'accident du véhicule pendant la course, la personne transportée a le droit de quitter le véhicule après avoir payé le montant indiqué par l'équipement visé à l'article 33, § 1^{er}, pour les kilomètres déjà parcourus.

Le chauffeur veille à ce que la personne transportée puisse poursuivre son voyage avec un autre véhicule. Le coût des délais occasionnés ne peut en aucun cas être facturé au client.

§ 3. Par dérogation à l'article 35, § 1^{er}, alinéa 3, le chauffeur délivre un titre de transport manuscrit contenant toutes les données visées à l'article 35, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, si le titre de transport ne peut être délivré par tout autre moyen. Le chauffeur ne peut plus transporter de personnes avec ce véhicule tant que ladite impossibilité est présente.

Section 2. - Taxis de station

Sous-section 1^{re}. - Le véhicule

Art. 43. Le véhicule est muni d'un instrument de mesure visé à l'annexe 9 de l'arrêté royal du 15 avril 2016 relatif aux instruments de mesure, permettant d'enregistrer, de stocker et de consulter de manière sécurisée les données visées aux articles 34 et 35 du présent arrêté.

Les articles 29 et 30 s'appliquent aux taxis de station.

Art. 44. Tous les véhicules utilisés comme taxis de station sont munis d'un feu de taxi sur le toit du véhicule. Le feu de taxi indique le mot 'TAXI' dans la partie centrale à l'avant et à l'arrière du dispositif lumineux. Le ministre peut arrêter les caractéristiques extérieures du feu de taxi.

Lorsque le véhicule est libre, le feu de taxi est allumé. Dans tous les autres cas le feu de taxi est éteint.

Sous-section 2. - Service et courses

Art. 45. Les articles 32, § 2, alinéa 1^{er}, et 33 à 36 s'appliquent aux taxis de station.

Sous-section 3. - Prestation de services aux clients et aux personnes transportées

Art. 46. § 1^{er}. Les articles 37 et 39 à 42 s'appliquent aux taxis de station.

Outre les dispositions d'interdiction visées à l'article 40, il est interdit aux chauffeurs de taxis de station de :

- 1° laisser tourner le moteur du véhicule sur leur emplacement autorisé ;
- 2° déplacer sans raison leur véhicule sur les emplacements et d'y créer un excédent de véhicules ou de stationner en dehors des limites fixées.

§ 2. Lorsque tous les emplacements sont occupés, le véhicule sera conduit à un autre emplacement, où il y a un espace libre.

§ 3. Le véhicule ne peut occuper les emplacements autorisés que lorsqu'il est en service. Le chauffeur peut à tout moment déplacer le véhicule pour rejoindre la file d'attente ou à la demande d'un fonctionnaire ou d'un agent habilités.

Section 3. - Transport de cérémonie

Sous-section 1^{re}. - Le véhicule

Art. 47. Les articles 29 et 30 s'appliquent au transport de cérémonie.

Par dérogation à l'article 29, alinéa 3, le ministre ou son délégué peut prévoir des exceptions pour les véhicules utilisés exclusivement pour le transport de cérémonie.

Par dérogation à l'article 30, § 2, alinéa 3, la deuxième carte d'autorisation est fixée à l'intérieur du pare-brise, en haut à droite, et est lisible de l'extérieur.

Sous-section 2. - Service et courses

Art. 48. Le véhicule ne peut être mis à la disposition d'une personne physique ou morale pour une cérémonie que sur la base d'un contrat écrit, dont le modèle figure à l'annexe 9 du présent arrêté et dont une copie est conservée au siège de l'entreprise et une copie à bord du véhicule.

Selon les termes du contrat, le véhicule est mis à disposition pendant au moins trois heures consécutives.

Les canaux disponibles pour introduire une plainte sont mentionnés dans le contrat.

Art. 49. § 1^{er}. Sur demande des personnels et des agents habilités, le chauffeur doit pouvoir produire le contrat visé à l'article 48.

§ 2. L'exploitant et l'intermédiaire conservent pendant sept ans les contrats visés à l'article 48.

Les données sont produites à chaque demande des personnels et agents habilités.

Section 4. - Taxis TP

Art. 50. Seuls les véhicules autorisés comme taxis de rue peuvent être utilisés comme taxis TP (« OV-taxi »).

Art. 51. Les articles 29 et 30 s'appliquent aux taxis TP.

Par dérogation à l'article 29, alinéa 3, le ministre ou son délégué peut prévoir des exceptions pour les véhicules utilisés exclusivement pour le transport des personnes à mobilité réduite.

Sans préjudice de l'application de l'article 30, §§ 2 à 5 du présent arrêté, la Centrale de mobilité visée à l'article 2, 9^o, du décret du 29 mars 2019 peut fixer des conditions supplémentaires quant à la reconnaissabilité du véhicule.

CHAPITRE 4. - Traitement des plaintes

Art. 52. Au moins les personnes suivantes font partie de l'instance des plaintes visée à l'article 29, § 1^{er}, du décret du 29 mars 2019 :

- 1^o un représentant du Groupement national des entreprises de voitures de Taxis et de Location avec chauffeur ;
- 2^o un représentant des intermédiaires ;
- 3^o deux représentants des usagers ;
- 4^o un représentant des communes délivrant les autorisations ;
- 5^o un représentant de la Concertation pour les services de transport adapté (« Overleg voor de Diensten Aangepast Vervoer ») ;

6° un représentant des organisations syndicales représentées au sein du Fonds Social Taxi et LVC.

Le ministre flamand peut arrêter des modalités relatives à la composition de l'instance des plaintes.

Les acteurs visés à l'alinéa 1^{er} élisent un président parmi leurs membres. Le président est élu pour une période de deux ans.

Le président dirige les réunions de l'instance des plaintes. Si le président le juge nécessaire, il peut inviter des représentants d'autres acteurs concernés par le transport individuel rémunéré de personnes à prendre part à la concertation.

Art. 53. L'instance des plaintes établit son fonctionnement dans un règlement d'ordre intérieur.

L'instance des plaintes organise le secrétariat et en publie les coordonnées.

Art. 54. L'instance des plaintes fait annuellement rapport au ministre sur les activités de l'année écoulée.

CHAPITRE 5. – Données

Art. 55. § 1^{er}. Le département met à disposition la base de données visée à l'article 31 du décret du 29 mars 2019.

La base de données contient toutes les données visées à l'article 31, § 1^{er} du décret du 29 mars 2019, y compris toutes les données visées dans les annexes jointes au présent arrêté, ainsi que le nombre d'exploitants inscrits sur la liste d'attente pour obtenir une autorisation pour un emplacement sur la voie publique, avec mention du nombre de véhicules demandés.

§ 2. La commune complète les données dans la base de données lors de la délivrance de l'autorisation, de l'habilitation, de la carte de chauffeur, des cartes d'autorisation, des cartes de remplacement ou des cartes tarifaires.

§ 3. L'accès aux données visées à l'article 31, § 1^{er} du décret du 29 mars 2019, est organisé comme suit :

1° pour les communes :

a) consultation de l'ensemble des données ;

b) traitement des autorisations, habilitations et cartes de chauffeur délivrées par la commune elle-même ;

2° pour les exploitants : consultation des données relatives à leur autorisation, leurs habilitations et leurs véhicules, ainsi que des données des chauffeurs qu'ils emploient et des données relatives à la validité des cartes de chauffeur d'autres chauffeurs ;

3° pour la police : consultation de l'ensemble des données ;

4° pour le Département de la Mobilité et des Travaux Publics : consultation de l'ensemble des données ;

5° pour les services publics chargés de la gestion administrative ou du contrôle des services de transport individuel rémunéré de personnes : consultation de l'ensemble des données ;

6° pour l'instance des plaintes visée au chapitre 4 du présent arrêté : consultation de l'ensemble des données ;

7° pour les services publics fédéraux : consultation de l'ensemble des données.

L'accès visé au 1^{er} alinéa est limité aux données nécessaires à l'application du décret du 29 mars 2019 et du présent arrêté, compte tenu du rôle joué par chaque partie ayant accès. Les services publics fédéraux n'ont accès aux données visées au 1^{er} alinéa que s'ils sont autorisés à les connaître sur la base d'une loi.

Art. 56. Les intermédiaires et le secteur du transport individuel rémunéré de personnes fournissent annuellement des données sur la mobilité et des données statistiques au département.

Le ministre en arrête le contenu et le règlement pratique.

Art. 57. La liste des exploitants autorisés et des informations relatives aux autorisations visées à l'article 31, § 5 du décret du 29 mars 2019, est mise à jour mensuellement sur le site web du Département de la Mobilité et des Travaux publics.

TITRE 3. - Dispositions pénales

Art. 58. Le ministre peut désigner les personnes visées à l'article 34, § 1^{er}, du décret du 29 mars 2019, et arrêter leurs signes distinctifs.

Art. 59. La liste des infractions aux dispositions du décret du 29 mars 2019 ou du présent arrêté et les sommes y afférentes à recouvrer immédiatement figurent au tableau repris à l'annexe 10 du présent arrêté.

Art. 60. § 1^{er}. Dans le cas du recouvrement immédiat visé à l'article 59, il est fait usage de formulaires numérotés réunis en carnets numérotés et conformes au modèle établi par le ministre.

Lorsque plusieurs infractions sont constatées simultanément à charge d'une même personne, elles sont enregistrées sur le même formulaire.

Le formulaire visé à l'alinéa 1^{er} est remplacé par un procès-verbal si la somme n'est pas recouvrée au moment où l'infraction est constatée.

§ 2. La somme à recouvrer est toujours exprimée en euros. La somme peut être payée de l'une des manières suivantes :

1° paiement en espèces :

- a) le paiement en espèces ne s'applique qu'aux personnes qui ne sont ni domiciliées ni résidentes permanentes en Belgique ;
- b) la somme est payée en euros avec des billets et, le cas échéant, des pièces de 1 ou 2 euros ;

2° paiement par carte bancaire ou carte de crédit : le paiement par carte bancaire ou carte de crédit s'applique aux personnes domiciliées ou résidentes permanentes ou non en Belgique ;

3° paiement par virement bancaire :

- a) le paiement par virement bancaire ne s'applique qu'aux personnes domiciliées ou résidentes permanentes en Belgique ;
- b) un document contenant les coordonnées de paiement est délivré ou envoyé à la personne ;

c) le paiement par virement bancaire est effectué dans les dix jours suivant la date de délivrance ou d'envoi du document visé au point b). La date de paiement par l'organisme bancaire sert de preuve de la date de paiement.

§ 3. Si la personne n'est pas domiciliée ou résidente permanente en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, la somme à déposer en consignation pour chaque infraction est la même que la somme à recouvrer.

En cas de consignation d'une somme, il est fait usage de formulaires numérotés réunis en carnets numérotés visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Art. 61. Tous les documents relatifs au recouvrement ou à la consignation d'une somme sont conservés pendant cinq ans dans les bureaux dont relèvent les personnes visées à l'article 34, § 1^{er} du décret du 29 mars 2019.

TITRE 4. - Dispositions finales

Art. 62. L'arrêté du Gouvernement flamand du 18 juillet 2003 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, modifié par les arrêtés des 28 mai 2004, 27 juin 2008, 30 avril 2009, 18 décembre 2009 et 18 juin 2010, est abrogé.

Art. 63. Les arrêtés suivants sont retirés :

1° l'arrêté du Gouvernement flamand du 18 septembre 2020 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 novembre 2019 relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes ;

2° l'arrêté du Gouvernement flamand du 22 avril 2022 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 novembre 2019 relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes ;

3° l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juin 2022 modifiant les conditions linguistiques pour les exploitants et les chauffeurs du transport individuel rémunéré de personnes, reprises dans l'arrêté du Gouvernement flamand du 8 novembre 2019 relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes.

Art. 64. Les titulaires d'une carte de chauffeur telle que visée à l'article 20 du présent arrêté ayant connaissance linguistique prouvée du néerlandais au niveau A2 du Cadre européen commun de référence pour les langues, dont la carte a été accordée avant le 1^{er} juillet 2022, sont exemptés de la preuve de l'obtention du niveau B1, degré-guide 2.1. et 2.2, du Cadre européen commun de référence pour les langues jusqu'au 30 juin 2024.

Art. 65. Sous réserve des articles 59 et 63 et des articles visés aux alinéas 2 et 3, le présent arrêté prend effet à compter du 1^{er} janvier 2020.

Les articles 19 à 30 produisent leurs effets le 1^{er} juillet 2020, à l'exception de l'article 26, 3° qui prend effet au 31 décembre 2020.

Les articles 31 et 33, § 3, alinéa 2 produisent leurs effets le 1^{er} novembre 2020.

Art. 66. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 67. Le ministre flamand compétent pour le transport en commun est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 9 juin 2023.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

J. JAMBON

La ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

L. PEETERS

Pour la consultation du tableau, voir image

Publié le : 2023-06-29

Numac : 2023043316