



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 3 JUNI 2022
(Ochtend)**

ZITTING 2021-2022

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

Compte rendu intégral

**Séance plénière du
VENDREDI 3 JUIN 2022
(Matin)**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD		SOMMAIRE	
VERONTSCHULDIGD	1	EXCUSÉS	1
(zie bijlagen)	51	(voir annexes)	51
MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT	1	COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT	1
(zie bijlagen)	52	(voir annexes)	52
ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE	1	PROJETS D'ORDONNANCE	1
Indiening		Dépôt	
INOVERWEGINGNEMINGEN	1	PRISES EN CONSIDÉRATION	1
ONTWERP VAN ORDONNANTIE BETREFFENDE TAXIDIENSTEN	3	PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AUX SERVICES DE TAXIS	3
(NRS. A-541/1 EN 2 – 2021/2022)		(N ^{OS} A-541/1 ET 2 – 2021/2022)	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF BETREFFENDE DE TAXIDIENSTEN	3	PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. VINCENT DE WOLF RELATIVE AUX SERVICES DE TAXI	3
(NRS. A-60/1 EN 2 – 2020/2021)		(N ^{OS} A-60/1 ET 2 – 2020/2021)	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN, MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, DE HEER DAVID LEISTERH, MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN, DE HEER VINCENT DE WOLF EN MEVROUW ALEXIA BERTRAND BETREFFENDE EEN HERVORMING VAN DE TAXISECTOR	3	PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. DAVID WEYTSMAN, MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, M. DAVID LEISTERH, MME CLÉMENTINE BARZIN, M. VINCENT DE WOLF ET MME ALEXIA BERTRAND RELATIVE À UNE RÉFORME DU SECTEUR DU TAXI	3
(NRS. A-443/1 EN 2 – 2020/2021)		(N ^{OS} A-443/1 ET 2 – 2020/2021)	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER JAMAL IKAZBAN BETREFFENDE TAXIDIENSTEN EN EVENEMENTIËLE PERSONEN-VERVOERDIENSTEN	4	PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. JAMAL IKAZBAN RELATIVE AUX SERVICES DE TAXIS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT DE PERSONNES À CARACTÈRE ÉVÉNEMENTIEL	4
(NRS. A-473/1 EN 2 – 2021/2022)		(N ^{OS} A-473/1 ET 2 – 2021/2022)	
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI TOT	4	PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. YOUSSEF HANDICHI VISANT À	4

VERLENING VAN EEN DRINGENDE COMPENSATIE AAN DE CHAUFFEURS VAN DE VVC-DIENSTEN DIE IN MOEILIKHEDEN VERKEREN NA DE TERUGTREKKING VAN UBER, TOTDAT IN OVERLEG EEN TAXIPLAN WORDT AANGENOMEN DAT ELKE MOGELIJKHEID VAN BEDRIJVIGHEID VOOR VVC-PLATFORMBEDRIJVEN UITSLUIT

(NRS. A-475/1 EN 2 – 2021/2022)

Samengevoegde algemene bespreking – Sprekers:

De heer Jamal Ikazban, rapporteur

De heer David Weytsman (MR)

De heer Jamal Ikazban (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

De heer Youssef Handichi (PTB)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer Hicham Talhi (Ecolo)

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)

De heer Pepijn Kennis (Agora)

De heer Rudi Vervoort, minister-president

Artikelsgewijze bespreking

ACORDER EN URGENCE UNE INDEMNITÉ AUX CHAUFFEURS LVC QUI SE RETROUVENT EN DIFFICULTÉ SUITE AU RETRAIT D'UBER, JUSQU'À L'ADOPTION D'UN PLAN TAXI CONCERTÉ ET EXCLUANT TOUTE POSSIBILITÉ AUX SOCIÉTÉS DE PLATEFORME LVC D'EXERCER

(N^{OS} A-475/1 ET 2 – 2021/2022)

Discussion générale conjointe – Orateurs :

M. Jamal Ikazban, rapporteur

M. David Weytsman (MR)

M. Jamal Ikazban (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)

M. Youssef Handichi (PTB)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Hicham Talhi (Ecolo)

Mme Carla Dejonghe (Open Vld)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)

Mme Bianca Debaets (CD&V)

M. Pepijn Kennis (Agora)

M. Rudi Vervoort, ministre-président

Discussion des articles

46

46

Voorzitterschap: de heer Rachid Madrane, voorzitter.

- De vergadering wordt geopend om 9.45 uur.

De voorzitter.- Ik verklaar de plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van vrijdag 3 juni 2022 geopend.

VERONTSCHULDIGD

(zie bijlagen)

MEDEDELINGEN AAN HET PARLEMENT

(zie bijlagen)

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE

Indiening

De voorzitter.- Op 20 mei 2022 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende de aanpassing van de middelenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 (nr. A-557/1 – 2021/2022) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Op 20 mei 2022 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van ordonnantie houdende de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 (nr. A-558/1 – 2021/2022) ingediend.

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Op 24 mei 2022 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het ontwerp van gezamenlijk decreet en ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie en de Franse Gemeenschapscommissie tot wijziging van het gezamenlijk decreet en ordonnantie van 16 mei 2019 met betrekking tot de Brusselse ombudsman (nr. A-563/1 – 2021/2022) ingediend.

- Overeenkomstig artikel 87.5 van het reglement wordt het voorstel van gezamenlijk decreet en ordonnanties verzonden naar de in de artikelen 50 en 51 van het reglement bedoelde interparlementaire commissie, die nog moet worden samengesteld.

INOVERWEGINGNEMINGEN

Présidence : M. Rachid Madrane, président.

- La séance est ouverte à 9h45.

M. le président.- Je déclare ouverte la séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 3 juin 2022.

EXCUSÉS

(voir annexes)

COMMUNICATIONS FAITES AU PARLEMENT

(voir annexes)

PROJETS D'ORDONNANCE

Dépôt

M. le président.- En date du 20 mai 2022, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance contenant l'ajustement du budget des voies et moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 (n° A 557/1 – 2021/2022).

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

En date du 20 mai 2022, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance contenant l'ajustement du budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 (n° A 558/1 – 2021/2022).

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

En date du 24 mai 2022, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet de décret et d'ordonnance conjoints de la Région de Bruxelles-Capitale, la Commission communautaire commune et la Commission communautaire française modifiant le décret et l'ordonnance conjoints du 16 mai 2019 relatifs au médiateur bruxellois (n° A-563/1 – 2021/2022).

- Conformément à l'article 87.5 du règlement, la proposition de décret et ordonnances conjoints est renvoyée à la commission interparlementaire, visée aux articles 50 et 51 du règlement, qui doit encore être composée.

PRISES EN CONSIDÉRATION

¹¹¹ **De voorzitter.-** Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Geoffroy Coomans de Brachène, mevrouw Bianca Debaets, mevrouw Véronique Lefrancq, de heren Mathias Vanden Borre en Gaëtan Van Goidsenhoven betreffende de invoering van een "gebouwenpas", een online platform om gebouwen te inventariseren volgens de materialen (nr. A-460/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor het Leefmilieu en de Energie.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevrouw Bianca Debaets, mevrouw Gladys Kazadi, de heer Gilles Verstraeten, mevrouw Aurélie Czekalski en de heer Bertin Mampaka Mankamba betreffende ruimere bescherming van de Mijlenmeerssite (nr. A-483/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Territoriale Ontwikkeling.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mevrouw Bianca Debaets en de heer David Leisterh met het oog op de ondersteuning van de reorganisatie van de geldautomaten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nr. A-489/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Economische Zaken en de Tewerkstelling.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Bianca Debaets, mevrouw Véronique Lefrancq, de heer David Weytsman en mevrouw Cieltje Van Achter betreffende de bescherming van de christelijke en andere religieuze minderheden in het Midden-Oosten en (Noord-)Afrika (nr. A-523/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heren Guy Vanhengel, Ridouane Chahid, Juan Benjumea Moreno, John Pitseys, Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock en mevrouw Els Rochette betreffende de erkenning van 8 mei als wettelijke feestdag in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter herdenking van de overwinning van de democratie op het fascisme (nr. A-543/1 – 2021/2022).

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Geoffroy Coomans de Brachène, Mmes Bianca Debaets, Véronique Lefrancq, MM. Mathias Vanden Borre et Gaëtan Van Goidsenhoven relative à l'introduction d'un "passeport du bâtiment", plateforme en ligne pour répertorier les bâtiments selon les matériaux (n° A-460/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission de l'environnement et de l'énergie.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Bianca Debaets, Gladys Kazadi, M. Gilles Verstraeten, Mme Aurélie Czekalski et M. Bertin Mampaka Mankamba relative à l'extension du classement comme site du Meylemeersch (n° A-483/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission du développement territorial.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Anne-Charlotte d'Ursel, Bianca Debaets et M. David Leisterh visant l'accompagnement du redéploiement des distributeurs de billets sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (n° A-489/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des affaires économiques et de l'emploi.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mmes Bianca Debaets, Véronique Lefrancq, M. David Weytsman et Mme Cieltje Van Achter relative à la protection des minorités chrétiennes et des autres minorités religieuses au Moyen-Orient et en Afrique (du Nord) (n° A-523/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de MM. Guy Vanhengel, Ridouane Chahid, Juan Benjumea Moreno, John Pitseys, Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock et Mme Els Rochette relative à la reconnaissance, en Région de Bruxelles-Capitale, du 8 mai comme jour férié légal commémorant la victoire de la démocratie sur le fascisme (n° A-543/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van de heer Mathias Vanden Borre, mevrouw Cieltje Van Achter, de heer Gilles Verstraeten, mevrouw Bianca Debaets en de heer Vincent De Wolf tot oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie betreffende de uitbetaling van de huurtoelagen en de werking van de administratie Brussel Huisvesting (nr. A-552/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van de heer Pepijn Kennis, mevrouw Bianca Debaets en de heer Emin Özkara houdende oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie met betrekking tot de uitbetaling van de huurtoelagen (nr. A-560/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van mevrouw Françoise De Smedt en de heer Jan Busselen ertoe strekkende een parlementaire onderzoekscommissie over het beheer van de huurtoelagen op te richten (nr. A-561/1 – 2021/2022).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de M. Mathias Vanden Borre, Mme Cieltje Van Achter, M. Gilles Verstraeten, Mme Bianca Debaets et M. Vincent De Wolf visant à instituer une commission d'enquête parlementaire sur le paiement des allocations loyer et le fonctionnement de l'administration Bruxelles Logement (n° A-552/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de M. Pepijn Kennis, Mme Bianca Debaets et M. Emin Özkara visant à instituer une commission d'enquête parlementaire sur le paiement des allocations loyer (n° A-560/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de Mme Françoise De Smedt et M. Jan Busselen visant à instituer une commission d'enquête parlementaire sur la gestion des allocations loyer (n° A-561/1 – 2021/2022).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des finances et des affaires générales.

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE
BETREFFENDE TAXIDIENSTEN**

(NRS. A-541/1 EN 2 – 2021/2022)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE
VAN DE HEER VINCENT DE WOLF
BETREFFENDE DE TAXIDIENSTEN**

(NRS. A-60/1 EN 2 – 2020/2021)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE
HEER DAVID WEYTSMAN, MEVROUW
ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, DE HEER
DAVID LEISTERH, MEVROUW CLÉMENTINE
BARZIN, DE HEER VINCENT DE WOLF EN**

**PROJET D'ORDONNANCE
RELATIVE AUX SERVICES DE TAXIS**

(NOS A-541/1 ET 2 – 2021/2022)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. VINCENT
DE WOLF RELATIVE AUX SERVICES DE TAXI**

(NOS A-60/1 ET 2 – 2020/2021)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. DAVID
WEYTSMAN, MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, M.
DAVID LEISTERH, MME CLÉMENTINE BARZIN, M.**

**MEVROUW ALEXIA BERTRAND BETREFFENDE
EEN HERVORMING VAN DE TAXISECTOR**

(NRS. A-443/1 EN 2 – 2020/2021)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE
HEER JAMAL IKAZBAN BETREFFENDE
TAXIDIENSTEN EN EVENEMENTIËLE
PERSONENVERVOERDIENSTEN**

(NRS. A-473/1 EN 2 – 2021/2022)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE
HEER YOUSSEF HANDICHI TOT VERLENING
VAN EEN DRINGENDE COMPENSATIE AAN
DE CHAUFFEURS VAN DE VVC-DIENSTEN
DIE IN MOEILIKHEDEN VERKEREN NA DE
TERUGTREKING VAN UBER, TOTDAT IN
OVERLEG EEN TAXIPLAN WORDT AANGENOMEN
DAT ELKE MOGELIJKHEID VAN BEDRIJFVIGHEID
VOOR VVC-PLATFORMBEDRIJVEN UITSLUIT**

(NRS. A-475/1 EN 2 – 2021/2022)

Samengevoegde algemene bespreking

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is geopend.

De heer Jamal Ikazban, rapporteur (in het Frans).- *Ik verwijst naar het schriftelijk verslag, dat bijna een integraal verslag is.*

(Applaus bij de meerderheid)

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- *De drie vergaderingen hebben geleid tot een bijzonder uitgebreid verslag van meer dan 180 bladzijden. Iedereen kon zijn standpunten, prioriteiten en verschillen uitvoerig uiteenzetten. Ik zal mij dus beperken tot nieuwe elementen.*

**VINCENT DE WOLF ET MME ALEXIA BERTRAND
RELATIVE À UNE RÉFORME DU SECTEUR DU TAXI**

(NOS A-443/1 ET 2 – 2020/2021)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. JAMAL
IKAZBAN RELATIVE AUX SERVICES DE
TAXIS ET AUX SERVICES DE TRANSPORT DE
PERSONNES À CARACTÈRE ÉVÉNEMENTIEL**

(NOS A-473/1 ET 2 – 2021/2022)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. YOUSSEF
HANDICHI VISANT À ACCORDER EN URGENCE
UNE INDEMNITÉ AUX CHAUFFEURS LVC QUI SE
RETROUVENT EN DIFFICULTÉ SUITE AU RETRAIT
D'UBER, JUSQU'À L'ADOPTION D'UN PLAN TAXI
CONCERTÉ ET EXCLUANT TOUTE POSSIBILITÉ
AUX SOCIÉTÉS DE PLATEFORME LVC D'EXERCER**

(NOS A-475/1 ET 2 – 2021/2022)

Discussion générale conjointe

M. le président.- La discussion générale conjointe est ouverte.

M. Jamal Ikazban, rapporteur.- Je me réfère au rapport écrit.

Je souligne que cet excellent rapport a été dû être rédigé dans un délai très court, à l'issue de débats très longs, à savoir trois séances de commission. Il s'agit d'un rapport presque intégral. Les services ont acté les remarques de plusieurs collègues, mais je propose qu'ils les formulent en cours de séance s'ils le souhaitent.

(Applaudissements de la majorité)

M. David Weytsman (MR).- Nos trois matinées de commission ont donné lieu à un rapport de plus de 180 pages particulièrement exhaustif. Chacun a pu exposer en détail son point de vue, ses priorités et ses divergences. Je remercie les services et le rapporteur ainsi que M. Vanhangel, président de la commission, qui a tenu ce rôle avec sagesse et efficacité. Je me limiterai donc à de nouveaux éléments, en reprenant la synthèse de mes interventions et des 22 amendements déposés et repris dans le rapport.

Mon exposé se compose donc de quatre parties :

- les objectifs que j'ai poursuivis et que j'aurais poursuivis si j'avais été à la place du ministre-président, c'est-à-dire une réforme bien plus libérale. Avec MM. De Wolf, Dilliès, Leisterh, et Mmes d'Ursel et Bertrand, nous avons déposé au cours de

¹²³ *We wachten al zeven jaar op een hervorming, die eerder een evolutie zal zijn, zoals de indieners in de memorie van toelichting zelf verklaren.*

Voor de MR-fractie is er een meer liberale hervorming nodig om de sector verder te moderniseren. Zo telt de sector te weinig schone auto's in vergelijking met de steden om ons heen. Ik diende een amendement in om de overschakeling op elektrische wagens en wagens op waterstof te versnellen, maar dat werd helaas niet gevolgd.

Voorts telt de taxisector in Brussel verhoudingsgewijs minder klanten dan alle steden en hoofdsteden om ons heen, omdat hij minder chauffeurs telt. In de Rebel-studie van 2013 stond al, lang voor de komst van de platformen, dat de sector geen rendabele markt is voor taxibedrijven omdat de numerus clausus de groei van de sector beperkt. Het aantal taxi's in Brussel is laag.

De bedoelingen van de regering met de numerus clausus zijn onduidelijk. Volgens de onafhankelijke studie die in opdracht van de Brusselse regering door de firma Deloitte is uitgevoerd, zouden er 5.953 chauffeurs nodig zijn. De sector hinkt dus sterk achterop, terwijl we een van de steden met de meeste files zijn.

Onze liberale hervorming wil ook rekening houden met de technologische vernieuwingen en de nieuwe consumptiegewoonten van de Brusselaars. De regering erkent nu eindelijk dat de ordonnantie van 1995 verouderd is, niet wegens oneerlijke concurrentie, maar door de opkomst van nieuwe technologieën. Dat is een overwinning voor alle chauffeurs die de voorbije maanden slecht zijn behandeld.

De liberalen hebben altijd geloofd in gezonde concurrentie en hebben altijd respect gehad voor het platform en zijn chauffeurs, die ten onrechte dieven of schurken werden genoemd, terwijl ze eigenlijk voorlopers zijn. Tien jaar geleden heeft het platform een belangrijke rol gespeeld in het opdrijven van de kwaliteit en het verlagen van de prijzen.

ces deux dernières législatures trois propositions de réforme auxquelles je me réfère ;

- les conséquences néfastes du projet pour les clients, la mobilité et la croissance des services de transport rémunéré de personnes ;

- la différence de traitement entre les actuels titulaires de licences taxi et LVC, assumée par le ministre-président et que j'ai qualifiée à plusieurs reprises de discriminatoire. Il s'agit en tous les cas de situations comparables dans le chef des taxis LVC historiques qui, selon nous, auraient dû être traitées de la même manière ;

- enfin, j'aborderai les principaux éléments d'une stratégie interfédérale que déposera le MR dans tous les parlements où il siège, afin de soutenir les avancées technologiques et lutter contre les réflexes protectionnistes.

Cela fait sept ans que nous attendons ce qui serait plutôt une évolution qu'une réforme - comme le précisent les auteurs dans l'exposé des motifs. Pour le groupe MR, une réforme libérale en neuf points eût été nécessaire.

Il s'agit d'une réforme libérale visant à moderniser davantage le secteur, qui est à la traîne par rapport aux villes qui nous entourent. Il compte en effet trop peu de voitures propres et durables. J'ai donc déposé un amendement pour soutenir une transition accélérée vers des voitures électriques et à l'hydrogène. Je regrette que cet amendement n'ait pas été suivi.

Le secteur des taxis à Bruxelles compte moins de clients, en valeur relative, que toutes les villes et capitales qui nous entourent, et donc moins de rentabilité. L'étude Rebel de 2013 affirmait déjà, bien avant l'arrivée des plateformes, que le secteur n'est pas un marché rentable pour les exploitants de taxis. En effet, le numerus clausus limite le nombre de clients, et donc la croissance du secteur.

Le secteur compte moins de clients, car il dispose de moins de chauffeurs. Le nombre de taxis à Bruxelles fait partie des plus bas d'Europe, avec un ratio de 1,35 licence pour 1.000 habitants. À Amsterdam, ce taux s'élève à 4,84 pour 1.000 habitants. Paris et Londres atteignent respectivement 5,56 et 11,67 licences pour 1.000 habitants.

Les intentions du gouvernement sont floues quant au numerus clausus. Je rappelle que l'étude indépendante commandée par le gouvernement bruxellois, réalisée par le cabinet Deloitte, évoque un chiffre pouvant atteindre 5.953 chauffeurs nécessaires.

Ce secteur est à la traîne dans une des villes les plus embouteillées du monde. Nous le regrettons.

Cette réforme libérale vise à intégrer les innovations technologiques ainsi que les nouvelles habitudes de consommation des Bruxellois. Ces innovations ont rendu l'ordonnance de 1995 obsolète. Nous l'avions déjà exprimé dans le cadre des propositions d'ordonnance déposées en 2016, 2018,

125

Deze liberale hervorming beoogt een kwaliteitsvolle dienstverlening die, dankzij de positieve concurrentie, de laatste jaren verbeterd is. Uit de onafhankelijke studie die in opdracht van de regering door de taxisector is uitgevoerd, blijkt dat e-platformen over het algemeen beter scoren dan klassieke taxi's: respecteren van tijd en plaats, beleefdheid, correcte rijstijl, kortste route enzovoort. Op grond van die objectieve vaststelling hebben wij de VVB-chauffeurs gesteund. Om dezelfde reden hebben we een amendement ingediend om hun ervaring te valoriseren via een bekwaamheidsattest.

Onze liberale hervorming streeft naar een betaalbare en redelijke prijs. De Brusselse taxi's behoren tot de duurste in de Europese Unie. Een minimumprijs van acht euro voor een rit van een paar honderd meter is overdreven voor ouderen die een taxi nodig hebben.

Onze liberale hervorming wil van het betalend personenvervoer een mobiliteitspijler in Brussel maken. De platformen bieden de voordelen van een auto zonder er een te hoeven bezitten. Dat had voor de groenen een belangrijk argument moeten zijn. Bovendien blijkt uit verschillende studies dat de platformen het openbaarvervoersaanbod aanvullen en versterken. Ze zijn uiterst nuttig voor de laatste kilometers.

2020 et 2021. L'exposé des motifs du projet du gouvernement reconnaît enfin, en 2022, l'obsolescence de cette ordonnance, due non pas à une pratique concurrentielle déloyale, mais à l'émergence de nouvelles technologies.

Cette réalité constitue également une victoire pour tous ceux qui ont été maltraités lors de ces derniers mois. Les libéraux ont toujours défendu cette ligne qui croit dans les vertus de la concurrence saine et créatrice de valeur, et qui a toujours respecté cette plateforme et ses chauffeurs qui, parce qu'ils ont dû être créatifs dans un secteur oligopolistique sclérosé, ont été injustement traités de voleurs ou de voyous, alors qu'ils sont surtout des précurseurs. Il y a dix ans, ces précurseurs ont largement participé à tirer la qualité vers le haut et les prix vers le bas, grâce à la concurrence d'Uber, de ses chauffeurs, mais également grâce à l'intelligence et à l'opportunisme des autres acteurs LVC et des taxis qui les ont suivis, imités, copiés et maintenant améliorés.

Cette réforme libérale plaide pour la qualité du service qui, grâce à une concurrence positive, s'est amélioré ces dernières années.

Je me réfère à l'étude indépendante commandée par le gouvernement et réalisée par le secteur des taxis (Taxis verts, Taxis bleus et plateforme électronique). Il en ressort qu'en règle générale, les e-platformes obtiennent de meilleures notes que les taxis sur tous les critères pertinents pour les passagers. La page 39 de l'étude révèle, pour les prestations fournies par le segment de la location de voitures avec chauffeur (LVC) - dont Uber et Heetch - des évaluations supérieures de 8 % pour le respect de l'horaire et du lieu, de 7 % pour la politesse, de 10 % pour la conduite correcte et de 10 % pour le choix du chemin le plus court.

C'est partant de ce constat objectif, que nous avons soutenu le travail des chauffeurs LVC, que vous avez souhaité évincer du marché. C'est pour cette raison également que nous avons introduit un amendement visant à valoriser l'expérience de ces chauffeurs en vue de l'obtention du certificat de capacité.

La réforme libérale vise un prix abordable et raisonnable. Afin que les taxis bruxellois, historiquement parmi les plus chers de l'Union européenne, soient accessibles à tous les Bruxellois. Un prix minimum de huit euros pour quelques centaines de mètres est excessif pour les personnes âgées qui ont besoin de ce service.

La réforme libérale veut faire du transport rémunéré de personnes un pilier de la mobilité à Bruxelles, en complément aux transports en commun. Je ne fais que répéter ce que j'ai déjà dit à plusieurs reprises ces deux dernières années. À cet égard, notre proposition d'ordonnance, mais surtout plusieurs études montrent à quel point les plateformes renforcent l'offre de transports publics, s'inscrivant en faux contre les propos et discours des représentants écologistes. Je rappelle quelques sources scientifiques qui indiquent que ces plateformes ont augmenté la fréquence des transports publics de 5 % en moyenne sur une période de deux ans. Que lorsque Londres a mis en fonction le Night Tube, Uber a constaté une augmentation du

¹²⁷ *In Nice werkt Uber samen met het openbaar vervoer om burgers in voorsteden of in meer afgelegen wijken tegen lagere prijzen thuis te brengen. Dat is precies wat wij in Brussel willen zien: een liberale hervorming die de energietransitie van de sector versnelt. De groenen hebben evenwel zo'n afkeer van particuliere platforms dat ze dezelfde fout maken als in het dossier van de kernenergie.*

Wij hebben amendementen ingediend om elektrische auto's en auto's op waterstof te steunen, maar die zijn verworpen. Waarom kiest u niet voor een meer liberale aanpak van overleg en respect?

Uber heeft zich tot doel gesteld om tegen 2025 50% elektrische voertuigen op zijn platform te hebben in zeven Europese steden, waaronder Brussel. Gezien het gebrek aan infrastructuur en steun in Brussel zal dat doel echter bijna onmogelijk te bereiken zijn.

In Londen heeft Uber 150 miljoen pond bijeengebracht om de chauffeurs te steunen via een "clean air fund". In Frankrijk is een plan van 75 miljoen euro goedgekeurd om bestuurders te helpen bij de aankoop van een elektrisch voertuig. In Brussel is niets gepland. Zou het niet doeltreffender zijn om eindelijk eens met de grote en kleine platformen te praten en ambitieuze doelstellingen vast te stellen?

¹²⁹ *Bovendien is een liberale hervorming nodig voor meer fiscale en sociale rechtvaardigheid en om zwartwerk te bestrijden. Hoe zal uw voorstel die dubieuze praktijken tegengaan?*

Een liberale hervorming is eveneens nodig om de economische groei te ondersteunen om de werkgelegenheid te stimuleren en zelfstandigen de flexibiliteit te bieden die zij nodig hebben.

Het Taxiplan zal honderden chauffeurs werkloos maken. In de studie van de Brusselse regering is sprake van een markt van

nombre de trajets de l'ordre de 22 % et jusqu'à 63 % dans les zones décentralisées. Que l'Union internationale des transports publics déclare que ces services complètent l'offre de transports publics, car ils offrent les avantages d'une voiture sans qu'il soit nécessaire d'en posséder une.

Ceci aurait dû être au cœur des préoccupations des écologistes.

D'après une autre étude du Parlement européen, ces services sont directement complémentaires aux transports publics. Ils sont extrêmement utiles pour améliorer les collaborations avec les transports en commun, notamment au niveau du dernier kilomètre (last mile). En commission, j'ai cité l'exemple de la ville de Nice où Uber opère en bout de ligne une collaboration avec les transports en commun pour ramener chez eux, à moindre frais, les citoyens qui habitent en zone métropolitaine ou dans des quartiers plus enclavés. C'est exactement ce que nous souhaitons comme projet à Bruxelles : une réforme libérale qui fait du transport rémunéré de personnes un secteur qui doit accélérer sa transition énergétique.

Ici, les écologistes ont une telle aversion pour les plateformes privées qu'ils font la même erreur que dans le dossier du nucléaire. Alors qu'on aurait pu avoir un secteur rapidement décarboné, ils préfèrent rouler pour les centrales au gaz.

Nous avons déposé des amendements pour introduire un soutien aux véhicules électriques et à l'hydrogène, mais ils ont été refusés. Au lieu des grands discours de matamores contre les plateformes privées, pourquoi ne pas opter pour une approche plus libérale de concertation et de respect ? Pourquoi ne pas fixer des objectifs atteignables aux plateformes privées ? Ce sont, une fois de plus, quelques pistes que je vous livre.

Uber s'est engagée à atteindre l'objectif de 50 % de véhicules électriques sur sa plateforme d'ici à 2025. Cette ambition est poursuivie dans sept villes européennes, dont Bruxelles. Toutefois, vu le manque d'infrastructures et de soutien dont souffre Bruxelles, ce but sera presque impossible à atteindre.

À Londres, Uber a récolté 150 millions de livres sterling pour soutenir les chauffeurs grâce à un "clean air fund". En France, un plan pour la mobilité électrique de 75 millions d'euros aidera les chauffeurs à acheter un véhicule électrique. À Bruxelles, rien n'est prévu. Ne serait-il pas plus efficace de discuter enfin avec les grandes et petites plateformes et de fixer des objectifs ambitieux ?

En outre, il faut une réforme libérale pour plus de justice fiscale et sociale afin de lutter contre le travail au noir. Selon l'étude du gouvernement, il est de notoriété publique que les taxis opèrent activement sur le marché noir. En reprenant les dires de l'étude REBEL de 2013, le fait qu'aucune faillite n'ait été prononcée peut être expliqué par le fait que l'entreprise maintient un circuit noir, qui donne satisfaction à tous ceux qui doivent recevoir de l'argent de l'entreprise. Un constat similaire est effectué dans l'étude de 2021.

3.500 tot 6.000 chauffeurs. Niet alleen hebben de PS en Ecolo duizend chauffeurs, van wie de meesten in Brussel wonen, naar het OCMW gestuurd, maar zij verhinderen ook de creatie van duizenden kwaliteitsbanen in een gewest met een schandalig hoge jeugdwerkloosheid.

En fait, ce secteur est caractérisé depuis des décennies par une forte marchandisation du travail et le non-respect presque structurel du droit social. Ce constat a été relayé à maintes reprises dans ce parlement.

Je relisais ce matin encore les propos de M. Doukeridis, député écologiste, qui avait interpellé, il y a quelques années, Pascal Smet sur le secteur des taxis : " Il s'agit aussi d'un secteur tabou. Ce que l'on en dit dans les enceintes parlementaires correspond rarement à ce qui est dit en dehors, par exemple, qu'il s'agit d'un secteur un peu maffieux, sans transparence, et dont les pratiques sont relativement douteuses. Je suis toujours étonné que ces réflexions n'arrivent pas jusqu'ici. Certes, il ne faut pas lancer des anathèmes ou des accusations gratuites, mais il importe de connaître les nombreuses difficultés de ce secteur".

En quoi votre projet permettra-t-il de contrer ces pratiques douteuses et de répondre aux difficultés actuelles du secteur des taxis ?

Cette réforme libérale vise à soutenir la croissance économique pour booster la création d'emplois et offrir la flexibilité demandée aux indépendants.

Le plan taxis du gouvernement privera de travail des centaines de chauffeurs. En effet, l'étude du gouvernement bruxellois évoque un marché de 3.500 à 6.000 chauffeurs. Non seulement le PS et Ecolo ont envoyé un millier de chauffeurs, qui pour la plupart vivent à Bruxelles, au CPAS, mais ils empêchent la création de milliers d'emplois de qualité dans une Région où le taux de chômage des jeunes est scandaleusement élevé.

En outre, la protection du travail de qualité est meilleure pour les chauffeurs travaillant avec les plateformes que dans le secteur des taxis. C'est ce qui est dit à la page 41 de l'étude indépendante.

Nous voulons protéger cet acquis, votre projet le détruit. C'est ce qui ressort également de la page 16 de cette étude indépendante : "Contrairement aux taxis, d'après nos interviews avec le secteur, les services de LVC ne font pas face à un problème de pénurie. En effet, si nous prenons l'exemple d'Uber, il existe une liste d'attente assez impressionnante pour devenir chauffeur Uber, tandis que, du côté des taxis, il y a une réelle pénurie de chauffeurs." C'est d'ailleurs ce que répètent les associations de taxis.

Du côté des plateformes électroniques, ce problème ne se présente pas. C'est notamment la flexibilité du statut d'indépendant qui attire les chauffeurs vers Uber. Nous proposons de protéger cet acquis, votre projet l'attaque frontalement.

Enfin, nous proposons une réforme libérale pour limiter les lourdeurs administratives - qui affectent surtout les petits acteurs du secteur - et alléger la réglementation dans le secteur ! Autant dire tout l'inverse du projet que vous êtes en train de mener. Nous le disons, les partis néerlandophones le disent, mais la Commission européenne vient également de publier, le 25 mai

¹³¹ *Bovendien blijkt uit de onafhankelijke studie dat de arbeidsomstandigheden beter zijn voor chauffeurs die met platformen werken dan in de taxisector. Wij willen die verworvenheid beschermen, maar de regeringstekst vernietigt die. Volgens de studie is er een lange wachtlijst om Uberchauffeur te worden, terwijl er in de klassieke taxisector een tekort aan chauffeurs is. Het is vooral de flexibiliteit van het zelfstandigenstatuut die de chauffeurs naar Uber lokt.*

Tot slot stellen wij een liberale hervorming voor om de administratieve lasten te beperken en de regelgeving te vereenvoudigen, met andere woorden precies het tegenovergestelde van wat de regering wil. De Europese Commissie heeft een rapport gepubliceerd waaruit blijkt dat de combinatie van strenge regelgeving, hoge loonkosten en een starre arbeidsmarkt op de prestaties van de meeste sectoren weegt, met gemiddeld hogere prijzen dan in de buurlanden. Dat is ook het geval in de taxisector.

Ons voorstel van ordonnantie streeft dus duidelijk niet dezelfde doelstellingen na als de regeringstekst, die het resultaat lijkt van een moeilijk compromis. Of het nu gaat over 5G, e-handel of nieuwe metrolijnen, er is een conservatieve linkse stroming die zich systematisch verzet tegen elke vorm van moderniteit uit angst voor de toekomst of uit gebrek aan vertrouwen in mensen en bedrijven. Dat heeft Ecolo en de PS ertoe gebracht

de platformen te verbieden. De huidige ordonnantie biedt niet voldoende ruimte voor de vrijheid van ondernemen. Ik zal daarom een aantal amendementen indienen.

dernier, un rapport dont il ressort que la combinaison d'une réglementation stricte, de coûts salariaux élevés et d'un marché du travail rigide pèse sur les performances de la plupart des secteurs, avec des prix moyens plus élevés que dans les pays voisins. C'est aussi le cas dans le secteur qui nous occupe, M. le ministre-président.

Chers collègues, vous l'aurez compris, la proposition d'ordonnance que nous avons déposée ne poursuit pas du tout les mêmes objectifs que le projet qui sera soumis au vote cet après-midi. Un projet qui, selon moi, est le fruit d'un compromis difficile. À cet égard, je souhaite rendre hommage à mes collègues des groupes Open Vld et DéFI.

Que ce soit dans les débats liés à l'avenir de la 5G et ses effets positifs sur l'environnement, dans les débats sur l'avenir du commerce électronique en Belgique, pourtant créateur d'emploi, ou dans les projets de construction des nouvelles lignes de métro, il y a un courant de pensée de gauche conservatrice qui s'oppose systématiquement à toute forme de modernité par peur de l'avenir ou par manque de confiance envers l'homme ou les entreprises, qu'elles soient petites ou grandes.

Cette idéologie a poussé Ecolo et le PS à tout faire pour interdire aux plateformes de poursuivre leur activité. La présente ordonnance ne désarme pas contre la liberté d'entreprendre, le statut d'indépendant et celui d'indépendant complémentaire, mais j'y reviendrai par le dépôt d'amendements.

M. le ministre-président, le gouvernement bruxellois passe à côté des enjeux de mobilité, d'innovation et d'emploi. Avec ce projet, il renforce la position dominante des taxis au détriment des clients. Permettez-moi une comparaison : pour contrer les services de plateformes comme Netflix, accorderiez-vous un monopole légal aux vidéoclubs ? Cela n'aurait aucun sens pour le client, et c'est pourtant ce que vous faites dans le présent dossier.

D'ailleurs, examinons rapidement ensemble ce que votre projet apporte aux clients. Car vous n'en avez jamais parlé, M. le ministre-président et je présume que votre présentation abordera cet aspect.

Quelles sont les mesures visant à améliorer la qualité de service ? Aucune. La Libre Belgique relayait à ce sujet, en titre, les propos du patron des Taxis verts : "Le plan taxis de Bruxelles oublie complètement le client". Je partage évidemment l'idée exprimée par ce titre.

Les prix seront-ils abordables ? Non. Au contraire, ils ont augmenté de 20 à 30 % en moyenne au cours de ces six derniers mois en raison de la pénurie.

Le temps d'attente sera-t-il plus long ? Oui. Et c'est déjà le cas depuis l'exclusion d'un millier de chauffeurs. Il n'est pas rare qu'il faille attendre trois à quatre fois plus longtemps aujourd'hui, jusqu'à vingt minutes parfois, alors que l'on attendait

¹³³ *De regering houdt onvoldoende rekening met de uitdagingen inzake mobiliteit, innovatie en werkgelegenheid. Met haar tekst versterkt ze de machtspositie van de taxi's ten nadele van de klanten. Dat is hetzelfde als een monopolie toekennen aan videotheken om platformen als Netflix tegen te houden.*

Wat levert uw Taxiplan de klanten eigenlijk op? Welke maatregelen zijn er genomen om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren? Geen. Zullen de prijzen betaalbaar zijn? Neen. Integendeel, ze zijn de afgelopen zes maanden met 20 tot 30% gestegen door het tekort aan taxi's.

Zal de wachttijd langer zijn? Ja, en dat is al het geval sinds de uitsluiting van duizend chauffeurs. Vandaag bedraagt de wachttijd soms twintig minuten, terwijl dat voor de overgangsordonnantie maar drie of vier minuten was. In een stad als Brussel, waar een grote veiligheidsprobleem is, stellen die lange wachttijden de klanten maar weinig gerust.

Verbeter het Taxiplan de rentabiliteit en de levensvatbaarheid van de sector? Neen. Het risico bestaat dat ontevreden klanten zich van de sector zullen afkeren. Minder klanten betekent minder inkomsten.

Verbeter het Taxiplan de verkeersveiligheid? Neen.

135

De huidige discussies zijn er geen tussen werkgevers en werknemers, maar tussen werknemers onderling, namelijk de klassieke taxichauffeurs en de VVB-chauffeurs, die elk voor een deel van de markt vechten.

Het is de technologische evolutie die het historische monopolie en de numerus clausus op de helling heeft gezet. De voorgestelde oplossing is evenwel niet evenwichtig. Er is duidelijk toegegeven aan de taxilobby. Bovendien wordt de technologische vooruitgang verworpen of zelfs verboden. De MR-fractie is van mening dat dezelfde rechten en plichten voor alle chauffeurs een veel evenwichtigere oplossing zou zijn geweest die de klant en de mobiliteit ten goede komt.

Het debat is zeker nog niet voorbij, gezien de rechtsonzekerheid die de tekst scheidt en de vernieuwingen waarmee wij te maken hebben.

De MR-fractie zal een interfederale strategie voorstellen om:

- op alle beleidsniveaus een gemeenschappelijke en samenhangende visie te ontwikkelen die de oprichting en groei van bedrijven in technologische sectoren mogelijk maakt;*
- alle wettelijke en corporatistische beperkingen op te heffen die de ondernemingsvrijheid inperken;*
- partnerschappen tussen de huidige spelers en opkomende spelers te ondersteunen, in het bijzonder in de mobiliteitssector;*
- ervoor te zorgen dat de beslissingen van de deelstaten in dezelfde richting gaan, iedereen dezelfde rechten garanderen en dezelfde verplichtingen opleggen.*

en moyenne trois ou quatre minutes avant l'adoption de l'ordonnance transitoire.

Dans une ville comme Bruxelles, où se posent des problèmes de sécurité importants, les courses annulées, reportées ou nécessitant une longue attente ne sont guère de nature à rassurer les clients, en particulier les personnes les plus exposées aux agressions, qui doivent attendre, parfois seules, leur véhicule.

La rentabilité et la viabilité du secteur seront-elles meilleures ? Je pense que non. Les clients mécontents risquent en effet de se détourner du secteur. Or, moins de clients signifie moins de recettes.

Ce projet améliore-t-il la sécurité routière ? Non.

Contrairement à d'autres conflits relatifs à des plateformes de travail, les débats actuels n'opposent pas les employeurs et leurs employés, qu'ils soient salariés ou indépendants, à propos des conditions de travail, mais bien les travailleurs entre eux, à savoir les exploitants historiques de taxis et les chauffeurs historiques LVC. Chacun lutte pour accéder à un segment du marché du transport rémunéré de personnes, et les revendications s'articulent autour du droit à la concurrence dans ce secteur.

C'est l'innovation technologique qui a bousculé le monopole historique et le numerus clausus qui constituait une véritable barrière à l'entrée, et donc une pratique de spéculation de la valeur des licences. Ce sont ces innovations qui confrontent les autorités publiques à un dilemme et à des revendications contradictoires, bien que légitimes.

Face à ce dilemme, la solution proposée est déséquilibrée. D'une part, elle cède très clairement au lobby des taxis, dont certaines des fédérations avaient d'ailleurs appelé à voter pour le PS lors des dernières élections régionales de 2019. D'autre part, elle écarte d'un revers de la main - voire interdit - ces avancées technologiques en matière de services, de protection de l'environnement et de développement technique et économique.

Nous pensons au contraire que le principe "mêmes droits, mêmes devoirs" pour tous les chauffeurs dans l'intérêt supérieur du client et de la mobilité aurait permis l'émergence d'une solution bien plus équilibrée. Les débats se poursuivront certainement, au vu des instabilités juridiques suscitées par ce texte et de la nature des innovations de rupture auxquelles nous devons faire face.

Mon groupe déposera une proposition de stratégie interfedérale en la matière. Il faut en effet que les Régions et l'État fédéral se coordonnent et harmonisent une position qui profite à tous les Belges. Les Régions sont compétentes en matière de concurrence dans le secteur des transports, tandis que le gouvernement fédéral est compétent dans les matières relevant du droit social.

Cette proposition de stratégie visera à :

- entamer une discussion avec les Régions et le niveau fédéral afin de développer une vision commune et cohérente à tous

137

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans). - *De heer Weytsman stelt Uber als het achtste wereldwonder voor. Uiteraard ben ik het daar helemaal niet mee eens.*

Ik ben blij met dit plan. Het vloeit voort uit een compromis en brengt eindelijk een evenwicht waar lang naar is gezocht. Het zal niet bij iedereen in de smaak vallen, maar het legt de basis voor een betere toekomst voor het betaald personenvervoer.

In dit dossier staan twee modellen lijnrecht tegenover elkaar: enerzijds het multinationalmodel, waar alleen winst telt, en anderzijds het sociaaleconomische model waarbinnen meer oog is voor menselijkheid.

De PS heeft van bij het begin de sociale verworvenheden van alle Brusselaars verdedigd tegen de uitholling ervan door multinationals en het platformkapitalisme.

De taxisector heeft al jaren te lijden onder de oneerlijke concurrentie. Het gevaar bestaat dat die negatieve evolutie ook in andere sectoren doordringt.

139

In dat zogezegd moderne systeem vallen er geen ontslagen, maar is er ook geen sociale bescherming meer. Werknemers worden

les niveaux de pouvoir permettant la création et le déploiement d'entreprises relevant des secteurs technologiques ;

- lever toutes les contraintes légales et corporatistes qui peuvent ou qui pourraient constituer une atteinte à la liberté d'entreprendre ;

- soutenir, dans le cadre des discussions avec les Régions, la possibilité de partenariats entre les services existants et les nouveaux acteurs émergents, notamment dans le secteur de la mobilité ;

- faire en sorte que l'ensemble des décisions prises par les entités fédérées aillent dans un même sens, assurent les mêmes droits et imposent les mêmes obligations à tous.

M. Jamal Ikazban (PS). - À entendre mon collègue, l'ubérisation serait la huitième merveille du monde. Bien entendu, je ne partage pas ce point de vue. Selon lui, les chauffeurs de taxi n'ont pas le droit de voter pour ceux qu'ils veulent. J'ignore si l'Union des classes moyennes, la Fédération des entreprises de Belgique et le Cercle de Lorraine pensent la même chose, mais je constate que le mépris à l'égard du secteur des taxis persiste.

Je me réjouis de l'arrivée de ce plan. Très attendu, il est le fruit d'un compromis, d'un équilibre difficile à trouver. Il ne plaira certainement pas à tout le monde, mais il a le mérite d'exister et de poser les bases d'un avenir beaucoup plus serein et prospère pour le secteur du transport rémunéré de personnes.

Avec ce dossier, c'est à un véritable débat de société que nous sommes confrontés. Deux visions s'opposent, comme nous l'avons constaté en commission : d'une part, le modèle économique sauvage des multinationales, où seul compte le profit accumulé sur le dos de travailleurs exploités et précarisés ; d'autre part, le modèle socioéconomique plus juste et humain que nous avons conquis au prix de grandes luttes.

Le groupe PS est resté cohérent depuis le début. Nous avons fait corps pour défendre les acquis sociaux de toutes les Bruxelloises et de tous les Bruxellois contre le détricotage de ses acquis entamé par des multinationales esclavagistes et par le capitalisme des plateformes qui nous imposent de telles dérives socioéconomiques.

Depuis des années, le secteur des taxis subit une concurrence déloyale et illégale, confirmée par la justice qui pointe le montage frauduleux de la multinationale Uber. Ce sont également les taxis qui ont été les premiers à nous alerter du danger que représente l'ubérisation de la société. Songeons à ces coursiers, ces livreurs de repas exploités, sans la moindre couverture sociale, soumis à des conditions de travail indignes et à un esclavagisme des temps modernes, et sans contrat de travail.

Dans ce système soi-disant moderne, on ne licencie plus, on vous déconnecte dès que vous ne plaisez plus. Est-ce ce modèle que nous voulons pour notre société ? Vous imaginez un tel système de déréglementation, de violation des lois du travail et

gewoon 'afgeschakeld'. Is dat de samenleving die we willen? De PS in elk geval niet!

Dit voorstel tot hervorming van de ordonnantie uit 1995, dat opgenomen was in het regeerakkoord, is er nu eindelijk. Het stuurt aan op een menselijk sociaal model en op rust in de sector. Het biedt de gewestregering mogelijkheden om de taximarkt beter te reglementeren en controleren.

Controle, evenwicht, billijkheid en rechtvaardigheid zijn de sleutelbegrippen in dit plan. Ze gelden voor de consumenten, nieuwe operatoren, taxibedrijven en de huidige verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder. Daarnaast moet het plan leiden tot een beperking van het aantal voertuigen voor bezoldigd personenvervoer.

Na jaren van onzekerheid bij meer dan 3.000 gezinnen is er eindelijk dit plan voor een sector die het zwaar te verduren had en er tijdens de coronacrisis net niet ten onder ging. Ondertussen heeft het gerecht ook het ongebreidelde kapitalisme van de platformen veroordeeld, al legde het onvoldoende dwingende maatregelen ten gunste van de uitgebuite werknemers op.

Eindelijk komt er een hervorming van het bezoldigd personenvervoer, die beoogt de sector rendabel te maken met aanvaardbare arbeidsvoorwaarden en een goede dienstverlening aan de consument te bieden.

¹⁴¹ *Het Taxiplan zal de veiligheid van de klanten verhogen en een bijdrage leveren in de strijd tegen discriminatie, seksueel geweld en racisme. In dat opzicht zullen opleidingen een belangrijke rol spelen.*

Ik juich de rechtlijnige aanpak van de minister-president in dit moeilijke dossier toe. Hij stelde zich empathisch op tegenover deze sector, die erg belangrijk is voor zijn klanten en voor het imago van Brussel.

De taxisector zal een belangrijk rol spelen in de toekomst van het gewest, want de taxi vormt het ideale compromis tussen het

de contournement des lois sociales dans la police ou les soins de santé ? Hors de question pour le groupe PS !

Cette proposition de réforme de l'ordonnance de 1995 sur le transport rémunéré de personnes - qui était tant attendue - figurait dans l'accord du gouvernement et arrive enfin sur la table. Elle porte en elle un modèle social humain et citoyen ainsi qu'une pacification du secteur. Équilibré et juste pour tous les travailleurs et travailleuses du transport rémunéré de personnes, ce nouveau plan donne clairement à notre région capitale, autorité pour encadrer, contrôler et baliser ce marché - je sais que ce sont des mots qui dérangent parfois - où les acteurs privés complémentaires aux transports en commun exercent une activité désormais formellement réglementée.

Contrôle, équilibre, équité et justice sont les maîtres-mots de ce plan, à la fois pour les consommateurs, les nouveaux opérateurs, les taxis et les sociétés de LVC historiques. L'objectif est en outre de limiter le nombre de véhicules de transport rémunéré de personnes sur le territoire bruxellois dans un souci de désengorgement.

Nous y voilà donc après de longues consultations, des analyses et des recherches d'équilibre et de justice sociale, après des années de flou, de laisser-aller, de chaos, après l'avènement d'une concurrence déloyale et illégale générant des angoisses et un sentiment d'injustice dans plus de 3.000 familles bruxelloises qui dépendent d'un secteur malmené auquel la crise sanitaire a failli donner le coup de grâce. Nous y voilà donc après des décisions de justice condamnant explicitement le capitalisme sauvage de ces plateformes, sans toutefois être suffisamment contraignantes pour libérer les travailleuses et les travailleurs exploités ni ceux qui subissent leur concurrence déloyale.

Il est inacceptable qu'une structure toute puissante engrange sans partage les fruits du travail de citoyens exploités et observe du haut de son piédestal les travailleurs et travailleuses qui se déchirent à cause du désordre créé par son modèle économique dévastateur et indigne.

Nous sommes enfin devant une réforme du transport rémunéré de personnes qui l'organise, le balise et le protège et qui doit l'aider à s'épanouir tant au niveau de sa rentabilité, des conditions de travail de ses travailleuses et travailleurs que de la qualité du service à la clientèle.

Le plan taxis vient renforcer les conditions de moralité des travailleurs, en intégrant une manière de penser à la sécurité de la clientèle. C'est tout bénéfique pour la sécurité des usagers, mais aussi pour lutter contre les discriminations, le harcèlement et le racisme. À cet égard, la formation sera un enjeu fondamental.

Oui, le ministre-président a eu le mérite de prendre à bras-le-corps ce dossier difficile pour trouver un juste équilibre entre les intérêts des uns et des autres. Je tiens donc à saluer une méthodologie porteuse de compréhension et de rigueur, mais aussi d'empathie vis-à-vis de ce secteur important à la fois pour l'image de Bruxelles, pour les Bruxellois, pour les travailleurs,

openbaar vervoer en de eigen wagen. Voortaan is hier enkel ruimte voor wie volgens de regels wil werken en werknemers waardige arbeidsvoorwaarden aanbiedt.

Ik verneem dat machtige multinationals ontevreden zijn. Des te beter, want dat betekent dat ze beginnen te begrijpen dat in het Brussel Gewest niet zij, maar het parlement de wetten maakt.

Het ontwerp van ordonnantie verenigt innovatie met de bescherming van gebruikers en werknemers. De regelgeving zorgt voor een evenwicht met de platformen. Dankzij de minimum- en maximumtarieven kunnen chauffeurs op een fatsoenlijk inkomen rekenen. Bovendien wordt het daardoor onmogelijk om de prijzen bij bepaalde gebeurtenissen de hoogte in te jagen.

pour les personnes âgées, pour les personnes qui en ont besoin pour se déplacer ou pour les personnes à mobilité réduite.

Nous parlons d'un des acteurs d'avenir pour Bruxelles : le premier véhicule partagé, le complément, le compromis idéal entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture personnelle. Il n'y a de la place à Bruxelles que pour celles et ceux qui veulent travailler dans la légalité, en respectant les règles, en offrant des conditions dignes et respectueuses du droit du travail aux chauffeurs.

J'entends et je lis que des puissants - notamment les représentants d'une multinationale - râlent. Eh bien, tant mieux ! Tant mieux, car cela veut dire qu'ils commencent à comprendre qu'en Belgique et à Bruxelles, c'est le parlement qui fait les lois et non l'inverse.

Le ministre-président Rudi Vervoort l'a clairement souligné : ce projet d'ordonnance intègre de manière égale l'innovation et la protection des usagers et des travailleurs. Un large équilibre y est trouvé avec les plateformes, à travers un cadre réglementaire intégrant les nouvelles pratiques de mobilité et notre modèle social. La liberté d'entreprendre, que d'aucuns appellent de leurs vœux, ne peut pas être défendue quand elle ne respecte pas la dignité humaine.

Par ailleurs, en fixant un tarif minimum et un tarif maximum, les chauffeurs bénéficieront d'un revenu plus décent, les consommateurs d'un prix acceptable, et le revenu décent sera gage d'un service de qualité. Une façon d'éviter des prix qui explosent lors de certains événements, comme on a pu le constater ce 31 mai, jour de grève nationale, ou lors des attentats de Bruxelles où, je le rappelle, les plateformes ont multiplié par deux, voire par trois, le prix des courses, tandis que les taxis bruxellois ramenaient les gens chez eux gratuitement.

Le plan taxis n'oublie pas la clientèle. Grâce à la tarification clairement codifiée, il doit être possible de prévenir les abus. À cet égard, je souhaite d'ailleurs que soit renforcé et amplifié, par exemple, Collecto, le service de taxis collectifs. Comme nous considérons le taxi comme un service public, ce serait là une belle façon de financer un service qui permettra à certaines personnes de regagner leur domicile, où qu'il se trouve à Bruxelles, pour cinq euros.

Le ministre-président a élaboré ce plan avec la volonté manifeste de faire respecter la législation sur le droit du travail et la protection des travailleurs. L'objectif de la réforme est de permettre aux chauffeurs d'échapper aux griffes de ces plateformes, qui ne respectent pas les lois. Celles-ci seront soumises à l'obligation d'obtenir un agrément et à des conditions de moralité, comme les chauffeurs de taxi et les exploitants. De plus, ce plan sera soumis tous les deux ans, pour amélioration, à une évaluation collective associant l'ensemble des acteurs du transport rémunéré de personnes.

Je me réjouis d'un plan qui ne laisse rien au hasard. Oui, presque tout s'y trouve : l'unification des secteurs et les catégories de

¹⁴³ *Zo worden misbruiken tegengegaan. Ik ben overigens een voorstander van de uitbreiding van Collecto. Op die manier financiert de regering immers een dienst waarmee het mogelijk is om voor vijf euro thuis te geraken.*

De minister-president stelde dit plan op met als doel de wetten op het recht op arbeid en de bescherming van de werknemers te doen naleven. Het moet chauffeurs de mogelijkheid bieden om uit de klauwen te blijven van platformen, die die wetten niet naleven. Het plan zal om de twee jaar geëvalueerd worden.

Dit plan laat niets aan het toeval over. Alles is erin vervat: de uniformering van de sectoren en de taxicategorieën, het principe van de voorafgaande toelating, de numerus clausus, het capaciteitscertificaat, de toelating voor taxi-exploitanten, de controles, de overgang naar de nieuwe regelgeving, de vrouwelijking van het beroep, de harmonisering van de afgifte van toelatingen en exploitatievoorwaarden. Voortaan gelden dezelfde voorwaarden voor iedereen.

¹⁴⁵ *Dit plan stelt chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder in staat te ontsnappen aan de illegale praktijken waarin ze vaak tegen hun wil meegesleurd werden.*

Dankzij de numerus clausus is zowel de kwaliteit van de dienstverlening als de rentabiliteit van de sector verzekerd. Die moet vastgelegd worden in de uitvoeringsbesluiten aan de hand van een onafhankelijke sociaal-economische analyse. Ik ben van mening dat het aantal straattaxi's nooit hoger mag liggen dan het aantal standplaatstaxi's en dat de nieuwe licenties in de eerste plaats toegekend moeten worden aan straattaxichauffeurs als hoofdberoep.

Doordat dezelfde voorwaarden en tarieven gelden voor alle taxi's zal oneerlijke concurrentie plaats moeten ruimen voor een gezonde en gereguleerde vorm van concurrentie.

Alle chauffeurs zullen aan dezelfde opleidings- en exploitatievoorwaarden moeten voldoen, wat van primordiaal belang is op het vlak van veiligheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Dat er te weinig taxichauffeurs zijn, komt niet doordat het beroep niet aantrekkelijk zou zijn, maar wel doordat de administratie niet in staat is om het grote aantal aanvragen voor een bekwaamheidsattest snel te behandelen, terwijl één klik volstaat om chauffeur te worden voor een multinational. Daar moet dringend een oplossing voor gevonden worden.

taxis, le principe d'autorisation préalable, le numerus clausus, le certificat de capacité, l'autorisation pour les exploitants de taxis, la réglementation des intermédiaires de réservation, les tarifs, les contrôles, la transition vers le nouveau régime, la transition énergétique, la féminisation du métier, chère à mon collègue Hicham Talhi, une unification de tous les services de taxis par l'harmonisation des conditions de délivrance des autorisations et des modalités d'exploitation.

Les mêmes conditions d'accès et d'exercice valent désormais pour tous. Finie donc cette situation épouvantable où certains devaient disposer d'un certificat de capacité et d'autres pas. Il est aussi mis fin au flou qui a permis à certains de faire du "taxi pirate" sous le couvert d'une licence LVC. Si le système a été jugé frauduleux par la justice, je salue cette volonté de dissocier les multinationales hors la loi des chauffeurs qu'elles exploitent, victimes, pour la plupart, d'un système d'un autre âge.

Ce plan renforce les droits et les prérogatives du secteur des taxis, trop souvent méprisé ces dernières années, et offre une possibilité incroyable aux opérateurs bruxellois anciennement LVC, qui ont souvent été entraînés malgré eux dans une pratique illégale.

Je me réjouis également du maintien du numerus clausus, qui permet à la fois d'assurer un service de taxi de qualité et les conditions de rentabilité du secteur bruxellois. Une analyse socioéconomique vraiment indépendante devra l'objectiver, en concertation avec le secteur. Je serai, à cet égard, très attentif aux arrêtés d'application, qui devront déterminer un numerus clausus juste et viable pour le secteur. Personnellement, je pense que le nombre de taxis de rue ne devra jamais dépasser le nombre de taxis de station.

Nous plaçons pour une évaluation sérieuse et indépendante du numerus clausus afin de contrer la congestion routière et de connaître son impact sur le stationnement. Le numerus clausus existe déjà pour les taxis historiques. Reste à fixer celui des taxis de rue, les licences de taxis de rue devant être octroyées prioritairement à des chauffeurs dont c'est l'activité principale.

Les mêmes conditions d'exploitation et de tarification lors d'une réservation préalable via une plateforme agréée ont été élaborées pour toutes les catégories de taxis. Les contrôles sur la tarification éviteront les prix imposés par la plateforme, et donc la concurrence déloyale. Nous sommes pour une concurrence saine, régulée, qui va permettre d'améliorer les conditions de travail des travailleurs et de satisfaire la clientèle. Seule cette concurrence saine et réglementée permettra les améliorations que j'ai évoquées.

Je voudrais souligner l'harmonisation des règles d'accès à la profession, avec les questions fondamentales de la formation et des conditions d'exploitation du service, très importantes sur le plan de la sécurité et de la qualité du service rendu au citoyen. Tous ces points et tant d'autres sont davantage détaillés dans l'ordonnance et le rapport écrit.

¹⁴⁷ Voorts verheugt het me dat equal.brussels en Brussel Mobiliteit zullen onderzoeken hoe het beroep aantrekkelijker gemaakt kan worden voor vrouwen.

Deze hervorming is misschien niet volmaakt, maar ze stelt wel de chauffeur centraal. Ze kan enkel slagen als er voldoende en degelijke controles uitgevoerd worden. Alleen zo kunnen we verhinderen dat chauffeurs met een Vlaamse of Waalse licentie actief zijn in het Brussels Gewest.

Ik ben de taxisector dankbaar dat hij ons de ogen geopend heeft voor de risico's die voortvloeien uit de uberisering van de maatschappij. De sector bleef vertrouwen op het gerecht en het parlement om zijn rechten te doen gelden.

Ik heb al jarenlang regelmatig contact met de sector en ik kan u verzekeren dat daar heel wat moedige en hardwerkende werkrachten en ondernemers tussen zitten. Aan hen wil ik zeggen hoe belangrijk ze voor het gewest zijn en dat ze op ons kunnen rekenen.

Wij zijn trots op de Brusselse taxichauffeurs voor hun niet-aflatende inzet, ook in moeilijke omstandigheden, zoals na de aanslagen of tijdens de gezondheidscrisis.

Je voudrais insister pour résoudre le problème de pénurie de chauffeurs causé par l'engorgement pour l'obtention du certificat de capacité. S'il y a une pénurie de chauffeurs chez les taxis, ce n'est pas par manque d'attractivité, mais parce que notre administration est dans l'incapacité de répondre à toutes les demandes et parce que des multinationales permettent à des personnes de devenir chauffeurs en cliquant sur un lien. Notre administration n'est pas en mesure de répondre à la demande. Les candidats sont nombreux, mais les places sont beaucoup trop compliquées à obtenir. Il est impératif de trouver une solution pour l'ensemble des candidats chauffeurs, anciennement LVC, qui deviendront taxis de rue et taxis traditionnels.

Concernant la féminisation du métier, je salue l'étude consacrée aux pistes de solution favorisant la levée des barrières qui gênent l'entrée des femmes dans le secteur du transport rémunéré de personnes. Elle sera menée conjointement par equal.brussels et Bruxelles Mobilité. Il faudra également penser à féminiser les conditions de travail et de bien-être au travail, car les besoins des femmes, bien que similaires sur de nombreux points, ont leurs spécificités.

Aussi imparfait qu'il soit, ce plan de réforme a le mérite de placer les chauffeurs au cœur de la réforme. Il met au centre toutes les travailleuses et tous les travailleurs qui offrent un service de transport sur le territoire de la Région bruxelloise. Pour mettre fin à l'anarchie et rendre ce plan efficace, il faudra également que des contrôles soient effectués en permanence par des contrôleurs suffisants en nombre et en niveau de formation ; j'y serai particulièrement attentif.

Comme le prévoit l'accord de majorité, il faut mettre tout en œuvre pour empêcher les activités menées sur le territoire bruxellois par des opérateurs sous autorisation ou licence flamande ou wallonne. Nous pouvons voter autant de plans que nous voulons, si nous ne sommes pas en mesure de les faire respecter sur le terrain, c'est toute notre crédibilité et celle du pouvoir législatif qui sera abîmée.

Je voudrais remercier le secteur des taxis bruxellois, qui a été le premier à subir les dangers liés à l'ubérisation de la société et à nous en alerter. De même, je souhaiterais saluer les taxis bruxellois qui, forts de leurs bons droits, ont fait preuve d'une patience exemplaire et incroyable face à la concurrence déloyale des multinationales et ont fait confiance à la justice et au parlement pour faire valoir leurs droits. Grâce à tous ces acteurs, nous sortons les autres chauffeurs des griffes de ce capitalisme sauvage, qui a contourné nos lois et opposé les travailleurs.

Je répéterai ce que j'ai dit en commission : j'ai déjà consacré des heures, des soirées entières, des nuits, même des années à ce dossier. J'ai longuement discuté et échangé avec les travailleurs du secteur des taxis bruxellois. Je peux donc en témoigner sans détour : dans ce secteur, il y a des personnalités formidables, des intelligences incroyables, des travailleurs courageux, des entrepreneurs partis de rien, des petits indépendants qui ont investi toute leur vie, leur temps et leurs économies au prix de souffrances, de sentiment d'injustice et de mépris. Je voudrais

¹⁴⁹ *Zoals velen onder u heb ik kinderen en ik wil niet dat zij opgroeien in een maatschappij waarin internationale platformen werknemers uitpersen en zich er met één klik van ontdoen als ze hen niet meer nodig hebben. Onder het mom van modernisering katapulteert een dergelijk economisch model ons twee eeuwen terug in de tijd, toen werknemers geen enkele bescherming genoten. Om al die redenen steunt de PS-fractie dit plan.*

Ik roep de chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder op om samen met de standplaatstaxichauffeurs deze hervorming te doen slagen en zich niet tegen elkaar te laten uitspelen door de platformen die alleen maar ongebreideld kapitalisme najagen.

(Applaus bij de PS)

¹⁵³ **De heer Arnaud Verstraete (Groen).** - Er breekt een belangrijk moment aan voor het bezoldigde personenvervoer en bijgevolg ook voor de mobiliteit in Brussel. Al jarenlang wordt de sector van het bezoldigde personenvervoer geteisterd door spanningen en juridische procedures. Dat veroorzaakt een enorme onzekerheid voor vele chauffeurs en hun gezinnen en dat leidt dan weer tot een wisselvallige dienstverlening.

dire à ces personnes que nous sommes avec elles. Nous comptons sur elles, car elles sont importantes. Ces ambassadeurs contribuent à améliorer l'image de Bruxelles et à renforcer la qualité du service offert aux Bruxellois dans leur différence.

Bruxelles peut être fière de ses chauffeurs de taxis, ses ambassadeurs. Nous l'avons encore vu pendant les attentats et, plus récemment encore, au début de la crise sanitaire. Alors qu'on n'osait pas sortir sans masque ni gants, les chauffeurs de taxi n'ont jamais arrêté de servir la population.

Je termine cette intervention comme je l'ai commencée, en vous invitant à vous interroger sur le modèle de société que nous souhaitons pour nos enfants. Comme la plupart d'entre vous, je suis parent, et je ne veux pas d'une société au sein de laquelle des plateformes internationales se comportent comme des pirates, se croient au-dessus des lois et exploitent les travailleuses et les travailleurs. D'autant que ces plateformes qui, d'un clic, peuvent déconnecter un chauffeur, continuent à récolter des données qui leur serviront, le moment venu, de se passer de conducteurs. En effet, leur projet à long terme consiste à utiliser des voitures intelligentes, donc sans chauffeur.

C'est pour toutes ces raisons qu'avec le groupe PS, je porte ce plan. Je défends ce plan pour mettre un point d'arrêt aux excès d'un modèle économique qui, sous couvert de modernité, a réussi à berner beaucoup de monde en nous ramenant deux siècles en arrière, faisant totalement fi de la protection des travailleurs.

Je voudrais également m'adresser aux chauffeurs LVC bruxellois qui ont pratiqué illégalement du taxi. Ils sont, eux aussi, victimes du capitalisme des plateformes. Ils ont une place dans ce plan et un rôle à jouer à travers le nouveau statut de taxi de rue. Montrez-nous votre valeur, servez au mieux les Bruxelloises et les Bruxellois, unissez-vous avec vos nouveaux collègues taxis de station pour améliorer ce plan, et ne laissez plus ces plateformes vous diviser.

Vos atouts, demain, seront votre capacité de vous unir, de construire une collaboration dans le respect et la qualité de votre service. Demain, le combat continue, mais avec le plan taxis, cette fois, qui permettra à l'ensemble des travailleurs du secteur du taxi de station, de rue et de cérémonie, de s'unir, de travailler main dans la main et de peser fortement pour un avenir plus radieux et plus prospère pour le transport rémunéré de personnes à Bruxelles.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).* - *Nous tournons une page importante pour le secteur du transport rémunéré de personnes et la mobilité à Bruxelles.*

La moitié des familles bruxelloises ne possèdent pas de voiture et leur nombre ne fait qu'augmenter. Elles doivent pouvoir compter sur des services flexibles, à prix abordable.

Voor Groen is het van essentieel belang dat we blijven werken aan een stad met een efficiëntere en vlottere mobiliteit, met minder vervuiling en meer verkeersveiligheid. Dat kunnen we bereiken met Good Move.

Op dit moment bezit meer dan de helft van de Brusselse gezinnen geen auto en dat aantal neemt toe. Al die personen moeten af en toe wel een beroep kunnen doen op autodiensten en dat vereist een flexibele en betaalbare dienstverlening. In die zin beschouwt Groen de taxisector als een fundamentele hoeksteen van de totaaloplossing van de Brusselse mobiliteit. We hebben de sector nodig.

Daarom vindt Groen het zo belangrijk dat er een rechtvaardige hervorming komt die berust op een gezond evenwicht tussen sociale, economische en ecologische aspecten. Wij willen een vlotte mobiliteit, goede werkgelegenheid, met degelijke voorwaarden voor alle betrokkenen, alsook een uitstekende dienstverlening aan de Brusselaars. Dat hebben we op het terrein nog niet bereikt, maar nu is er eindelijk een oplossing in zicht. We krijgen eindelijk de broodnodige pacificatie van de sector in het vizier.

155 Groen is van mening dat dit een belangrijke stap is, die eindelijk tot een volledig evenwicht zal leiden, overeenkomstig de afspraken die in het kader van het regeerakkoord zijn gemaakt.

De regering moet echter nog twee belangrijke hordes nemen om dat ook echt waar te maken. De eerste is de numerus clausus. Het is belangrijk dat de regering die in een besluit concreet maakt. Er is een numerus clausus voor de taxisector nodig en het is goed dat de regering die kan invoeren, zodat hij flexibel blijft en kan worden aangepast aan nieuwe inzichten of de realiteit op het terrein.

Een goede aanpak is echter niet vanzelfsprekend. De numerus clausus moet ruim genoeg zijn, zodat er voldoende aanbod is voor de Brusselaars die af en toe een auto met chauffeur nodig hebben. De prijzen moeten voor alle Brusselaars haalbaar zijn. Tegelijkertijd mag het aanbod niet te groot zijn, zodat de economische omgeving voor zowel de ondernemingen als de chauffeurs werkbaar blijft. De chauffeurs moeten genoeg kunnen verdienen om hun gezin te onderhouden. Dat is echt geen eenvoudige evenwichtsoefening. Ik ben dan ook benieuwd naar de manier waarop u dat wilt aanpakken.

Daarnaast is er nog een belangrijk aandachtspunt. De voorzitter van de commissie wees er immers op dat er op 12 juli 2022 een uitspraak wordt verwacht, die er mogelijk toe leidt dat de noodordonnantie wordt afgeschaft. Dat zou betekenen dat er in de sector een nieuwe situatie ontstaat. In het kader van de ordonnantie is immers afgesproken dat de Vlaamse en Waalse licentiehouders net als de Brusselse tijdens de overgangperiode tijdelijk konden voortwerken. De rechtbank van eerste aanleg keurde die regeling goed.

Pour mon groupe, le secteur des taxis constitue une pierre angulaire de la mobilité à Bruxelles, mais pour que la réforme soit juste, elle doit mettre en équilibre les aspects sociaux, économiques et écologiques. Nous plaçons pour une circulation fluide, des emplois de qualité, des conditions décentes pour tous mais aussi un service d'excellence pour les Bruxellois. Enfin, la solution se profile !

Groen est d'avis qu'il s'agit d'une étape importante, qui permettra enfin de parvenir à un équilibre, dans l'esprit des accords conclus dans le cadre de l'accord de gouvernement.

Le gouvernement doit toutefois encore surmonter deux obstacles importants pour que cela se concrétise : le premier est un numerus clausus à la fois flexible et suffisamment large sans tomber dans une offre trop importante, afin que l'environnement économique reste viable pour les entreprises et les chauffeurs.

Le deuxième est le jugement attendu le 12 juillet 2022, qui pourrait acter la suppression de l'ordonnance transitoire, qui autorise les détenteurs flamands, wallons et bruxellois d'une licence d'exploitation à continuer à travailler durant la période transitoire.

157

Als dat regime plots vervalt, zijn er twee gevolgen. Naar schatting achthonderd mensen verliezen dan van de ene dag op de andere hun job en het aanbod van taxiriten voor de Brusselaars daalt drastisch. Voor Groen is het belangrijk om dat te vermijden. Vanuit het mobiliteitsperspectief willen we een continue goede dienstverlening. Mevrouw Rochette heeft ernaar verwezen in het kader van de commissiewerkzaamheden: afgelopen weekend moest je bij de Beurs twintig minuten tot een half uur wachten op een taxi. Dat kan niet de bedoeling zijn. We willen dat mensen veilig naar huis kunnen gaan, ook als ze gefeest hebben in het centrum of elders in Brussel. Daarvoor moeten er performante diensten beschikbaar zijn.

Voor Groen is het belangrijk dat er een voldoende hoog aantal licenties wordt vastgelegd in de numerus clausus om ervoor te zorgen dat het aanbod niet drastisch daalt. Ten tweede moet het opleidingstraject van de kandidaat-chauffeur veel efficiënter. De minister-president heeft dat erkend en bevestigt dat er daaraan wordt gewerkt. Het traject van de informatiesessie, van de vormingscyclus en van het examen duurt veel te lang en belemmert de goede werking van de sector. Er zijn honderden chauffeurs, vaak laagopgeleide mensen met een moeilijk profiel om werk mee te vinden in Brussel. Die willen graag werken. Tegelijk zijn er honderden of duizenden Brusselaars die graag een beroep willen doen op hun diensten. Daartussen zit een administratieve procedure die dat bemoeilijkt. We moeten daar snel werk van maken.

Wanneer zal de regering de numerus clausus vastleggen en wanneer wordt het vormingstraject hervormd? Wat is het tijdschema? Voor Groen is dat essentieel om het geheel te doen slagen.

Een belangrijke vraag is ook wat er gebeurt zolang de regering geen numerus clausus heeft vastgelegd. Staat er dan geen limiet op het aantal licenties als de noodordonnantie vervalt en naar schatting achthonderd chauffeurs van de ene op de andere dag niet meer mogen werken in Brussel?

159

Volgens mij is dat de juiste lezing. De regering kan een numerus clausus bepalen, maar zolang ze dat niet doet, is er geen bovengrens. Het is belangrijk dat u daar duidelijkheid over schept, zodat we weten waar we aan toe zijn zolang het regeringsbesluit uitblijft.

Ook in verband met de prijs wacht ons een lastige evenwichtsoefening. Een voldoende hoog minimum moet chauffeurs een fatsoenlijk loon bieden. We willen dat iedereen degelijke arbeidsvoorwaarden krijgt en zijn brood kan verdienen. We willen een gezonde, competitieve markt met aantrekkelijke prijzen, zodat de minder kapitaalkrachtige Brusselaar ook een taxi kan nemen. De levensvatbaarheid van de sector mag echter niet in het gedrang komen. Al die factoren moeten in de minimum- en maximumtarieven worden ingecalculeerd. Wanneer mogen we die tarieven verwachten?

Groen vindt het goed dat de nieuwe vergunningen niet meer overdraagbaar zijn, met een uitzondering die volgens ons sterker

Le cas échéant, huit cents personnes perdraient leur emploi du jour au lendemain et l'offre de services de taxi chuterait radicalement à Bruxelles, ce qu'il faut absolument éviter.

Groen estime important que le numerus clausus soit fixé de manière à maintenir une offre suffisante de services. Par ailleurs, la formation des chauffeurs doit être optimisée. Pour l'instant, les séances d'information, le cycle de formation et l'examen prennent beaucoup trop de temps. Des centaines de candidats sont prêts à travailler comme chauffeurs et les Bruxellois sont demandeurs de ce type de services. Nous devons absolument veiller à simplifier la procédure administrative.

Dans quel délai comptez-vous fixer le numerus clausus et revoir le parcours de formation ?

En attendant, qu'advient-il des chauffeurs lorsque l'ordonnance transitoire viendra à échéance ?

Confirmez-vous d'ailleurs que le nombre de chauffeurs n'est pour l'instant pas limité ?

Le prix pose également un problème. Il s'agit de trouver un équilibre entre des conditions de travail décentes pour le chauffeur et des tarifs attractifs et une saine compétitivité sur le marché, de sorte que les Bruxellois moins nantis puissent également emprunter le taxi. Quand connaissons-nous les tarifs minimaux et maximaux ?

Enfin, la disparition, à terme, de la cessibilité des licences nous paraît une bonne nouvelle.

(M. Guy Vanhengel, premier vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

in de tijd mag worden beperkt. Het is in elk geval duidelijk dat de overdraagbaarheid op termijn verdwijnt. Ze heeft in het verleden immers veel problemen veroorzaakt.

(De heer Guy Vanhengel, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

¹⁶³ Een ander punt dat essentieel voor ons is, is de vergroening van de mobiliteit. De heer Weytsman heeft daar ook al naar verwezen. De Brusselse meerderheid heeft zich de ambitie gesteld om de uitstoot van het hele wagenpark in Brussel te verminderen. Aangezien een taxi veel meer rondrijdt dan de gemiddelde wagen, is het belangrijk om de vergroening van de taxisector te versnellen. De minister-president heeft bevestigd dat hij een besluit voorbereidt om het LEZ-traject voor taxi's scherper te maken dan voor gewone wagens. Groen is daar heel tevreden over.

Er komt voorts een nieuw, geharmoniseerd systeem voor de drie categorieën van autodiensten. Er is een vergunning vereist voor de personen, een vignet voor de auto en een erkenning voor het platform. Het is tijdens de werkzaamheden duidelijk geworden dat een auto a priori voltijds beschikbaar moet zijn. Alleen zelfstandige chauffeurs die met een enkel vignet werken mogen hun activiteiten beperken tot een gemiddelde van twintig uur per week, waarbij verlofweken niet worden meegeteld.

Dat waren enkele aandachtspunten voor Groen, maar het belangrijkste vandaag is dat de ordonnantie eindelijk de hervorming brengt die we nodig hadden. Ze biedt de mogelijkheid om de scheefgegroeide situatie uit het verleden definitief recht te trekken, om de Brusselaars een beter, performanter en flexibeler taxigebbruik te garanderen op maat van hun behoeften, om een toegankelijk aanbod te creëren met een aantrekkelijke prijs, om correcte voorwaarden voor de chauffeurs en de bedrijven te garanderen en om te zorgen voor een performant wagenpark dat zo weinig mogelijk vervuult. Om al die redenen staat Groen achter de ordonnantie.

¹⁶⁵ Ik denk wel dat we op zeer korte termijn nog voor belangrijke uitdagingen staan, onder meer inzake de numerus clausus en de tariefvorming. Voor de Groenfractie is het van essentieel belang dat die zaken snel en evenwichtig geregeld worden.

Mijnheer de minister-president, met deze hervorming bent u erin geslaagd om alvast de grootste stap te zetten. Het is uw verdienste dat we de goede kant op gaan. Om er een volledig succes van te maken, moeten de volgende stappen snel en goed worden afgewerkt. Het kan immers nog helemaal fout lopen, als dat niet naar behoren verloopt. Ik heb er echter alle vertrouwen in dat u en de regering ook op die punten het juiste evenwicht zullen vinden.

(Applaus bij de meerderheid)

¹⁶⁹ **De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- Dit ontwerp van ordonnantie zou rust moeten brengen in de

La verdurisation de la mobilité nous paraît un autre point essentiel. C'est d'autant plus valable pour les taxis, vu les distances qu'ils parcourent dans Bruxelles. Groen se réjouit qu'un arrêté soit en préparation pour durcir les règles pour les taxis au sein de la zone de basses émissions.

Mon groupe avait soulevé une série de points d'attention qui ont été entendus. Le principal est que la réforme tant attendue se concrétise enfin. Ainsi, les Bruxellois pourront bénéficier d'un service de taxis plus performant et plus flexible, à la mesure de leurs besoins, tout cela à des prix avantageux. Enfin, les chauffeurs et les entreprises travailleront dans des conditions correctes. Et le parc automobile polluera moins.

Pour toutes ces raisons, mon groupe soutient l'ordonnance.

M. le ministre-président, vous avez accompli des pas importants dans la bonne direction, mais il reste les deux défis de taille que sont le numerus clausus et la tarification. Ne tardez pas à les relever.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Je crains que ce projet d'ordonnance, censé apaiser le secteur des taxis et intégrer les nouvelles plateformes*

taxisector en de nieuwe, moderne vervoersplatformen integreren. Het gaat echter voorbij aan de echte problemen.

De voorbije jaren waren woelig en er zijn diepe wonden geslagen binnen de sector. Ik vrees dat daar met dit ontwerp geen einde aan komt. De Brusselse taxiwereld staat bekend om haar matige en dure dienstverlening. De sector, die weigerde om zich aan te passen, performant te worden of zichzelf in vraag te stellen, kreeg terecht concurrentie van de veel veiligere en goedkopere taxi's van Uber.

Ondertussen zijn er nog meer platformen actief, waaronder ook platformen waarvan taxichauffeurs gebruik kunnen maken. Al moet het gezegd dat bij de platformaanbieders ook niet altijd alles perfect liep. De deelsector heeft echter ondertussen zijn vaste plaats verdiend in het Brusselse vervoerslandschap. De Brusselse regering wil die deelsector meer verplichtingen opleggen en de concurrentie doen afnemen. Dat is natuurlijk goed voor de traditionele taxisector, maar het is geen goede zaak voor de Brusselaars en voor wie Brussel bezoekt. Het is overigens maar de vraag of en vooral hoelang deze wetgeving overeind zal blijven.

¹⁷¹ De minister-president weet volgens mij maar al te goed dat dit ontwerp geen definitieve oplossing is en dat hij een aantal zaken voor zich uit schuift, geheel getrouw aan de traditie van deze regering.

Het is ook duidelijk te lezen in het ontwerp dat hij onder zware druk staat van de klassieke taxichauffeurs en hun lobbyisten. De voorliggende teksten beperken duidelijk de vrijheid van ondernemen en leggen aan beide soorten taxi's dezelfde plichten op, maar geven ze geen gelijke rechten. Ze scheppen een vaag kader, dat de regering veel ruimte biedt om beperkingen op te leggen aan nieuwkomers in het speelveld.

U wilt een numerus clausus voor de hele sector, want concurrentie leidt tot slechtere kwaliteit, zoals u liet optekenen. Er bestaat geen beter bewijs van het feit dat de Brusselse meerderheid in het verleden blijft steken.

Iedereen die de Brusselse taxiwereld een beetje kent, moet toegeven dat een aanzienlijk deel van het publiek meer vertrouwen heeft in veiligere en goedkopere systemen die traceerbaar zijn. Dat geldt niet voor de klassieke taxisector en de nieuwe regeling zal ook niet aanzetten tot vernieuwing.

Het huidige systeem, met beperkte vergunningen en opleidingen, heeft niet geleid tot een betere dienstverlening, integendeel. Dat de regering dat systeem nu uitbreidt tot al het bezoldigde personenvervoer, is een slag in het water en uiteindelijk betaalt de taxigebruiker het gelag. Ik vrees ook dat de pogingen om de kwaliteit op te krikken en te controleren, dode letter zullen blijven.

Er wordt ook nauwelijks aandacht besteed aan het taalaspect. Taxi's, onder welke vorm dan ook, vervullen een openbare dienst en de chauffeurs moeten daarom in feite minstens in twee talen

de transport, ne résolve rien dès lors qu'il néglige les vrais problèmes.

Le secteur traditionnel des taxis, dont les services sont médiocres et coûteux a dû faire face, à juste titre, à la concurrence de plateformes de transport beaucoup plus sûres et moins chères. Le gouvernement bruxellois veut imposer davantage d'obligations à ces dernières et réduire la concurrence. C'est positif pour le secteur traditionnel des taxis, mais pas pour les usagers.

Reste à voir combien de temps cette législation, qui élude certaines questions, sera maintenue.

Par ailleurs, il est manifeste que ce texte résulte de pressions du secteur traditionnel des taxis. En effet, il impose les mêmes obligations aux deux types de taxis, mais il ne leur donne pas des droits égaux et laisse une grande marge au gouvernement pour imposer des limitations aux nouveaux venus.

Vous dites vouloir un numerus clausus pour l'ensemble du secteur, car la concurrence entraînerait une baisse de la qualité. Mais le système actuel de licences limitées n'a pas conduit à un meilleur service, au contraire. Ce sont les usagers qui en feront les frais. Je crains également que les tentatives d'amélioration et de contrôle de la qualité restent lettre morte.

L'aspect linguistique est également négligé. Dès lors qu'ils assurent un service public, les chauffeurs de taxis sont censés être bilingues. Surtout dans le secteur 'officiel' qui est sous la tutelle du gouvernement. Il faudrait même qu'ils parlent anglais, en raison du statut international de Bruxelles. Pourtant, leurs connaissances linguistiques posent souvent problème, surtout en néerlandais.

kunnen functioneren. Vooral de 'officiële' taxisector, die onder het toezicht van de regering staat en in feite het verlengstuk vormt van het Brusselse openbaar vervoer, oefent een taak uit die het particuliere belang overstijgt. Hij oefent bijgevolg een openbare dienst uit en is dus in principe onderworpen aan de taalwetgeving.

¹⁷⁵ Ik hoef er geen tekening bij te maken. Brussel heeft taxichauffeurs die soms geen Frans kennen, maar vooral het Nederlands is vaak een gigantisch probleem. Bovendien is in de hoofdstad van Europa ook het Engels eigenlijk een must. In een tweetalige hoofdstad en een internationale, diplomatieke stad, volstaat wat elementair Frans niet.

Kortom, dit ontwerp van ordonnantie lost de uitdagingen en de conflicten in de sector niet op. Het is allerminst een wissel op de toekomst. Ook in dit geval verzandt het beleid in onmacht. De druk van allerlei lobbygroepen maakt de regering vleugellam.

De betrokkenen uit de sector, de burgers van deze stad, de toeristen en pendelaars verdienen beter en ik zal het ontwerp, zoals u vast al verwachtte, dan ook niet goedkeuren.

¹⁷⁵ **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Om te beginnen ontkurk ik een fles van acht jaar oud, want zolang wacht Uber al op het Taxiplan.*

(De heer Youssef Handichi ontkurkt een fles en schenkt een glas in)

Uber is dood, lang leve Uber! De hervorming van de taxisector heeft maar liefst acht jaar op zich laten wachten. Doordat de regering de zaken jarenlang op hun beloop heeft gelaten, heeft Uber in het Brussels Gewest voet aan de grond gekregen en werken alle Brusselse chauffeurs nu in slechtere arbeidsomstandigheden.

Mijnheer de minister-president, u hebt niet een keer geprobeerd om de chauffeurs tegen Uber te verenigen. De noodordonnantie gaf ons al een voorsmaakje, want daardoor kreeg multinational Uber de kans om een plaats in de taxisector te veroveren. Vandaag is het bedrijf dan ook de grote winnaar van deze schijnvertoning.

¹⁷⁷ *PS en Ecolo lieten in niet mis te verstane bewoordingen weten hoezeer ze tegen Uber waren. Het betoog dat de heer Ikazban vandaag voor de PS hield, was ook overduidelijk. U hebt op tv meermaals verklaart dat u tegen de uberisering van de maatschappij bent, maar dat blijken holle woorden.*

Uber maakt vanaf vandaag officieel deel uit van de taxisector en kan zijn sociale dumping legaal voortzetten. Dit was nochtans

En bref, ce projet d'ordonnance ne résout rien et témoigne de l'impuissance du gouvernement face aux lobbys. Le secteur, les Bruxellois, les touristes et les navetteurs méritent mieux.

Je n'approuverai pas ce projet.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je commence par ouvrir une bouteille. Elle a huit ans d'âge, autant de temps qu'Uber attend le plan taxis.

(M. Youssef Handichi ouvre une bouteille et se sert un verre)

Uber est mort, vive Uber ! Cette réforme du secteur des taxis a pris un temps fou. Huit ans ont été nécessaires pour aboutir à ce texte. Pourtant, l'arrivée d'Uber en 2015 imposait de prendre des décisions rapides et fermes pour empêcher de telles plateformes de s'attaquer au territoire de la Région bruxelloise. À l'époque, le PS et Ecolo n'ont cessé de répéter leur opposition à Uber.

Toutes ces années d'inaction ont laissé la situation se détériorer. Uber a largement pu s'installer sur le territoire régional et les conditions de travail de tous les chauffeurs bruxellois, tant des anciens chauffeurs LVC que des chauffeurs de taxi, se sont dégradées.

M. le ministre-président, à aucun moment, vous n'avez travaillé à l'unité des chauffeurs pour contrer Uber. Vous avez même choisi de les diviser. Ce qui arrive aujourd'hui était prévisible. Nous en avons eu un avant-goût avec l'ordonnance transitoire, qui permettait à la multinationale Uber d'intégrer complètement le secteur des taxis. Aujourd'hui, nous avons la confirmation qu'Uber est le grand vainqueur de cette mascarade.

Le PS et Ecolo se sont épanchés dans la presse à propos de leur position anti-Uber. Aujourd'hui encore, le discours du représentant du PS était sans équivoque à cet égard. Vous aussi, M. le ministre-président, avez déclaré à plusieurs reprises, sur les plateaux de télévision, être contre l'ubérisation de la société. Paroles creuses ! Ce n'est pas simple, M. le ministre-président, d'être anti-Uber ! Et votre hypocrisie ne trompe personne !

de gelegenheid om multinationals zoals Uber, Bolt en Heetch voor eens en voor altijd te verbieden. De meerderheid besliste er anders over.

Voortaan krijgen zulke platforms een erkenning als ze een Belgische vestiging hebben en de overheid inzage geven in wat gegevens. Dat zijn louter formaliteiten die Uber niet beletten om zijn winst weg te sluizen. In tegenstelling tot wat de PS-leden beweren, zal Uber voortaan niet meer belastingen of sociale bijdragen betalen.

Uit een kleine berekening blijkt dat Uber maandelijks zo'n 2,5 miljoen euro verdient in Brussel. Die rijkdom is aan de chauffeurs te danken, maar al de winst verdwijnt naar belastingparadijzen.

¹⁷⁹ *Dat zulke bedrijven veel winst maken, blijkt trouwens uit het feit dat ze met allerlei promoties chauffeurs van elkaar proberen af te snoepen.*

Uber wordt overduidelijk de grote winnaar, want het is een kapitalistische wetmatigheid dat grote bedrijven de kleinere opslokken. Wereldwijd is Uber al het eerste bedrijf waar mensen aan denken als ze met het vliegtuig of de trein ergens aankomen. Taxis verts is intussen opgekocht door D'Ieteren, een van de rijkste bedrijven van België. We zijn overgeleverd aan de macht van multinationals.

Dans les faits, Uber intègre aujourd'hui officiellement le secteur des taxis et peut poursuivre, légalement cette fois, son dumping social. La société Uber était illégale et, à l'issue de notre vote d'aujourd'hui, elle deviendra légale. C'était pourtant le moment, M. le ministre-président, de bannir les multinationales telles qu'Uber, Bolt, Heetch et compagnie. Mais la majorité en a décidé autrement.

Avec ce texte, les plateformes de réservation doivent juste obtenir un agrément, aux deux petites conditions suivantes : d'une part, avoir une unité d'établissement en Belgique, donc pas même un siège social ; et d'autre part, autoriser l'administration à accéder à quelques données. Concrètement, ces conditions sont de simples formalités et, avec cette unité d'établissement, Uber peut continuer à transférer tous ses bénéficiaires dans des paradis fiscaux. Il ne s'agit dès lors même pas d'un siège social, mais d'un simple intermédiaire déclaré en Belgique, un dispositif dont la société dispose déjà en Flandre.

Contrairement aux déclarations des élus PS, Uber ne paiera pas plus d'impôts qu'avant et n'aura pas à s'acquitter de plus de cotisations sociales. Vous vous en souvenez certainement, le PS et Ecolo entendaient lutter contre l'ubérisation de la société. Uber continuera pourtant à payer zéro euro d'impôt en Belgique !

Un petit calcul révèle qu'Uber gagne environ 2,5 millions d'euros chaque mois sur le territoire bruxellois, tout en maintenant son installation dans un paradis fiscal. Une richesse produite ici par les chauffeurs et estimée au strict minimum à 2,5 millions d'euros, rien qu'en Région bruxelloise, se voit donc rapatriée dans un paradis fiscal.

Or, ce sont les chauffeurs qui génèrent cette richesse. Preuve en est que les plateformes se battent actuellement à coups de promotions pour attirer des chauffeurs : un bonus de 25 euros pour 5 courses, de 150 euros pour 30 courses, etc.

On le sait fort bien, c'est Uber qui gagne à la fin. En laissant les multinationales opérer confortablement, on permet à Uber - qui est déjà le plus gros opérateur - d'évoluer jusqu'à une position de monopole. On le constate en Région bruxelloise, mais également au niveau mondial : Uber est la première plateforme à laquelle on pense lorsqu'on arrive dans un aéroport ou une gare. Et vous lui offrez toute la Région de Bruxelles-Capitale, en toute légalité.

Comme je l'ai déjà dit en commission, il existe une loi claire dans le monde capitaliste : le gros mange le petit. Uber, le gros, s'installe confortablement et peut même sévir dans le secteur des taxis de station. Les Taxis verts ont déjà été rachetés par D'Ieteren, l'une des plus grosses fortunes de Belgique.

Un jour, je parlais avec un chauffeur de taxi de cette loi du capitalisme et je lui confiais qu'à mon avis, les Taxis verts, qui étaient le principal opérateur du secteur, pouvaient encore résister un peu, mais que les Taxis bleus étaient condamnés. Nous étions en février et j'avais prédit qu'avant Noël, les Taxis verts allaient, eux aussi, disparaître. J'ai été obligé de rappeler ce chauffeur de taxi pour m'excuser, car les Taxis verts ont été

¹⁸¹ *Uit het ontwerp van ordonnantie blijkt dat de regering nog heel wat punten in een besluit moet regelen. Dat stelt haar bloot aan zware druk vanwege Uber. Als de MR de volgende minister-president mag leveren, kan er nog veel veranderen in dit dossier.*

Het is duidelijk dat Uber de regering onder de duim houdt. Als het bedrijf in de toekomst meer chauffeurs wil inzetten en de minister-president verzet zich daartegen, haalt Uber zijn app gewoon offline, waarna zijn chauffeurs voor het parlement komen eisen dat ze opnieuw aan het werk kunnen. Niet de politiek, maar Uber heeft de touwtjes in handen.

In het nieuwe Taxiplan staat eindelijk een minimumtarief voor een taxirit, maar ook dat biedt geen garantie. De regering moet dat tarief immers bepalen in een besluit, en dat zal pas gebeuren nadat ze het met Uber op een akkoordje heeft gelegd.

¹⁸³ *Daarom wil de PTB dat de minimum- en maximumprijzen in de ordonnantie zelf worden opgenomen. Ze mogen pas worden herzien na een parlementair debat in commissie met de vertegenwoordigers van de taxisector en de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB). Zo kunnen we rekening gehouden met de belangen van de chauffeurs en hun klanten en voorkomen we dat Uber eens te meer de wet voorschrijft.*

Voorts willen we dat de commissie die platformbedrijven innen op 15% wordt begrensd. Het minimumtarief voor een rit verzekert chauffeurs immers niet van een correct minimuminkomen.

Hetzelfde geldt voor de numerus clausus. Als we de regering daarover laten beslissen, mag Uber uiteindelijk de knoop doorhakken. Vandaar ons amendement. Het venijn van het Taxiplan zit in artikel 4 § 2, dat bepaalt dat de regering het maximale aantal voertuigen vastlegt.

De PTB is het daar niet mee eens. We vrezen voor uw gezondheid, mijnheer de minister-president. We willen u de

rachetés seulement trois jours après notre conversation. J'avais été un peu naïf dans mon estimation.

C'est ainsi que se manifeste la force des multinationales et des plateformes.

Le fait que le projet d'ordonnance laisse le soin au gouvernement de régler de nombreux points par arrêté implique que le ministre-président subira sans aucun doute de très fortes pressions de la part d'Uber. Aujourd'hui, vous êtes concerné, M. Vervoort, mais peut-être ne le serez-vous plus lors de la prochaine législature. Et donc, si le groupe MR devait porter ce dossier, la réforme irait beaucoup plus loin. Un arrêté qui laisse la responsabilité à une seule personne engendrera une énorme pression sur celle-ci.

Par ailleurs, nous avons constaté qu'Uber a le pouvoir sur le gouvernement. Au prochain mécontentement rencontré avec le plan taxis, Uber ne rebranchera pas la prise de son application, prenant les chauffeurs en otages et mettant ainsi la pression sur le gouvernement. Si demain, Uber veut plus de chauffeurs et que le ministre-président entend lui résister, comme ce fut le cas au mois de novembre dernier, Uber débranchera la prise et les travailleurs se retrouveront devant le parlement pour réclamer la possibilité de reprendre le travail. Soyons clairs, le pouvoir n'est pas politique, il est indiscutablement aux mains des hommes d'affaires et d'Uber.

Même les quelques avancées inscrites dans ce texte n'en sont pas vraiment. Le nouveau plan taxis prévoit - enfin - un tarif minimal pour la course, ce que les chauffeurs attendaient depuis longtemps. Toutefois, l'ordonnance ne prévoit aucune garantie sur ce tarif minimal ! Ce sera au gouvernement de le déterminer par un arrêté. Un seul ministre pourra déterminer le tarif minimal de la course et la majoration. Il lui faudra composer avec la multinationale, qui n'hésite pas à interrompre ses services lorsque la situation ne lui convient pas.

C'est pour cette raison que le PTB veut que les tarifs minimum et maximum pratiqués par les taxis soient fixés dans l'ordonnance elle-même. Ces tarifs seraient revus après un débat au parlement et non pas sur décision d'une seule personne. Il faut que ce débat se fasse en commission et qu'y soient conviés les représentants des secteurs des taxis et des LVC. Il faut en débattre avec eux, qui sont les experts du terrain. C'est une garantie démocratique réelle, une prise en considération des intérêts des chauffeurs et des usagers et une garantie que ce ne sera pas Uber qui, une fois de plus, dictera sa loi. C'est la raison pour laquelle nous redéposons des amendements.

En outre, nous voulons que les commissions perçues par les plateformes soient plafonnées à 15%. C'est un aspect extrêmement important et le parlement dispose des compétences pour l'imposer. En effet, le tarif minimum de la course n'assure pas un revenu minimum correct, d'où la nécessité d'empêcher les plateformes d'augmenter leurs commissions.

Il en va de même pour le numerus clausus. Si on laisse le soin au gouvernement de le fixer, on peut déjà prédire qu'in fine, c'est

druk besparen en het debat in het parlement voeren, wat veel democratischer zou zijn.

Uber qui décidera. C'est la raison de notre amendement. Le plan taxis se compose de nombreuses pages, mais le Diable se cache à l'article 4 § 2 qui établit que "c'est le gouvernement qui fixe, pour les taxis de station d'une part, et pour les taxis de rue d'autre part, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées".

Le PTB n'est pas d'accord sur ce point. Nous avons peur pour votre santé, M. le ministre-président. Nous voudrions vous épargner cette pression et que ce débat soit porté au sein de cette assemblée, en présence des représentants du secteur des taxis. Cette manière de procéder serait beaucoup plus démocratique qu'un arrêté pris par une seule personne. Je ne comprends pas pourquoi vous vous imposez cette pression. Enfin, si je comprends, c'est Uber qui gagne à la fin !

¹⁸⁵ *Mijnheer de minister-president, u geeft Uber de volledige macht over een sector die echt geen nood heeft aan nog meer druk van een gewetenloze multinational.*

M. le ministre-président, vous offrez tout le pouvoir à Uber sur un secteur qui n'avait vraiment pas besoin d'être soumis encore davantage à une multinationale sans scrupules.

Ik heb u tweemaal geïnterpelleerd over de 140 taxilicenties die op uw handtekening wachten. Uiteindelijk hebt u ze pas ondertekend na een beslissing van het Grondwettelijk Hof.

Je vous ai interpellé à deux reprises en commission au sujet des 140 licences de taxis en attente de votre signature. Cette signature vous a finalement été imposée après un recours devant la Cour constitutionnelle. Vous avez perdu. Ils ont gagné. Vous avez signé.

U hebt een achterdeurtje gevonden in de vorm van een bekwaamheidscertificaat, ook al kreunt de administratie onder de werklust. Chauffeurs vertellen me dat, als alles naar behoren verloopt, ze pas tegen Kerstmis aan het werk kunnen. Wanneer krijgt Brussel Mobiliteit bijkomend personeel om de talloze aanvragen te verwerken?

À présent, vous avez trouvé un autre subterfuge pour ne pas leur donner accès au travail dans le secteur des taxis : l'obligation d'obtenir un certificat de capacité. Malgré la surcharge de l'administration, qui ne parvient pas à faire face à toutes les demandes, les candidats chauffeurs s'y plient et certains sont aujourd'hui dans la dernière phase avant l'obtention de ce certificat de capacité. Ils auront peut-être une réponse dans deux semaines et recevront peut-être alors une invitation à venir passer leur dernier examen.

Ondanks alle administratieve problemen krijgen aanvragers het verzoek om 600 euro gewestbelasting te betalen, hoewel ze nog niet aan de slag zijn. Aan belastingzijde is er duidelijk geen achterstand!

Ces candidats m'expliquaient qu'en tenant compte de tous les retards, ils ne pourront pas avoir accès au marché du travail dans le secteur des taxis avant Noël au plus tôt, si tout se passe bien. Je souhaite dès lors vous interpellier encore une fois sur cette question : comment allez-vous renforcer Bruxelles Mobilité afin que ses services puissent faire face à ces nombreuses demandes ? Avez-vous déjà des pistes de solutions ?

De chauffeurs vragen sinds jaar en dag een eengemaakt statuut, maar u blijft het onderscheid maken tussen standplaats- en straattaxi's.

Ces candidats m'ont également informé que, malgré toutes ces difficultés administratives, vous les invitiez déjà à payer la taxe régionale de plus de 600 euros, alors qu'ils n'ont même pas encore accès au marché. Sur ce plan en tout cas, les choses vont plutôt vite !

Par ailleurs, les chauffeurs demandent de longue date un statut unique. Or, vous maintenez des statuts très différents entre les taxis de station et les taxis de rue, notamment au sujet des cessions de licences, continuant ainsi à diviser les chauffeurs entre eux.

¹⁸⁷ *Ik doe een oproep aan taxi- en VVB-chauffeurs: neemt het op tegen artikel 4, § 2 van het Taxiplan, want de numerus clausus*

Je lance un appel aux chauffeurs de taxi et aux chauffeurs LVC : luttiez contre l'article 4, § 2, de ce plan taxis, parce que la clé

vormt de sleutel tot de taxisector. Als Uber 6.000 chauffeurs in Brussel mag laten rijden, kan er van rendabiliteit geen sprake zijn.

De PTB blijft vechten voor een taxireglement dat de werkwijze van multinationals zoals Uber en Heetch uitsluit. Er moet een einde komen aan de sociale dumping. Wie echt tegen de uberisering van de maatschappij is, moet het amendement op artikel 4, § 2 goedkeuren.

We moeten Uber en zijn werkwijze uitsluiten, zoals ook in Barcelona is gelukt met een Taxiplan dat in overleg met de sector tot stand kwam. In Brussel zijn intussen acht of negen apps erkend. Alleen voor die van de overheid is nog geen erkenning aangevraagd. Daaruit blijkt duidelijk dat uw strijd tegen Uber zich tot lippendienst beperkt.

¹⁸⁹ *De taxichauffeurs hebben al eerder bewezen dat ze het Taxiplan naar hun hand kunnen zetten. Ik betreur dat we beide sectoren niet op dezelfde lijn hebben kunnen brengen, maar volgens mij kunnen ze samen een nieuw hoofdstuk kunnen schrijven, want ze zijn de eerste slachtoffers van Uber.*

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

¹⁹³ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- Minister-president, we wachten al ongeveer een decennium op de modernisering van de Brusselse taxisector. Nadat u jarenlang bewust hebt getalmd, wordt dit ontwerp van ordonnantie nu in een snel tempo door het parlement gejaagd. Voor de behandeling in de commissie kregen

du secteur, c'est le numerus clausus. C'est lui qui déterminera la valeur du fonds de commerce. Si Uber est autorisée à disposer de 6.000 chauffeurs en Région bruxelloise, la rentabilité ne sera plus au rendez-vous et les licences ne vaudront presque plus rien.

Le PTB continuera de se battre pour une réglementation du secteur des taxis qui exclut réellement le modèle des multinationales Uber, Heetch, Bolt et autres. Il faut mettre un terme au dumping social dans l'ensemble du secteur. Et cela doit être affirmé non seulement sur les plateaux de télévision, mais aussi ici, au parlement. Au moment du vote, ceux qui sont vraiment opposés à l'ubérisation de la société devront voter en faveur de l'amendement à l'article 4, § 2. Je m'adresse aux partis de gauche en leur disant qu'il est temps de se rattraper.

Nous devons exclure Uber et son modèle, comme cela a été rendu possible à Barcelone par l'adoption d'un plan taxis concerté avec les représentants et les travailleurs du secteur, et par la création d'une application publique. M. le ministre-président, huit ou neuf applications ont reçu leur agrément. Il existe toujours une application publique, déjà présente en 2015 dans le plan taxis, mais c'est la seule qui n'ait pas encore demandé son agrément. Pareil constat démontre clairement que vous faites semblant de lutter contre Uber. Vous aviez la capacité de développer cette application publique et de garder le contrôle sur le secteur pour le redynamiser.

Je rappelle que 2,5 millions d'euros migrent directement dans un paradis fiscal. Cette richesse produite par les travailleurs aurait pu être réinjectée dans le secteur pour y appliquer des tarifs attractifs et, surtout, garantir un revenu décent aux chauffeurs. Cela aurait évité de les mettre dans les mains d'Uber et de les obliger à rouler jusqu'à 18 heures, voire 24 heures par jour. Ce faisant, vous leur imposez des conditions de travail dignes du Moyen Âge.

Effectivement, aujourd'hui, une page importante se tourne. Le plan taxis est là, mais si les taxis et les LVC de tous les pays s'unissaient, comme les y encourageait tout à l'heure le représentant du groupe PS, ils pourraient effectivement ouvrir un nouveau chapitre et écrire eux-mêmes leur histoire en se mobilisant, ensemble, dans la rue.

Les chauffeurs de taxi l'ont prouvé : lorsqu'ils s'étaient fortement mobilisés, ils ont fait reculer le plan taxis. Je le regrette - et je pense qu'il s'agit d'un échec politique personnel -, nous n'avons pas réussi à unifier les deux secteurs, mais je pense de plus en plus qu'ils pourront s'unir et écrire un nouveau chapitre, car ils sont les premières victimes d'Uber. L'histoire a toujours été écrite par les travailleurs, par le peuple.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

Mme Cielte Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Alors que nous attendons la modernisation du secteur des taxis depuis une décennie, vous faites aujourd'hui passer ce projet d'ordonnance*

we amper twee werkdagen de tijd en nu is er al een stemming in het parlement. Ik heb mijn opmerkingen doorgemailed naar de verslaggever want het moest allemaal snel gaan, een beetje te snel volgens mij.

De reden voor die haast is eenvoudig: u vreest dat het Grondwettelijk Hof de ordonnantie uit 1995 volgende week zal vernietigen. De N-VA vraagt al jaren dat die ordonnantie wordt herzien en al jaren schuift u die herziening op de lange baan en houdt u een archaisch systeem in stand dat geen ruimte biedt voor innovatie in de taxisector. De grove discriminatie die daardoor tussen chauffeurs is ontstaan, neemt u er gewoon bij. Nu dwingt een nakende uitspraak van het Grondwettelijk Hof u om snel in te grijpen, slechts enkele weken nadat het Hof uw noodordonnantie al deels vernietigde wegens discriminatie. Dat zegt wel iets over de aanpak van de regering.

Ik wees eind vorig jaar al op de discriminatie tussen chauffeurs van taxi's en van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB). Ook de Raad van State was daar heel duidelijk over en het Grondwettelijk Hof stoort er zich duidelijk ook aan. Je zou dan denken dat een ezel zich niet tweemaal aan dezelfde steen stoot: wie veroordeeld wordt wegens discriminatie, stopt met discrimineren. Het tegendeel is helaas waar!

¹⁹⁵ In deze ordonnantie doet u exact hetzelfde: u kiest er systematisch voor om één groep chauffeurs te bevoordelen en een andere te koeioneren. De taxilobby is ongetwijfeld tevreden, want zij krijgt alles wat ze wilt. Wie vandaag een taxivergunning heeft, krijgt morgen automatisch een nieuwe. Taxichauffeurs die dat om een of andere reden niet willen en in het verleden hun vergunning gekocht hebben, die kunnen bij de belastingbetaler terecht voor een vergoeding van 35.000 euro, wat natuurlijk ook niet slecht is. Mogelijk moet de belastingbetaler daarvoor tot 1,6 miljoen euro ophoesten.

Dat staat in schril contrast met wat u doet voor de VVB-chauffeurs. Die chauffeurs hebben geen enkele zekerheid. Ze weten niet of ze morgen nog een job zullen hebben en ze krijgen wel dezelfde plichten, maar lang niet dezelfde rechten. U negeerde hun situatie jarenlang en het gepest gaat ook vandaag nog door. Ik vind dat schandalig. Het gaat immers niet om criminelen of profiteurs, maar om mensen die gewoon hun job willen doen. Heel veel Brusselaars rekenen bovendien op hen. U lijkt zich geen zorgen te maken over de werkgelegenheid of over hun recht op ondernemen.

Ik ben overigens niet de enige die op dat probleem wijst, ook de Raad van State doet dat. De raad stelt in zijn advies nadrukkelijk dat de manier waarop u met de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder omgaat, in strijd is met de vrijheid van ondernemen.

Dit ontwerp slaagt er niet in om de losse eindjes weg te werken. Die onzekerheid blijft een zwaard van Damocles. Het is bijzonder jammer dat u niet meer moed kon opbrengen om daar wat aan te doen en verder te gaan dan wat u vandaag op tafel legt.

à toute vitesse, de peur que la Cour constitutionnelle n'annule, la semaine prochaine, l'ordonnance de 1995.

La N-VA demande depuis longtemps l'adaptation de cette ordonnance, qui a généré un système archaïque et une discrimination entre les chauffeurs de taxi et LVC. Vous ne semblez d'ailleurs pas avoir tiré les leçons du fait que cette même discrimination ait été pointée par la Cour constitutionnelle et le Conseil d'État dans l'ordonnance transitoire, puisque vous commettez la même erreur dans ce nouveau projet d'ordonnance.

Vous favorisez systématiquement les chauffeurs de taxi au détriment de chauffeurs LVC, pour le plus grand bonheur du lobby des taxis. Les licences taxi existantes seront ainsi automatiquement renouvelées, voire remboursées par le contribuable en cas de cessation d'activité.

Les chauffeurs LVC, en revanche, ne jouissent d'aucune sécurité d'emploi. Soumis aux mêmes obligations, ils ne jouissent pas des mêmes droits. C'est scandaleux et c'est une atteinte au droit d'entreprendre ! Le Conseil d'État est d'ailleurs du même avis.

Par ailleurs, dans ce projet d'ordonnance, vous renvoyez 92 fois au gouvernement. Aucune place n'est laissée aux députés, octroyant de fait à l'exécutif une grande liberté dont on ne peut aujourd'hui mesurer les conséquences.

Daarnaast blijven er voor mij ook heel wat vragen onbeantwoord. In een ordonnantie die uit 54 artikels bestaat, verwijst u 92 keer naar de regering. Die mag de komende maanden zowat alle knopen doorhakken. Uiteraard moeten er zaken via regeringsbesluiten geregeld worden, niet alles moet in de ordonnantie worden opgenomen. De parlementsleden hadden echter op zijn minst wat inzicht moeten krijgen, maar dat is helemaal niet het geval, wat ertoe leidt dat de regering bijzonder veel vrijheid heeft gekregen zonder dat we weten wat de gevolgen zullen zijn.

¹⁹⁷ Terwijl Vlaanderen de vrije markt laat spelen en chauffeurs laat kiezen welk tarief ze aanrekenen, kiest u voor een erg dirigistische aanpak met enigszins communistische allures, hoewel de communisten blijkbaar zelfs de prijzen in een ordonnantie willen, wat volslagen nonsens is.

De ordonnantie bevat vaste tarieven, die dankzij een amendement gelukkig minimumtarieven zijn geworden. Met minimum- en maximumprijzen ontnemt u chauffeurs, ondernemers en zelfstandigen elke vorm van autonomie. Daaruit blijkt dat u geen vertrouwen in de sector hebt. Tegelijkertijd laat u ons in het ongewisse over de tarieven die u in gedachten hebt, want die moet de regering nog bepalen.

U houdt vast aan de numerus clausus. Het aantal vergunningen wordt begrensd, maar hoeveel het er worden, blijft koffiedik kijken. Uit de besprekingen blijkt in ieder geval dat het er niet genoeg zijn om alle vandaag actieve VVB-chauffeurs toe te laten. Dat is erg verontrustend. U wilt niet eens toegeven dat er onvoldoende licenties zijn om alle VVB-chauffeurs die vandaag in Brussel actief zijn, een vergunning te geven. Het is onvoorstelbaar dat u er gewoon vanuit gaat dat sommige chauffeurs hun werk zullen verliezen.

De VVB-chauffeurs krijgen niet dezelfde rechten, maar wel dezelfde plichten. Ze moeten nu massaal de nodige bekwaamheidsattesten behalen, maar dat loopt helemaal in het honderd. Er zijn onvoldoende plaatsen om aan de vraag naar testen en cursussen te voldoen, waardoor chauffeurs andermaal in de rechtsonzekerheid worden geduwd. U erkent het probleem, maar doet niets om het te verhelpen.

Ik heb deze week een chauffeur gevraagd of hij zijn bekwaamheidsattest had. Hij had nog maar net geprobeerd om een plaats te reserveren, maar alles was volzet. Hoe kunt u daar zo gerust in zijn? U zegt dat chauffeurs een attest moeten behalen, maar ze krijgen de kans niet. Dat is een groot probleem.

¹⁹⁹ De VVB-sector bestaat vandaag in grote mate uit chauffeurs met een privécliënteel. De vraag is of zij op die manier zullen kunnen voortwerken. De ordonnantie regelt dat niet. U belooft het nodige te doen in de regeringsbesluiten, maar hoe dat precies zal gebeuren, daar heb ik geen enkel zicht op gekregen. Het enige dat u zegt, is dat het voor de chauffeurs bijzonder moeilijk is om hun eigen exploitatietussenpersoon te zijn. Ze moeten dus via

S'agissant des tarifs, non encore établis à ce jour, vous optez pour une approche presque communiste en les fixant, ôtant ainsi toute autonomie à ces indépendants et entrepreneurs, et leur témoignant peu de confiance. Un amendement limite heureusement leur fixation à des tarifs minimaux.

Vous maintenez par ailleurs un numerus clausus sans définir le nombre de licences qui seront octroyées. Il est cependant évident que celui-ci ne permettra pas à tous les chauffeurs LVC actifs à Bruxelles aujourd'hui de continuer leur travail.

S'agissant des certificats de capacité désormais obligatoires pour tous, y compris les chauffeurs LVC, de votre propre aveu, le nombre de places pour les tests et les formations permettant de les obtenir est insuffisant. C'est un problème majeur !

Votre projet d'ordonnance ne garantit pas non plus aux chauffeurs LVC, dont la majorité possède une clientèle privée, de pouvoir maintenir leur façon de travailler. Vous promettez de régler cette situation par arrêté, sans toutefois dévoiler la manière dont vous procédez.

Le règlement sur la cession de licences proposée dans votre projet d'ordonnance entretient lui aussi une discrimination entre

een ander platform werken. Een grote groep chauffeurs leeft dus nog altijd in onzekerheid.

Een ander punt dat onduidelijk blijft, is de overdracht van vergunningen. Het bedrag van 35.000 euro zou maar 46 licenties ten goede komen. U blijft een discriminatie behouden met betrekking tot de overdracht van een bedrijf of vergunning. Het gaat immers alleen maar over de standplaatstaxi's. De VVB-chauffeurs of straattaxi's kunnen daar geen gebruik van maken. Het is mij totaal niet duidelijk hoe groot de groep is die toch nog zijn bedrijf zal kunnen overdragen. Ik had daar graag nog wat meer verduidelijking over gekregen.

Uw hervorming zou de bestaande problemen moeten aanpakken, maar dat gebeurt helaas niet voldoende. Iedereen kent de verhalen van taxichauffeurs die hun klanten bedotten door eindeloze omwegen te maken. Toch gaat u daar in uw Taxiplan nergens op in. U benoemt of erkent het probleem niet en geeft nergens aan het te willen aanpakken. U zegt dat er niets veranderd voor de taxichauffeurs, dat ze gewoon verder gaan met een nieuwe vergunning.

In de tekst staat dat taxichauffeurs onberispelijk gedrag moeten tonen. Ik heb gevraagd wat dat inhoudt, maar ook daar hebt u maar weinig op geantwoord. U hebt enkel opgemerkt dat de sancties nog moeten worden vastgesteld. De Brusselaars vragen dat uitwassen worden aangepakt. Dat kan op een heel eenvoudige manier. Ik verwacht dat u daar ook op inzet.

201 De taxisector moet de Brusselaars een veilig en betaalbaar alternatief bieden en uw plan had daarvoor moeten zorgen. Dat is echter absoluut niet het geval. De taxisector blijft overbeschermd. Hij werd niet grondig genoeg hervormd en u houdt vast aan dezelfde oude recepten, namelijk vaste tarieven en een numerus clausus, die het aantal taxi's kunstmatig laag houdt. Chauffeurs worden ook geacht voltijds te werken en ze mogen dus niet kiezen hoe ze hun werk en privéleven verzoenen.

In plaats van de marktwerking te laten spelen en de nodige ruimte te geven aan innovatie, vraagt u niets van de standplaatstaxi's. U verwacht niet van hen dat ze een en ander moderniseren. Er zijn nochtans steden die het goede voorbeeld gaven door de sector te dwingen tot innovatie en meer klantvriendelijkheid. Daar had u lering uit kunnen trekken. U koos echter de gemakkelijkste weg, namelijk alles bij het oude laten, dirigisme en vooral niet te veel vragen van de standplaatstaxi's.

De ordonnantie bevat gelukkig wel een positief element, namelijk dat de VVB-chauffeurs een plaats hebben gekregen. We kunnen nu alleen maar hopen dat er voldoende VVB-chauffeurs zullen zijn, zodat de Brusselaars een beroep kunnen blijven doen op hun aanbod. Die concurrentie zal de standplaatstaxi's immers dwingen om ook hun aanbod te verbeteren, door te moderniseren en te innoveren. Daarvoor moet er wel voldoende concurrentie zijn. Dan zou dat uiteindelijk toch nog de Brusselaar ten goede kunnen komen, want dat is natuurlijk het doel: een degelijke en betaalbare taxisector, waar elke Brusselaar op kan rekenen en waarop ook vrouwen 's

les taxis de station et les taxis de rue ou LVC. Combien pourront encore remettre leur entreprise ?

Votre réforme ne s'attaque pas assez aux problèmes existants, tels que la surfacturation par détours, etc., par contre elle indique que les chauffeurs doivent faire preuve d'un comportement exemplaire, sans expliciter ce que cela sous-entend.

Votre projet d'ordonnance aurait dû assurer pour Bruxelles un secteur des taxis sécurisant et abordable, or il ne fait que surprotéger le système existant au travers de tarifs fixes, d'un numerus clausus et d'une organisation du travail d'un autre temps. Au lieu de parier sur la concurrence et l'innovation, vous n'exigez aucune modernisation dans le chef des taxis de station. L'ordonnance comprend toutefois un aspect positif : elle acte la place des chauffeurs LVC.

La N-VA ne soutiendra pas l'ordonnance, car elle manque d'ambition et s'accroche à de vieilles recettes. Nous espérons toutefois que la concurrence dans le secteur permettra in fine un meilleur service, digne d'une capitale, sur lequel peuvent compter tous les Bruxellois, y compris les femmes, de jour comme de nuit.

avonds laat een beroep kunnen doen. De sector speelt immers een belangrijke rol voor Brussel als hoofdstad.

De N-VA-fractie steunt de ordonnantie niet omdat ze niet ver genoeg gaat en te veel vasthoudt aan oude recepten. Hopelijk zal de concurrentie in de sector uiteindelijk toch leiden tot een betere dienstverlening.

De heer Hicham Talhi (Ecolo) (in het Frans).- *Mijn dank gaat uit naar de minister-president, de commissievoorzitter, de diensten en mijn collega's voor de totstandkoming van dit ontwerp van ordonnantie.*

Met deze tekst zetten we een belangrijke stap voorwaarts: de sector wordt beter gereguleerd en zowel de dienstverlening als de arbeidsomstandigheden gaan erop vooruit. Daarnaast komt er een einde aan de oneerlijke concurrentie die was ontstaan. Er worden drie taxitypes toegestaan: standplaatstaxi's, straattaxi's en ceremoniële taxi's. Tot slot worden de bemiddelaars door de gewestelijke diensten gecontroleerd. In geval van wanpraktijken verliezen ze hun vergunning.

In tegenstelling tot de MR gelooft mijn fractie gelooft niet in de autoregulering van de vrije markt. Uber, die door de MR wordt geloofd om zijn vlotte dienstverlening, werd in verschillende landen veroordeeld wegens wanpraktijken.

Wij hebben geen vertrouwen in privéspelers en pleiten voor een regulering van de markt.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Je remercie le ministre-président pour ce projet d'ordonnance qui a enfin abouti, après de nombreuses années. Le groupe Ecolo est partie prenante dans ce dossier. Je remercie également le président de la commission, car les travaux se sont déroulés sereinement, ainsi que les services, qui ont fourni un travail important et remis un rapport de plus de 100 pages. Je remercie enfin tous mes collègues de la commission, avec qui les échanges ont été globalement respectueux et intéressants, jusqu'ici.

Ce plan constitue une véritable avancée. Le projet d'ordonnance relative aux services de taxis permettra désormais de mieux réguler le secteur, d'améliorer la qualité du service aux usagers, et d'aménager des conditions de travail plus dignes et plus équitables pour l'ensemble des chauffeurs.

L'ordonnance prend désormais en considération la diversité de l'offre de taxis, et met fin à une situation de concurrence déloyale, comme exprimé dans un jugement - n'en déplaise au groupe MR -, en instaurant les mêmes obligations et conditions d'accès pour tous les chauffeurs.

Demain, Bruxelles comptera donc trois types de taxis : les taxis classiques de station, les taxis de rue, qui fonctionnaient jusqu'à présent avec des applications, et des taxis de cérémonie, qui offriront des services plus haut de gamme.

Les chauffeurs seront également mieux protégés d'intermédiaires qui abuseraient de leur position dominante. Ces derniers pourront être sanctionnés d'un retrait d'agrément. Nous assumons de mieux contrôler les intermédiaires de transport.

Mon groupe ne croit ni à la main invisible du marché ni à son autorégulation, contrairement au groupe MR. L'esclavagisme moderne ne constitue pas notre vision de société. Si pour le groupe MR, un statut de coursier à vélo est un emploi de qualité, ce ne sera jamais le cas aux yeux du groupe Ecolo.

Par ailleurs, le groupe MR n'évoque pas les multiples condamnations de la multinationale dont il a fait l'éloge dans toutes ses interventions. De nombreux reportages dans différents pays démontrent ses abus à l'égard des chauffeurs. Le groupe MR évoque également un meilleur service rendu aux clients. Je rappelle qu'il a été avéré qu'Uber pratiquait des tarifs supérieurs pour les clients dont la batterie de téléphone était presque épuisée.

Nous ne faisons pas confiance aux acteurs privés. Nous souhaitons réguler le marché, et nous l'assumons pleinement.

205

De MR zegt niets over de Europese regelgeving en verdedigt een economisch model dat de chauffeurs in een precair statuut dwingt. Vreemd genoeg verdedigt de partij niet de belangen van zelfstandigen en platformen die de regels naleven en die lijden onder de oneerlijke concurrentie van platformen die de regels aan hun laars lappen.

In feite staat u achter de economie van het risicokapitaal, ook al blijkt Uber na dertien jaar nog steeds niet winstgevend te zijn. Door de lage prijzen per rit kan dat economisch model maar succesvol zijn als één enkele speler het monopolie heeft en de chauffeurs uitbuit. Daar doen wij niet aan mee.

(De heer Rachid Madrane, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Doordat de dienstverlening van de taxisector er dankzij dit ontwerp van ordonnantie op verbetert, beschikken personen die zich in het gewest verplaatsen over een alternatief voor het bezit van een auto. In die zin kan de beleidsdoelstelling in verband met het bannen van verbrandingsmotoren vlotter worden gehaald.

Dit ontwerp van ordonnantie bewerkstelligt ook de evolutie naar een koolstofneutrale taxisector, wat de gezondheid van de Brusselaars positief zal beïnvloeden.

Tot slot zal de toepassing van een numerus clausus de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder meer zekerheid bieden.

209

Ecolo heeft voor een minimumtarief gepleit, opdat de chauffeurs over een waardig inkomen zouden beschikken.

De controle valt onder de bevoegdheid van de Brusselse agglomeratie en moet worden versterkt, niet alleen om een strikte controle te kunnen doorvoeren, maar ook om chauffeurs die zich tot de administratie wenden, goed te kunnen helpen.

Er komt een handvest voor ethische praktijken inzake reclame. Ook wordt er gezocht naar manieren om de sector te vervrouwelijken. Momenteel is 99% van de taxichauffeurs een man. Mijn voorstel om quota in te voeren, werd jammer genoeg

Nous ne vous avons pas non plus entendu sur le texte européen. Vous citez le Parlement européen sur la préemption salariale, mais le modèle économique que vous proposez fonctionne uniquement sur la base de la précarisation du chauffeur. Et ce n'est absolument pas ce que nous voulons défendre. Je m'attendais à vous entendre parler des indépendants qui respectent les règles et subissent la concurrence déloyale des plateformes, ou encore, des plateformes qui respectent les règles et ne comprennent pas pourquoi d'autres opérateurs ne le font pas, mais vous n'avez pas abordé ces points.

En fait, vous avez abandonné l'idée de parler de l'économie réelle et de ses travailleurs au profit du capital-risque, qui d'ailleurs ne fait plus confiance aux acteurs disruptifs ! Après treize années d'activité dans le monde, Uber n'est toujours pas bénéficiaire. La raison en est simple : si vous perdez un euro sur une course, la somme devient considérable en la multipliant par le nombre de trajets. La seule manière pour que ce modèle soit viable demain - ce qui n'est absolument pas notre volonté - serait qu'un opérateur détienne le monopole et exploite ses chauffeurs. Dans certains pays, les commissions sont variables par course, atteignant parfois jusqu'à 40 % ou 50 % ! L'opérateur touche davantage que la personne exerçant le service. Ce n'est pas ce que nous voulons.

(M. Rachid Madrane, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Pour le groupe Ecolo, ce texte permettra de développer un service de taxis de qualité, répondant aux diverses attentes des usagers sur l'ensemble du territoire régional. Il contribuera également à offrir aux Bruxellois et aux visiteurs des alternatives à la possession d'une voiture individuelle. Enfin, il aidera le gouvernement à anticiper les échéances de 2030 et 2035 concernant la sortie des moteurs thermiques.

Cette ordonnance crée aussi un cadre pour la décarbonation du secteur des taxis, un jalon de plus pour faire baisser les émissions de CO2 et la pollution de l'air, avec un impact positif sur la santé des Bruxellois.

Le numerus clausus apporte enfin une sécurité aux services de LVC bruxellois. Dans les faits, le nombre de taxis sera doublé avec l'arrivée des taxis de rue. Les indépendants ont légitimement le droit de s'interroger sur leur viabilité économique et nous pourrions les rassurer sur ce point spécifique.

Nous avons également plaidé pour un tarif minimal, sans commission. Le montant net par course touché par les chauffeurs doit être suffisant pour leur permettre de vivre dignement.

Si l'ordonnance est bien rédigée, complète et détaillée, l'Agglomération bruxelloise chargée des contrôles doit être renforcée afin de contrôler les acteurs et les opérateurs de manière stricte et efficace, mais aussi d'offrir un service de qualité aux chauffeurs qui contacteraient l'administration. Pour l'heure, ceux-ci sont souvent très mal accueillis ou attendent longtemps avant d'avoir une réponse.

niet behouden. Wel zal equal.brussels een studie uitvoeren naar maatregelen die vrouwen kunnen stimuleren om taxichauffeur te worden.

Tot slot wil ik alle chauffeurs, verenigingen en klanten danken die de parlementaire werkzaamheden hebben gevoed en gevolgd. Het is jammer dat een parlementslid van de PTB zonder kennis van zaken YouTube-filmpjes over het onderwerp heeft verspreid.

De Ecolofractie zal toezien op een snelle uitvoering van het ontwerp van ordonnantie

(Applaus bij de meerderheid)

Durant les travaux préparatoires de ce projet d'ordonnance, nous avons aussi parlé de publicité. Une charte d'éthique publicitaire sera élaborée avant l'autorisation éventuelle de certaines publicités. Nous veillerons, par exemple, à refuser les publicités sexistes ou celles qui font la promotion des jeux de hasard.

Le groupe Ecolo veillera aussi à ce que les efforts pour la féminisation du secteur soient renforcés. Pour ma part, c'est un point faible de l'ordonnance, car j'ai longtemps plaidé en faveur de quotas. En définitive, le gouvernement déterminera, sur la base d'une étude d'equal.brussels, comment faire en sorte que plus de femmes soient au volant des taxis bruxellois. Actuellement, les hommes représentent 99 % des chauffeurs, taxis traditionnels et LVC confondus.

Enfin, je remercie tous les chauffeurs, les associations et les clients rencontrés durant de nombreux mois, qui nous ont permis de travailler efficacement sur ce dossier. Ils se reconnaîtront. Grâce à leur suivi assidu des travaux parlementaires, ils ont découvert le député surfeur du PTB qui fait beaucoup de vidéos sur YouTube, sans aucune connaissance de fond. J'en veux pour preuve ses amendements, sans lien aucun avec la compétence de la Région. Je le regrette.

Le groupe Ecolo est heureux que le projet d'ordonnance soit voté aujourd'hui. Il restera vigilant sur sa mise en œuvre et espère que les arrêtés d'application seront adoptés rapidement.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

²¹³ **Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Net als in de commissie begin ik graag met iedereen te bedanken die gewerkt heeft aan de tijdelijke noodoplossing en aan deze definitieve tekst, meerderheid en oppositie samen. We hebben zelfs unaniem een amendement van de heer Weytsman goedgekeurd. Het was een goede samenwerking.

Deze ordonnantie biedt een evenwicht tussen de verschillende visies. Voor de Open Vld-fractie is het heel belangrijk om de taxisector, die de laatste jaren erg dynamisch is geweest, een juridische en sociale basis te geven die aangepast is aan de huidige context. We geloven in de groei van de sector, die een enorme transformatie onderging. Het imago van de taxi's is ondertussen veranderd. Jongeren bestellen bijvoorbeeld steeds vaker een taxi na een nachtje uit. Voor mensen met een beperking is het bestellen van een taxi laagdrempeliger geworden vanwege het gebruik van de apps. De taxi is een volwaardig onderdeel van de stadsmobiliteit geworden voor alle Brusselaars. Door de taxicultuur te stimuleren zetten we een stap verder in mobility as a service, een essentieel onderdeel van het nieuwe mobiliteitsbeleid.

We kunnen op dit moment bepaalde zaken voor eens en voor altijd verankeren, maar de sector is veel te snel aan het evolueren en er zijn veel te veel nieuwigheden om dat te doen. Daarom ben ik blij dat de ordonnantie niet uitgaat van de idee dat alles voor eens en voor altijd wordt vastgelegd. Ze zal geëvalueerd, herzien

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- Cette ordonnance réalise un équilibre entre différentes visions. Pour l'Open Vld, il est très important d'offrir au secteur des taxis une base juridique et sociale adaptée au contexte actuel. Ce secteur très dynamique, en pleine croissance, fait désormais partie intégrante des solutions de déplacement de tous les Bruxellois. En stimulant la culture du taxi, nous allons un peu plus loin dans le sens de la mobilité à la demande.

Nous pourrions figer certains aspects une bonne fois pour toutes, mais le secteur évolue trop rapidement. Je me réjouis donc du fait que l'ordonnance sera évaluée et adaptée en fonction de facteurs socioéconomiques. Quant au numerus clausus, l'étude de Deloitte parle de 6.000 taxis : on est encore loin du compte. L'augmentation de l'offre aura pour effet d'accroître la qualité et la demande.

en bijgewerkt worden in functie van de sociaal-economische factoren. Wat betreft de numerus clausus ging de Deloitte-studie uit van 6.000 taxi's. Amsterdam heeft er bijvoorbeeld 7.000. We hebben dat aantal nog lang niet bereikt, maar we moeten beseffen dat met het aanbod ook de kwaliteit en de vraag zullen toenemen en zo zullen we de taxicultuur verder stimuleren.

215 Wat de Vlaamse en Waalse licenties betreft voor chauffeurs die in Brussel rijden: als er voldoende licenties zijn - en uit de studie van Deloitte blijkt dat de vraag groot genoeg is om minstens evenveel licenties toe te kennen als het huidige aantal - dan moet er ook ruimte zijn voor hen. Dat zou ook de beste oplossing zijn om rechtszekerheid te bieden.

Vroeg of laat zal de regering voor haar taxibeleid over de gewestgrenzen heen moeten kijken. De tijd is er nog niet rijp voor, maar ooit dringt zich op alle vlakken een Brussels metropolitaan mobiliteitsbeleid op, ook voor de taxisector.

Mijnheer de minister-president, uit uw antwoorden in de commissievergadering heb ik begrepen dat het de bedoeling is dat de straattaxi's hun eigen klanten kunnen hebben en dat er een praktische oplossing komt om na te gaan hoe ze de reservering voor de opdracht kunnen doorgeven. De meesten van hen zijn kleine zelfstandigen en dat is voor hen een essentieel punt. Het is ook essentieel te bepalen dat het echt zelfstandigen zijn.

Hetzelfde geldt voor de twintig uur per week die ze minstens zouden moeten werken. Daar was het antwoord iets minder duidelijk. Het is belangrijk dat een zelfstandige zelf kan bepalen hoeveel hij werkt en hoe hij dat indeelt. Zo moeten de uren die hij aan privéklanten of aan het onderhoud van de wagen besteedt, inbegrepen zijn en niet per week maar gespreid over een jaar worden bekeken.

Met de veroordelingen van chauffeurs in het buitenland moeten we voorzichtig zijn. De nieuwe taxidiensten werken immers vaak in een internationale context. Blindelings iemand een vergunning weigeren omwille van een veroordeling in het buitenland, waar andere regels gelden en de context verschillend is, is wat te kort door de bocht.

217 Er is een tekort aan chauffeurs en we moeten voorkomen dat ze bij de overgang naar het nieuwe systeem afhaken. Dat dreigt te gebeuren als we hen verplichten om allerlei complexe zaken in orde te brengen. De regering moet de ervaring van de vandaag actieve chauffeurs, die al jaren rijden en uitstekende service bieden, naar waarde schatten bij de overgang naar het nieuwe systeem.

Als die chauffeurs niet worden vrijgesteld van de proeven, moeten ze tenminste een voldoende lange termijn krijgen om ze af te leggen. Mensen willen werken en er is werk, laat ons dan ook geen onnodige barrières opwerpen.

Er zijn quota voor subcategorieën, zoals voor het vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit. Dat is belangrijk, maar de beste maatregel blijft het rolstoeltoegankelijk maken van

Cette même étude estime qu'il devrait y avoir un nombre suffisant de licences pour les chauffeurs qui roulent à Bruxelles avec une licence flamande ou wallonne. Tôt ou tard, le gouvernement devra regarder par-delà les frontières régionales pour définir sa politique en matière de taxis. Le jour viendra où une politique de mobilité s'imposera à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Bruxelles, y compris sur cette question.

M. le ministre-président, je déduis de vos réponses en commission que les taxis de rue pourront avoir leurs propres clients et qu'une solution pratique sera trouvée pour les réservations. La plupart sont de petits indépendants. Ils ont l'obligation de travailler au moins vingt heures par semaine, mais vos réponses étaient moins claires sur ce point. Les heures passées à servir leurs clients privés ou à entretenir leur véhicule doivent également compter et être calculées sur une base annuelle et non hebdomadaire.

Il est un peu trop facile de refuser une autorisation à un service de taxis parce qu'il a été condamné à l'étranger, où le contexte est parfois différent.

Il existe une pénurie de chauffeurs et certains d'entre eux pourraient décrocher lors du passage au nouveau système s'ils doivent se soumettre à des formalités trop complexes. Si les chauffeurs ne sont pas exemptés des examens, ils doivent avoir suffisamment de temps pour se préparer.

Des quotas sont prévus pour des sous-catégories, telles que le transport des personnes à mobilité réduite, mais la meilleure mesure consiste à faire en sorte que la flotte de taxis toute entière puisse prendre en charge les personnes en fauteuil roulant.

Le gouvernement fixe des tarifs minimaux, et c'est une bonne chose pour garantir le revenu des chauffeurs et permettre une concurrence loyale en évitant les prix de dumping. Ces tarifs ne

het hele taxipark. We kunnen twee vliegen in een klap slaan door op te leggen dat rolstoeltoegankelijke taxi's elektrisch moeten zijn. Dat zal de sector milieuvriendelijker maken, al kan dat niet met kunst- en vliegwerk. Het gaat om zware investeringen in technologische vernieuwing waar nog veel onduidelijkheid over bestaat, denk maar aan batterijen, waterstof en het gebrek aan laadpalen. Het is echter belangrijk dat de regering ontwikkelingen in die zin kan stimuleren.

Het is ook goed dat de regering minimumtarieven vastlegt om een eerlijk verdienmodel en eerlijke concurrentie mogelijk te maken, zodat er geen marktaandeel wordt afgesnoept met dumpingprijzen. Toch mogen die tarieven de specifieke prijzen van deelbedrijven niet ondermijnen.

219 Ik ga ervan uit dat de regering het aantal taxi's zal bepalen zowel op basis van objectieve sociaal-economische factoren als vanuit een geloof in een echte taxicultuur en in een groei van de sector die past in een ambitieus en modern Brussels mobiliteitsbeleid. Dat is essentieel voor de Open Vld. De vele zelfstandige chauffeurs die hard werken, verdienen een positieve kijk en perspectief. De Open Vld zal deze ordonnantie steunen.

221 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *De tekst waarover we vandaag stemmen, zal een einde maken aan zeven jaar spanningen, onzekerheid en oneerlijke concurrentie. De wetgeving betreffende het bezoldigde personenvervoer dateert immers van 1995 en is dus niet afgestemd op de disruptieve praktijken van de laatste jaren. Ze was dan ook toe aan een actualisering.*

Sommigen zien de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) het liefst helemaal verdwijnen, maar volgens de DéFI-fractie heeft ook die sector een plaats in Brussel naast de traditionele taxisector. Exploitanten en chauffeurs die actief waren in Brussel, moeten dat kunnen blijven, maar dan wel onder duidelijke en aangepaste wettelijke voorwaarden.

Veel chauffeurs die nu in onzekerheid leven, kijken met ongeduld uit naar de uitvoeringsbesluiten betreffende de overgangperiode, de numerus clausus enzovoort.

De tekst die vandaag voorligt, moet in feite tegenstrijdige belangen verzoenen. Hij is dan ook het resultaat van een compromis, waar geen enkele belanghebbende partij volstrekt tevreden mee is.

peuvent toutefois remettre en question les prix spécifiques des taxis collectifs.

Je pars du principe que le gouvernement fixera le nombre de taxis sur la base de facteurs socioéconomiques objectifs et compte tenu de la croissance du secteur. L'Open Vld soutiendra cette ordonnance.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je tiens à souligner le travail de qualité fourni par le service législatif. Il a croisé, en un temps record, les observations que j'avais transmises avec les enregistrements. Je propose qu'elles soient reprises dans le rapport, afin que l'on puisse avancer.

Notre discussion et notre vote de ce jour devraient enfin sonner la fin de plus de sept années de tensions et de conflits entre les acteurs du secteur des taxis, d'incertitudes et de flou quant aux statuts des uns et à la légitimité des autres d'assurer des courses. Elles devraient aussi mettre fin à la concurrence déloyale engendrée dans notre Région par des opérateurs ayant des pratiques disruptives, qui n'étaient pas envisagées par notre législation. Celle-ci date de 1995 et mérite - tout le monde s'accorde au moins sur ce point - une petite cure de jouvence, non pas dans le but de tailler un costume sur mesure à un acteur en particulier, mais parce que le secteur a besoin d'être modernisé dans sa globalité.

Si ce texte marque la fin d'une année houleuse, il ne peut en aucun cas sonner le glas du secteur LVC, ce que certains craignent et d'autres souhaitent. Pour le groupe DéFI, à Bruxelles, il y a de la place pour les taxis traditionnels - les futurs taxis de station - et les LVC - les futurs taxis de rue. Les exploitants et chauffeurs qui, hier, servaient des clients à Bruxelles doivent pouvoir continuer à le faire demain, mais dans des conditions permettant désormais à chacun de travailler dans un cadre légal précis et adapté, et en toute sérénité.

Les modalités de gestion de la période transitoire ainsi que les arrêtés fixant le numerus clausus et les tarifs ou simplifiant la procédure d'obtention du certificat de capacité sont attendus avec beaucoup d'intérêt et d'espoir par de nombreux chauffeurs aujourd'hui dans l'incertitude.

223

De tekst berust op een delicaat evenwicht. Dat maakt het nog belangrijker dat hij juridisch standhoudt. Afgezien van het advies van de Raad van State was het daarom van belang een antwoord te geven op de bezwaren van degenen die de tekst discriminerend vonden, en een eventuele gedifferentieerde behandeling naar behoren te kunnen rechtvaardigen. Niemand heeft immers baat bij beroepsprocedures.

Dankzij onze doorgedreven parlementaire werkzaamheden werden er nog een aantal grijze zones weggewerkt en enkele nuances aangebracht, waardoor de tekst nog beter toepasbaar is. Meer details over die uitvoerige besprekingen in de commissie staan in het verslag.

Het delicate evenwicht hangt ook af van de noodordonnantie, die in principe geldt tot 22 oktober 2022. Mocht het Grondwettelijk Hof ze op 12 juni vernietigen, zal de regering op de een of andere manier dat evenwicht moeten zien te bewaren.

225

Voor de DéFI-fractie is het belangrijk dat de regels gemakkelijk toepasbaar zijn, geen nodeloze administratieve rompslomp veroorzaken en bepaalde spelers geen stokken in de wielen steken.

Zo moet de manier waarop de overdracht van gegevens is geregeld een en ander vergemakkelijken en zeker geen bijkomende rompslomp veroorzaken. Aangezien eenzelfde

Le texte en discussion est éminemment complexe et confronte des intérêts contradictoires. Par la force des choses, il est le fruit d'un compromis qui ne satisfera pleinement personne, ni les chauffeurs LVC, ni les chauffeurs de taxis, ni les exploitants, centraux téléphoniques et plateformes. Je le dis en connaissance de cause car, comme nombre d'entre nous, j'ai eu l'occasion de rencontrer les opérateurs à plusieurs reprises et je lis les réactions des uns et des autres dans les médias.

Quant à nous, députés, nous sommes sans doute nombreux à vouloir que le texte soit encore amélioré dans un sens ou dans l'autre. Le texte présenté se veut équilibré. Comme je l'ai dit en commission, cet équilibre est certes fragile, mais il existe.

Du reste, dans la mesure où certains l'estiment discriminant, il est important que ce texte tienne la route sur le plan juridique. En complément de l'avis du Conseil d'État, il était important d'apporter des réponses à ces objections et de pouvoir justifier correctement un éventuel traitement différencié. À défaut, ce sont les juridictions administratives qui le feront. En cas de recours, nous préférons voir tout le monde travailler, servir les clients et être correctement rémunéré plutôt que de voir certains se mobiliser et dépenser du temps, de l'argent et, pour certains, leur santé en procédures judiciaires.

Il était important également que le dispositif proposé soit bien applicable et que les zones grises s'estompent pour apporter toute la clarté au texte à adopter. Je tiens ici à saluer la qualité du travail parlementaire. Nous avons passé trois réunions de commission à interroger le gouvernement sur le texte et à apporter des précisions sur l'interprétation de certaines dispositions. C'est cela le travail parlementaire, il importe de le souligner.

Ces travaux parlementaires, la ratio legis, font partie intégrante du texte. Le tribunal de première instance l'a d'ailleurs rappelé dans son jugement du 29 avril dernier sur l'ordonnance transitoire, dont l'effectivité doit courir jusqu'au 22 octobre 2022 et qui participe à l'équilibre fragile évoqué. Il sera bien évidemment nécessaire que le gouvernement s'assure, d'une manière ou d'une autre, que cet équilibre soit bien maintenu, dans l'hypothèse où la Cour constitutionnelle venait à annuler l'ordonnance dans le cadre de l'arrêt qu'elle a annoncé rendre le 12 juin 2022 et dont on ne connaît pas encore l'issue.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons longuement discuté en commission. Lors de ces échanges, nous avons abordé les détails de nombreux enjeux. Le rapport réalisé par les services porte sur une série de nuances et précisions apportées au texte. Je n'y reviendrai pas ici.

J'aimerais néanmoins revenir sur certains points d'attention.

Il est important pour le groupe DéFI que les règles en vigueur visant à améliorer le système soient facilement applicables, qu'elles ne génèrent pas de lourdeurs administratives inutiles et ne mettent pas des bâtons dans les roues de certains acteurs. J'ai

persoon zowel als uitbater, chauffeur en tussenpersoon kan optreden, moet de administratie een gebruiksklaar reserveringssysteem aanreiken waarop klanten in alle transparantie een taxi kunnen kiezen.

De minister-president heeft meermaals beloofd dat de procedure om een bekwaamheidsattest te verkrijgen, vereenvoudigd wordt. Dat is van cruciaal belang, niet alleen om de administratie in staat te stellen het aantal aanvragen te kunnen verwerken, maar ook om het leven van de chauffeurs te vergemakkelijken.

Er moet ook snel een oplossing komen voor degenen die na 15 januari 2021 een VVB-exploatievergunning hebben aangevraagd. Zij kunnen hun activiteit nog niet aanvangen omdat ze nog geen bekwaamheidsattest hebben gekregen, terwijl ze wel aan de vereisten van het besluit van 16 juli 2021 voldoen en het Grondwettelijk Hof de deadline van 15 januari in de noodordonnantie vernietigd heeft.

abordé de multiples exemples en commission, j'en rappellerai quelques-uns ici.

Tout d'abord, la transmission des données par les intermédiaires devrait faciliter la vie de tous et non la compliquer. Ensuite, des moyens doivent être mis en place pour pouvoir servir une clientèle privée en assurant transparence et traçabilité. Si une même personne peut à la fois être exploitant, chauffeur et intermédiaire, l'administration devra la soutenir et mettre en place un système clé sur porte permettant au client de réserver le taxi de son choix en toute transparence.

Par ailleurs, s'il est bien entendu important que tous les chauffeurs disposent d'un certificat de capacité, il est essentiel - et le ministre-président s'y est déjà engagé à plusieurs reprises - que l'arrêté du 16 juillet 2021 soit revu. Il faut que la procédure d'obtention de ce certificat soit simplifiée afin de permettre à l'administration d'assurer le suivi des demandes, mais aussi de faciliter la vie des chauffeurs de taxis et des chauffeurs LVC en valorisant notamment l'expérience acquise et en dispensant certains candidats de certains modules.

Il convient aussi de tenir compte de la situation vécue par les chauffeurs qui ont demandé une autorisation d'exploiter un service de LVC à Bruxelles après le 15 janvier 2021. Ils ne l'obtiennent que maintenant, à la suite de l'annulation, par la Cour constitutionnelle, de la condition du 15 janvier figurant dans l'ordonnance transitoire. Toutefois, ils sont actuellement bloqués dans l'entame de leur activité parce qu'ils ne disposent pas encore de leur certificat de capacité, alors même qu'ils sont inscrits dans le processus conformément à l'arrêté du 16 juillet 2021.

Or, ces chauffeurs doivent aussi pouvoir exercer. En effet, l'arrêté du 16 juillet 2021 est entré en vigueur en janvier 2022 et il précise dans sa disposition finale que les "chauffeurs de voitures de location avec chauffeur déjà en activité au moment de l'entrée en vigueur du présent arrêté" ont "un délai de trois mois à compter de la publication au Moniteur belge pour déposer à l'administration l'extrait de casier judiciaire et un nouveau délai de six mois à compter du dépôt de cet extrait de casier judiciaire à l'administration pour achever avec succès le parcours professionnel. Durant cette période, les exploitants peuvent laisser circuler ces chauffeurs".

Il serait aujourd'hui injuste que des exploitants chauffeurs qui ont vu leur demande de licence bloquée pendant des mois pour un motif invalidé par la Cour constitutionnelle ne puissent pas bénéficier du régime transitoire prévu par l'arrêté de juillet 2021. J'insiste dès lors auprès du ministre-président pour que la situation sur le terrain soit adaptée et que personne ne soit laissé pour compte pour de mauvaises raisons.

Pour le groupe DéFI, un autre élément très important de ce texte est la nécessité de travailler sur des bases objectives et transparentes, de baser nos décisions sur des analyses socioéconomiques indépendantes et d'élaborer un modèle non pas protectionniste mais flexible, un modèle qui permette à

²²⁷ *Het zou niet eerlijk zijn, mochten zij maanden niet kunnen werken door een ongeldige deadline. De minister-president moet er dan ook alles aan doen opdat niemand om de verkeerde redenen uit de boot valt.*

Voor ons is het ook cruciaal dat de tekst voorziet in een objectieve en transparante werkwijze en dat beslissingen genomen worden aan de hand van onafhankelijke sociaal-economische analyses. De tekst is erop gericht gezonde concurrentieregels te bevorderen.

Volgens de DéFI-fractie moet de eerste numerus clausus ten minste alle huidige Brusselse taxi's omvatten, maar ook alle

houders van een Brusselse VVB-licentie en alle Brusselse houders van een Waalse of Vlaamse licentie.

Daarmee willen we niet alleen de werkgelegenheid van de Brusselaars beschermen, maar ook een degelijke bezoldiging en kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen, zodat zowel standplaatstaxi's als straattaxi's een grotere rol zullen spelen in de dagelijkse mobiliteit.

Krachtens de Europese regelgeving mag iemands woonplaats niet opgenomen worden als criterium om in aanmerking te komen voor de overgangsregeling. Daarom moeten Brusselaars met een Waalse of Vlaamse licentie wachten tot ze hun vergunning krijgen als straattaxi.

Het is uiteindelijk de bedoeling dat iedereen gelijk behandeld wordt en aan dezelfde regels en voorwaarden gebonden is.

²²⁹ *De noodordonnantie geldt tot 22 oktober 2022. Daarom moet de minister-president erop toezien dat wie wil overstappen op het nieuwe taxisysteem zijn exploitatievergunning zo snel mogelijk krijgt. De regering moet ook anticiperen op een vernietiging van de noodordonnantie voor die datum.*

In de commissie verzekerde de minister-president ons dat de geldigheidsduur van de overgangsregeling verlengd zou worden, mochten er zich administratieve problemen voordoen. Wij rekenen daarop.

Ten slotte moet er dringend een eind gemaakt worden aan de tweedeling tussen de taxisector en de VVB-sector. We hebben nood aan een stabiele sector voor het bezoldigde personenvervoer, met rechtszekerheid voor iedereen.

De taxisector moet gemoderniseerd en hervormd worden in het belang van de chauffeurs en de klanten. Dankzij aantrekkelijke taxidiensten zullen sommige automobilisten misschien afstand doen van hun wagen, omdat die overbodig is geworden. Daarom

l'offre de satisfaire la demande par la promotion d'un cadre concurrentiel sain.

S'il y a urgence pour le gouvernement de définir un numerus clausus et des tarifs afin que le projet puisse produire ses effets, ces exigences d'objectivité et de transparence sont essentielles pour travailler en toute sérénité. Pour mon groupe, il sera essentiel, lors de la fixation du premier numerus clausus - et telle est l'intention du gouvernement, si je ne m'abuse -, que le nombre de véhicules incluse, à tout le moins, les taxis bruxellois actuels, les détenteurs d'une licence LVC bruxelloise et les Bruxellois détenant une licence wallonne ou flamande.

Notre préoccupation est de préserver l'emploi et l'activité des Bruxellois, mais aussi - et c'est ce qui devrait motiver la fixation du numerus clausus - d'assurer une rémunération décente aux chauffeurs et un service de qualité aux clients, avec un temps d'attente aussi court que possible, mais aussi de faire en sorte que les taxis, qu'ils soient de station ou de rue, prennent plus de place qu'aujourd'hui dans les solutions quotidiennes de mobilité des Bruxellois et de leurs visiteurs, comme c'est le cas dans de nombreuses grandes villes et capitales plus ou moins proches de nous.

Le droit européen ne nous permet évidemment pas de prévoir un critère de domiciliation dans les bénéficiaires du régime transitoire, ce qui signifie que les Bruxellois détenteurs d'une licence wallonne ou flamande ne pourront pas bénéficier du régime transitoire le temps de l'examen de leur demande d'autorisation d'exploiter un service de taxi de rue.

L'objectif final est bien évidemment d'assurer que tout le monde soit logé à la même enseigne et respecte le même cadre et les mêmes conditions et qu'il soit mis fin à la situation boiteuse et injuste que nous connaissons depuis septembre.

Pour ce qui est de la période transitoire, en marge du principe de reconnaissance mutuelle qui est toujours d'application, l'ordonnance transitoire restera en vigueur jusqu'au 22 octobre 2022. Ce qui se passera ensuite est incertain pour une série de chauffeurs qui souhaiteraient basculer vers le nouveau régime de taxis bruxellois. Afin d'assurer une transition qui fasse le moins de dégâts, le groupe DÉFI insiste auprès du ministre-président pour que la procédure de demande d'autorisation d'exploiter un service de taxis de rue soit la plus fluide et la plus rapide possible.

Mon groupe insiste également pour que le gouvernement prenne toute la mesure d'une annulation prématurée de l'ordonnance transitoire, afin que l'équilibre propre à la présente ordonnance soit préservé.

M. le ministre-président, vous avez expliqué en commission que, s'il s'avère que cette transition connaît des accroc pour des raisons d'intendance, la durée de cette période sera allongée en fonction des nécessités et que personne ne restera sur le bord du chemin pour un tel motif. Nous comptons donc sur vous pour

moet het gewest de sector blijven ontwikkelen en iedereen die eraan wil deelnemen, ondersteunen.

que cette transition ne laisse effectivement personne sur le bord du chemin.

Enfin, il est urgent de mettre fin au conflit qui oppose le secteur des taxis et le secteur LVC. Le constat n'est pas manichéen. Il est urgent de ramener enfin la sérénité au secteur, d'offrir de la stabilité et de la sécurité juridique pour tous.

Le secteur des taxis doit être modernisé, et l'ordonnance taxi réformée. Cette réforme doit se faire au service des chauffeurs, en leur assurant une rémunération décente, au service des usagers, en leur proposant un service de qualité, rapide et à des prix attractifs, et au service de la mobilité bruxelloise, en veillant à ce que les taxis, qu'ils soient de station, de rue ou de cérémonie, fassent davantage partie de l'éventail des modes de déplacement utilisés par les usagers, valides ou moins valides, résidents, navetteurs ou de passage.

Les taxis - les Uber, Heetch, Bolt, Taxis verts, Taxis bleus, Taxis ucclois, Victor Cab et autres - doivent participer au modèle de mobilité de demain. Avec des taxis plus attractifs, certains automobilistes feront leurs comptes et choisiront peut-être de renoncer à leur voiture si leurs besoins sont bien couverts.

La Région doit stimuler ce secteur et soutenir tous ceux qui souhaitent contribuer à son essor, pour en faire un acteur incontournable de la mobilité à Bruxelles.

233

Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).- De voorbije drie weken voerden we in de commissie voor de Binnenlandse Zaken lange en boeiende debatten over zowel het overkoepelende concept van de taxihervorming als de kleinste details en uitzonderingen. De diensten hebben dat allemaal uitstekend in het verslag verwerkt, waarvoor ik ze wil bedanken.

Het verheugt one.brussels-Vooruit dat het Brussels Parlement vandaag over het nieuwe Taxiplan stemt. We hebben er zeer lang op moeten wachten en ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat we zes jaar verloren hebben. Tijdens de vorige regeerperiode kwam toenmalig minister van Mobiliteit Smet al met een vernieuwd Taxiplan. Heel wat elementen en principes daaruit zijn overgenomen in het plan dat hier vandaag voorligt. Ik betreur het nog steeds dat de vorige versie van het Taxiplan niet is doorgevoerd. Dan was de noodordonnantie van december 2021 ons bespaard gebleven, net als de grote onzekerheid waarmee de chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder werden geconfronteerd. Conflicten tussen die groep en de taxichauffeurs zouden zijn vermeden.

De hele situatie was niet bevorderlijk voor een aangename sfeer in het gewest. Brussel heeft zowel de taxichauffeurs als de chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder nodig. Daarom moeten we ervoor zorgen dat zij allemaal in de beste omstandigheden kunnen werken.

Iedereen beseft al lang dat het oude Taxiplan, dat van 1995 dateert, al jaren niet meer aangepast was aan de veranderende samenleving. Sindsdien zijn gsm en internet

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (en néerlandais).- *One.brussels-Vooruit se félicite que ce plan taxis, tant attendu, soit examiné aujourd'hui par le parlement. Nous avons perdu six ans. Lors de la précédente législature, M. Smet, alors ministre de la mobilité, avait pourtant présenté un plan, dont un grand nombre de principes se retrouvent dans l'ordonnance à l'examen. Je regrette qu'il n'ait pas été adopté à l'époque. Nous aurions pu faire l'économie de l'ordonnance transitoire de décembre dernier et évité des conflits entre chauffeurs LVC et taximen classiques.*

Or, Bruxelles a autant besoin des uns que des autres. Nous devons donc faire en sorte que tous puissent travailler dans les meilleures conditions possibles.

L'ancienne réglementation, qui datait de 1995, n'était plus adaptée à l'évolution de la société. Les plateformes internationales ont fait preuve de créativité pour la contourner.

J'attends depuis longtemps un plan qui réalise un juste équilibre entre les intérêts des différents services de taxis. Cette ordonnance apporte une réponse adéquate.

Aujourd'hui, la qualité du transport rémunéré de personnes n'est pas garantie. Pour one.brussels-Vooruit, l'ordonnance changera la donne en accordant une place centrale à l'utilisateur.

de nieuwe communicatievormen geworden. Internationale platformen gingen een rol spelen in Brussel. Bij gebrek aan een goede wetgeving, sprongen zij creatief met de regels om.

Ik kijk al lang uit naar een plan dat een goed evenwicht tot stand brengt tussen de belangen van de verschillende soorten taxidiensten in het gewest. Met de eengemaakte taxisector biedt deze ordonnantie daar verscheidene antwoorden op en dat is een goede zaak.

De kwaliteit van het bezoldigde personenvervoer is vandaag niet gegarandeerd. One.brussels-Vooruit vindt het cruciaal dat daar met deze ordonnantie verandering in komt. De gebruikers moeten centraal staan.

235 De diensten van de toekomstige straattaxi's zijn transparant en kwalitatief, want je weet wie je chauffeur is, hoeveel je zal moeten betalen en je kunt de chauffeur meteen evalueren. Dat vragen we ook van de nieuwe standplaatstaxi's en de ordonnantie voorziet onder andere in de verplichting om van bij de start van de rit het exacte bedrag aan de klant mee te delen. Dat is nieuw en goed.

Ik gaf in de commissie verschillende voorbeelden van negatieve ervaringen met taxichauffeurs, maar ik wil ze hier niet herhalen want vandaag wil ik positief vooruitkijken. Ik ben verheugd dat deze nieuwe ordonnantie garanties biedt ten aanzien van de klanten en gebruikers op het vlak van veiligheid en kwalitatieve dienstverlening.

Dit plan moet tegemoetkomen aan de steeds stijgende vraag van de Brusselaars, die veel minder een eigen wagen gebruiken. De mobiliteit in Brussel heeft enkele jaren geleden een omslag gemaakt, waarbij de zachte mobiliteit aan belang wint en waarbij de taxi's een steeds belangrijkere plaats innemen. Sinds de ordonnantie van 1995 kent de Brusselse bevolking een stijging van maar liefst 200.000 inwoners, onder wie zeer veel jongeren. Ook de uitgaansgelegenheden in het gewest namen een hoge vlucht, om nog maar te zwijgen over het stijgende toerisme, de groei van de Europese en internationale instellingen en de vele pendelaars die ook van de taxidiensten gebruikmaken.

Taxi's worden steeds belangrijker voor het gewest op het vlak van mobiliteit en die evolutie zal niet stoppen. Dat biedt een enorme groeikans voor die sector en bij uitbreiding voor de werkgelegenheid in het gewest, waar de werkloosheid bij laaggeschoolden zeer hoog ligt. De taxisector biedt ook veel kansen voor nieuwkomers en mensen met een lage scholingsgraad: mannen en vrouwen die minder kansen hebben op de arbeidsmarkt.

Ik heb u in de commissie gevraagd om daar rekening mee te houden bij het bepalen van de examens die moeten worden afgelegd. De taalvereisten zijn voor velen te moeilijk, terwijl de digitale tools in de wagen niet veel taalkennis vereisen. De cursus studeren in het Nederlands of Frans is ook geen sinecure voor veel chauffeurs of kandidaat-chauffeurs. Verder is een examen

Les services des futurs taxis de rue sont transparents et de qualité : on connaît le prix de la course et l'identité du chauffeur, qui peut aussi être évalué. L'ordonnance imposera les mêmes obligations aux nouveaux taxis de station. Je me réjouis qu'elle offre aux clients des garanties de sécurité et de qualité de service.

Ce plan doit répondre à la demande croissante des Bruxellois, qui utilisent beaucoup moins souvent leur propre voiture. Les taxis jouent un rôle de plus en plus important dans la mobilité. Depuis l'ordonnance de 1995, la Région a gagné 200.000 habitants, dont beaucoup de jeunes. Divers facteurs expliquent un recours accru au taxi. Le secteur présente donc un potentiel de croissance énorme, qui se traduira aussi sur le plan de l'emploi, alors que le taux de chômage chez les travailleurs peu qualifiés est très élevé, sans oublier les primo-arrivants.

En commission, je vous ai demandé d'en tenir compte dans la définition des critères de réception aux examens. Les exigences linguistiques sont bien trop pointues, et il est devenu anachronique de demander aux candidats d'apprendre le plan de Bruxelles par cœur.

waarvoor deelnemers een plan van Brussel uit het hoofd moeten leren zeker niet meer van deze tijd.

237 U erkende de problemen en bevestigde dat de opleiding zal worden hervormd. Dat is goed nieuws en wij vragen om daar snel werk van te maken.

In dat kader lijkt het me ook opportuun om rekening te houden met de erkenning van elders of eerder verworven competenties van chauffeurs. Bestuurders die al twee jaar rijden en nooit enige klacht ontvangen hebben, zouden gemakkelijker toegang moeten krijgen tot een bekwaamheidsattest.

Los van de testen is er vandaag ook een groot probleem voor chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder, de toekomstige straattaxi's, die een bekwaamheidsattest willen verkrijgen. De wachtlijst voor de eerste ronde, het volgen van een infosessie, is zeer lang. Sommige chauffeurs kunnen zich daarvoor pas na maanden aanmelden. Daarom pleit ik er opnieuw voor dat u dat probleem dringend aanpakt en ervoor zorgt dat de chauffeurs die zich willen inschrijven daarvoor niet gestraft zullen worden.

Daarnaast blijft one.brussels-Vooruit pleiten voor een vereenvoudigde procedure voor de houders van een Waalse en Vlaamse licentie in een overgangsfase. Het is in het belang van de chauffeurs en van hun gezinnen, maar evengoed van de Brusselaars en van andere gebruikers dat we de knowhow van die chauffeurs niet verloren laten gaan.

Wat de veiligheid van gebruikers betreft wordt de lijst van de zedelijkheidsvoorwaarden voor chauffeurs uitgebreid. Dat is een goede zaak. Een veroordeling wegens seksisme, discriminatie, racisme en xenofobie wordt toegevoegd. Ik heb in de commissie gevraagd om daar expliciet de discriminatie van LGBTQI+-personen aan toe te voegen, want transpersonen of homo's en lesbische koppels voelen zich vaak niet welkom in de taxi's. Ik heb begrepen dat dat kan worden toegevoegd zodra de wetgeving daarover ook veranderd is.

We begrijpen dat een numerus clausus belangrijk is omdat het aanbod voldoende moet zijn, maar het is uiteraard ook belangrijk dat de chauffeurs die er zijn, voldoende ritten kunnen rijden. Het is essentieel om een overaanbod te voorkomen. Voor de gebruikers, de Brusselaars, jongeren, ouderen en toeristen is het uiteraard cruciaal dat het aanbod voldoende is. Vandaag is dat jammer genoeg nog altijd niet het geval.

239 Er is geen voldoende aanbod, dus is het cruciaal om ervoor te zorgen dat de Vlaamse en Waalse licentiehouders die vandaag in Brussel hun diensten leveren, vlot kunnen overschakelen op een Brusselse licentie.

De ordonnantie bepaalt dat er in 2025 een eerste evaluatie wordt uitgevoerd en daarna om de twee jaar. Die tweejaarlijkse evaluatie is positief, want de sector is flexibel en de vraag zal de komende jaren snel stijgen, onder andere door mobility as a

Vous avez confirmé que la formation serait réformée. À cet égard, il me semble aussi opportun de tenir compte des compétences acquises antérieurement. Les chauffeurs qui roulent depuis deux ans sans avoir fait l'objet de la moindre plainte devraient obtenir plus facilement leur certificat de capacité.

Les futurs taxis de rue sont confrontés à un autre problème : le temps d'attente très long pour s'inscrire à la première étape, la séance d'information. Je vous exhorte à prendre ce problème à bras-le-corps et à faire en sorte que ces chauffeurs ne soient pas sanctionnés.

Par ailleurs, one.brussels-Vooruit plaide pour une procédure simplifiée pour les titulaires d'une licence wallonne ou flamande. Il est dans l'intérêt des Bruxellois que leur savoir-faire ne soit pas perdu.

Les conditions de moralité ont été revues à la hausse pour assurer la sécurité des utilisateurs, et c'est une bonne chose. J'ai demandé en commission de mentionner explicitement la discrimination à l'encontre des personnes LGBTQI+, mais cela ne sera possible que lorsque la législation aura été modifiée.

Le numerus clausus est important pour éviter un excédent de l'offre, car les chauffeurs actuels doivent pouvoir effectuer un nombre suffisant de courses, mais il est aussi essentiel de garantir une offre suffisante aux Bruxellois et aux touristes. Ce n'est malheureusement pas encore le cas.

L'ordonnance prévoit une première évaluation en 2025, puis tous les deux ans, et à juste titre, car la demande augmentera rapidement ces prochaines années. Les contrôles seront déterminants, mais nous constatons que, déjà aujourd'hui, Bruxelles Mobilité ne dispose pas de personnel suffisant pour les mener à bien.

M. le ministre-président, vous avez confirmé que les arrêtés d'exécution, qui joueront un rôle important dans la mise en œuvre de l'ordonnance, seront élaborés en étroite concertation

service. Controle zal ook een belangrijk element zijn. De nieuwe ordonnantie moet correct toegepast worden.

De administratie wordt in de ordonnantie met verschillende taken belast. We merken echter nu al dat Brussel Mobiliteit niet over voldoende personeel beschikt om zijn huidige taken te kunnen uitvoeren. Wij vragen dan ook dat voldoende mensen worden vrijgesteld om te zorgen voor een degelijke follow-up van de aanvragen van licenties en de controle op het goed uitvoeren van de ordonnantie.

De uitvoeringsbesluiten zullen heel bepalend zijn voor de uitvoering van deze ordonnantie en de minister-president bevestigde dat die in nauw overleg met de sector zullen worden opgesteld. Ik verzoek u nogmaals om alle partners daarbij te betrekken.

In de commissie zei u meermaals dat de noodordonnantie zou worden verlengd tot 22 oktober 2022. Dat zou chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder met een Vlaamse en Waalse licentie voldoende tijd moeten bieden om een Brusselse licentie te verkrijgen. We kijken nu met ongerustheid uit naar 12 juni en naar de uitspraak van het Grondwettelijk Hof. Hebt u oplossingen achter de hand om nieuwe drama's te voorkomen?

Tot slot bedankt one.brussels-Vooruit de verschillende actoren die zes jaar geleden en de voorbije maanden meegewerkt hebben aan deze ordonnantie. We kijken met spanning uit naar de uitvoeringsbesluiten, waarin nog veel belangrijke knopen moeten worden doorgehakt. We vertrouwen erop dat u en de regering de juiste beslissingen zullen nemen voor de klanten, de gebruikers, de Brusselse mobiliteit en de chauffeurs.

²⁴¹ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Na het lange wachten op het Taxiplan had ik liever een andere conclusie willen trekken. Helaas staat in dit dossier de visie van Les Engagés lijnrecht tegenover de visie van de regering, en in het bijzonder van de PS en Ecolo.*

U legt de verantwoordelijkheid voor de puinhoop van de voorbije zeven jaar bij de platforms en de chauffeurs die er gebruik van hebben gemaakt om de Brusselaars een dienst aan te bieden. Wij wijten de situatie aan de passieve houding van de regering en de taxilobby, die een te grote invloed op de tekst heeft uitgeoefend.

Voorts ziet u de vooruitzichten voor de sector heel somber in, met zeer lage quota om de sector te beschermen. Wij hebben daarentegen vertrouwen in het vermogen van de chauffeurs om een kwaliteitsvolle dienst te leveren en geloven in de groei van de sector.

Tot slot blijft u de chauffeurs in twee categorieën indelen met voorwaarden die hen tegen elkaar opzetten, terwijl wij hen willen samenbrengen en hun dezelfde arbeidsvoorwaarden, rechten en plichten willen toekennen.

avec le secteur. Je vous demande d'y associer tous les partenaires.

En commission, vous avez répété que l'ordonnance transitoire serait prolongée jusqu'au 22 octobre, pour donner aux chauffeurs LVC titulaires d'une licence wallonne ou flamande le temps d'obtenir une licence bruxelloise. Nous attendons à présent avec anxiété l'arrêt que la Cour constitutionnelle devrait rendre ce 12 juin. Avez-vous prévu des solutions pour éviter de nouveaux drames ?

One.brussels-Vooruit fait confiance au gouvernement pour prendre des décisions favorables aux clients, aux utilisateurs, aux chauffeurs et à la mobilité bruxelloise.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Après cette longue période d'attente, ces interminables discussions en commission et ces nombreuses manifestations, il n'est guère aisé, aujourd'hui, de prendre la parole du haut de cette tribune et j'aurais préféré pouvoir tirer une autre conclusion.

Malheureusement, celle qui s'impose à moi se résume à quelques mots, que je vous adresse clairement et avec lucidité : la vision politique que Les Engagés portent sur ce dossier est diamétralement opposée à celle portée par ce gouvernement et, singulièrement, par ses composantes PS et Ecolo.

Nos visions politiques s'opposent plus précisément sur trois grands points qui circonscrivent l'ensemble de ce dossier.

D'abord, nos visions s'opposent sur la responsabilité du capharnaüm que nous avons à déplorer depuis maintenant sept ans. Vous la faites porter aux plateformes et aux chauffeurs qui les ont utilisées pour offrir un service aux Bruxellois. Nous la mettons sur le compte de l'inaction de votre gouvernement et sur le lobby des patrons d'écuries de taxis qui ont exercé une influence bien trop grande sur l'élaboration de ce texte.

Wij zouden dus andere keuzes hebben gemaakt. Wij zouden alle VVB-chauffeurs die in Brussel actief zijn, of hun licentie nu Brussels, Waals of Vlaams is, het recht hebben gegeven om onder de nieuwe ordonnantie te blijven werken.

Nos visions s'opposent également quant aux perspectives du secteur. Vous les voyez réduites, restreintes, nécessitant des quotas très faibles destinés à protéger le secteur comme s'il se mourait. Nous avons au contraire confiance dans la capacité des chauffeurs à rendre un service de qualité aux Bruxellois et nous croyons à la croissance de ce secteur et à son développement.

Troisième point sur lequel nos visions politiques entrent en conflit : l'unification du secteur. Vous vous obstinez à définir deux catégories de chauffeurs et vous créez des conditions qui les opposent, tandis que nous entendons les réunir et leur donner les mêmes conditions de travail, les mêmes droits et les mêmes devoirs.

Cette différence de vision politique se traduit dans le corps du texte qui nous est soumis. Nous aurions fait d'autres choix et je vous renvoie aux amendements que nous avons déposés et que vous avez malheureusement rejetés. Nous aurions considéré les taxis de rue et de station comme des taxis au sens du Code de la route. Et nous aurions donné à tous les chauffeurs LVC actifs à Bruxelles, que leur licence soit bruxelloise, wallonne ou flamande, le droit de continuer à travailler dans le cadre de la nouvelle ordonnance.

²⁴³ *Wij zouden zijn afgestapt van het archaische systeem van kooplicenties door diegenen te vergoeden die destijds een licentie hebben gekocht.*

Nous serions sortis du système archaïque de revente de la licence en indemnisant, au moyen d'un fonds ad hoc, ceux qui l'ont achetée à l'époque.

Wij zouden een onafhankelijke instantie in het leven hebben geroepen om elk jaar de numerus clausus opnieuw te beoordelen.

Nous aurions créé un organe indépendant qui fixe et réévalue tous les ans le niveau du numerus clausus.

U stelt een tekst voor waarin we fundamenteel niet geloven, die juridisch zeer zwak is, die de werkgelegenheid afremt, de kwaliteit van de dienstverlening vermindert, de prijzen doet stijgen, de wachttijden verlengt en de groene transitie vertraagt.

Vous nous proposez un texte auquel nous ne croyons pas fondamentalement, même s'il accorde des concessions et contient quelques avancées. Il est juridiquement très faible et fera sans aucun doute l'objet d'actions en justice. Il freinera la création d'emplois, diminuera la qualité du service, augmentera les prix, allongera les temps d'attente et ralentira la transition que nous appelons de nos vœux dans le domaine de la mobilité.

Wat een puinhoop! Ik hoop dat de chauffeurs een kwaliteitsvolle dienst zullen blijven aanbieden. Misschien zult u er dan eindelijk van overtuigd raken dat het betalend personenvervoer een sector met toekomst is en dat alle spelers een gelijke behandeling verdienen.

Quel gâchis, M. le ministre-président ! La seule lueur d'espoir émane des chauffeurs de taxi et des chauffeurs LVC que je rencontre. Les chauffeurs LVC et leurs représentants ont réalisé un travail de mobilisation, difficile mais indispensable. Les chauffeurs de taxi m'ont dit être conscients de la situation et souhaiter un cadre régulateur dans un secteur en développement.

L'idéal est que les chauffeurs continuent de faire de leur mieux pour offrir un service de qualité aux Bruxellois. Ce n'est peut-être qu'alors que vous serez finalement convaincu que le transport rémunéré de personnes est un secteur d'avenir qui doit se développer et que tous les acteurs méritent d'être considérés sur un pied d'égalité.

²⁴⁵ **Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).**- In het Nederlands zeggen we "beter laat dan nooit". Die uitdrukking is in dit geval echter niet op haar plaats. De regering heeft immers veel te veel tijd verspild aan interne verdeeldheid. Dit dossier had nochtans al tijdens de vorige regeerperiode afgerond moeten zijn, maar

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Ce dossier aurait déjà dû être bouclé pendant la législature précédente, mais le PS a empêché le ministre Smet de réaliser ses projets de réforme. Et ce texte s'est encore fait attendre près de trois ans sous cette législature. Pendant tout ce temps, les revenus de*

de PS, de grootste meerderheidspartij, waartoe u ook behoort, verhinderde dat minister Pascal Smet zijn hervormingsplannen kon doorvoeren.

Ook tijdens deze regeerperiode hebben we bijna drie jaar op deze tekst moeten wachten. Al die tijd verkeerden vele gezinnen in grote onzekerheid over hun baan en wisten ze niet of ze op het eind van de maand nog wel een inkomen zouden hebben. Het getalm leidde ook tot talrijke betogingen met heel wat fileleed tot gevolg.

Inhoudelijk lijkt de hervorming op het eerste gezicht een duidelijk kader te scheppen voor duizenden werknemers, die heel lang in onzekerheid leefden. Bij een grondige analyse van de tekst wordt echter duidelijk dat die toch nog heel wat grijze zones bevat en vaak onsamenhangend is. Daarom zal de CD&V hem niet ondersteunen.

Uw initiële uitgangspunt was dat u de sector wilde uniformiseren, met gelijke spelregels voor iedereen. Daar komt echter niets van terecht, want de tekst die nu voorligt, maakt nog steeds een onderscheid in de sector.

²⁴⁷ Een van de incoherenties waarnaar al vele collega's hebben verwezen, zijn de licenties van de traditionele taxi's. Zo hebben we geen antwoord gekregen op de vraag hoeveel mensen of bedrijven hun licentie zullen kunnen overdragen. Die discriminatie is al een probleem op zich, maar bovendien zet ze de deur open voor beroepsprocedures tegen de ordonnantie.

De ordonnantie bevat overigens nog andere vormen van discriminatie, zoals de numerus clausus, die door alle partijen ter discussie wordt gesteld. U hebt in de commissie geprobeerd om ons gerust te stellen dat de numerus clausus moet worden opgevat als een middel om zo veel mogelijk mensen te laten werken, maar we weten vandaag nog altijd niet wat de grootte van het speelveld is. Ik hoop dat u uw oorspronkelijke logica zult aanhouden en zult kiezen voor de middenweg die werd voorgesteld in de schatting van Deloitte, maar als ik een aantal mensen uit uw partij en andere meerderheidspartijen hoor, dan twijfel ik daar toch aan.

Ook de manier waarop de prijscontroles zullen worden uitgevoerd, roept vragen op. Voorts is het vreemd dat met Groen in de regering zo'n belangrijk thema als de vergroening van het wagenpark niet eens voorkomt in de tekst.

Volgens sommige collega's doen heel wat mensen, vooral vrouwen, maar ook mensen uit de LGBTQ+-gemeenschap, liever een beroep op Uber en andere deelplatformbedrijven dan op klassieke taxi's, omdat ze zich daar meer welkom en veiliger voelen. Dat kan tellen als vaststelling en conclusie. De verbetering van de dienstverlening, waaronder beleefdheid en respect voor de klant, is een van de vier doelstellingen van de hervorming, maar hoe zult u dat concreet aanpakken? Met een doelstelling alleen kom je nergens. Hoe wilt u die doelstelling bereiken en handhaven?

nombreuses familles étaient incertains et la ville a été engorgée par de nombreuses manifestations.

Si, à première vue, la réforme semble créer un cadre clair, le texte comporte encore de nombreuses zones d'ombre et est souvent incohérent.

C'est pourquoi le CD&V ne le soutiendra pas.

Vous vouliez uniformiser le secteur et appliquer les mêmes règles à tous, mais le texte qui nous est soumis perpétue des différences.

Ainsi, le flou concernant le transfert des licences des taxis traditionnels pose problème. Il ouvre la voie à des procédures de recours contre l'ordonnance.

Le numerus clausus, contesté par toutes les parties, est une autre forme de discrimination. Quoi qu'il en soit, j'espère que vous l'établirez sur la base de l'estimation de Deloitte, mais, vu certains propos de la majorité, j'en doute.

Le contrôle des prix soulève également des questions. Il est aussi étonnant que le texte n'aborde pas l'importante question de la verdurisation du parc automobile.

Il semblerait enfin que de nombreuses personnes, préfèrent les services des plateformes qu'elles estiment plus accueillants et sûrs que ceux des taxis classiques. Comment entendez-vous concrètement améliorer le service, notamment la courtoisie et le respect des clients ?

249 In dezelfde geest rijst de vraag wat de regering zal doen om het beroep te vervrouwelijken.

In verband met het concurrentieprobleem dat wordt veroorzaakt door exploitanten van taxidiensten die een vergunning hebben ontvangen van de bevoegde autoriteiten in het Vlaams of Waals Gewest, bevestigt u dat dat zonder samenwerkingsovereenkomst maar moeilijk geregeld kan worden. Waar blijft dat overleg met de andere twee gewesten?

Dit is dus een onevenwichtig en onvolledig Taxiplan, dat heel wat juridische onzekerheden bevat. U bent minister-president en moet eigenlijk boven het getouwtrek van de partijen staan. U had de rol van onpartijdige scheidsrechter moeten vervullen, maar u hebt ervoor gekozen om u voor de kar van een groep te laten spannen. Bovendien gebeurde dat zo flagrant dat u het niet kon of misschien niet wou verstoppen.

Enkele meerderheidspartijen hebben enkele maanden geleden, ook bij de bespreking van de noodordonnantie, de wens geuit om iedereen eerlijk te laten blijven werken. Als de tekst in deze vorm wordt goedgekeurd, dan vrees ik dat heel veel collega's hun woorden zullen moeten inslikken en dat heel wat beloftes niet zullen worden nageleefd. Ik kan deze ordonnantie dan ook niet steunen.

251 **De heer Pepijn Kennis (Agora).**- Ik vertegenwoordig niet alleen de Brusselse Burgerassemblee, maar inzake mobiliteit ook bijvoorbeeld het burgerpanel 'Make your Brussels Mobility', een ander initiatief betreffende deliberatieve democratie in dit parlement. Dat burgerpanel heeft zich niet expliciet over de taxi's uitgesproken. Ik vind dat jammer, want we stellen vast dat de klassieke representatieve politiek er veel langer over heeft gedaan om dit probleem op te lossen en de belangen tegen elkaar af te wegen. Veel collega's hebben bovendien gezegd dat dat niet evenwichtig is gebeurd. Dat is natuurlijk een kwestie van ieders interpretatie. Toch denk ik dat dit dossier illustreert dat politieke partijen wel compromissen kunnen sluiten, maar dat dat niet altijd in het algemeen belang is. Een deliberatief panel en een meer participatieve democratie hadden misschien sneller en efficiënter resultaat kunnen opleveren.

Ik onthoud me bij de stemming over deze ordonnantie omdat ik daarvoor geen mandaat heb van een burgerpanel.

253 **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *We hebben een diepgaand, sereen debat gevoerd over deze kwestie.*

Het was noodzakelijk om de ordonnantie van 1995 te vervangen door hedendaagse regelgeving. De hervorming is het resultaat van overleg met de hele sector en zal de taxisector een nieuwe dynamiek geven.

Ten eerste wordt het onderscheid tussen klassieke taxi's en verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder opgeheven, zodat er een eengemaakte taxisector komt, met dezelfde verplichtingen voor chauffeurs en uitbaters. Toch wordt

Qu'envisage le gouvernement pour féminiser la profession ?

Où en est la consultation avec les deux autres Régions pour résoudre le problème de concurrence avec les services de taxis auxquels elles ont délivré des licences ?

Ce plan taxis est déséquilibré et incomplet et comporte de nombreuses incertitudes juridiques. En tant que ministre-président, vous auriez dû faire preuve d'impartialité au lieu de choisir de manière si flagrante de servir les intérêts d'un groupe.

Il y a quelques mois, certains partis de la majorité ont exprimé une volonté d'équité. Si ce texte est approuvé, je crains que de nombreux collègues doivent revenir sur leurs propos.

M. Pepijn Kennis (Agora) (en néerlandais).- *Je regrette que le panel citoyen "Make your Brussels Mobility", que je représente également, ne se soit pas prononcé sur la problématique des taxis.*

Ce dossier illustre bien le fait que les compromis ne se font pas toujours dans l'intérêt de tous. Peut-être un panel délibératif et une démocratie participative se seraient-ils révélés plus rapides et plus efficaces.

Faute de mandat, je m'abstiendrai lors du vote.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Je tiens tout d'abord à remercier les services pour le travail de qualité fourni dans des conditions inhabituelles et l'ensemble des membres de la commission des affaires intérieures et des membres invités pour leurs contributions. Le débat a été à la fois approfondi et serein, loin de toute l'agitation d'il y a quelques mois.

Il était indispensable de remplacer l'ordonnance de 1995 par un nouveau cadre réglementaire adapté aux enjeux contemporains. Cette réforme est le résultat d'une concertation menée avec l'ensemble du secteur et contient des avancées majeures qui

er nog een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën: standplaatstaxi's, straattaxi's en ceremonietaxi's.

Voor het aantal taxi's wordt er nog steeds een numerus clausus gehanteerd om te hevige concurrentie te vermijden, want dat zou schadelijk zijn voor de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid.

²⁵⁵ *(verder in het Nederlands)*

Voorts worden de reserveringsplatformen geïntegreerd. De erkenning van de tussenpersonen voor reserveringen, die tot voor kort buiten de gewestelijke regelgeving vielen, is een van de grote vernieuwingen in deze ordonnantie. Voortaan zijn die tussenpersonen gehouden aan morele voorwaarden, beroeps- en solvabiliteitsvoorwaarden. Zo is een erkenning door het gewest vereist om diensten als reserveringstussenpersoon te mogen aanbieden.

Die omkadering staat centraal, gezien het belang van bepaalde actoren in de dienstenketen. Zo is in de nieuwe ordonnantie opgenomen dat voortaan elke reserveringstussenpersoon, platform of telefooncentrale moet beschikken over een gewestelijke erkenning en alleen ritten mag toewijzen aan exploitanten en chauffeurs die gemachtigd zijn om in Brussel te werken. Ze mogen bovendien geen exclusiviteit eisen van chauffeurs of exploitanten.

Ten slotte moeten de reserveringstussenpersonen voortaan de gewestelijke regelgeving naleven, transparant zijn over hun tarieven en het gewest bepaalde informatie en gegevens verstrekken.

Nieuwe taxivergunningen, die niet langer overdraagbaar zijn, zullen alleen aan natuurlijke personen worden uitgereikt om de positie van de chauffeurs-exploitanten te versterken. Zij maken vandaag de overgrote meerderheid van de exploitanten uit. Zo willen we speculatie met de vergunningen tegengaan.

Houders van een nieuwe vergunning mogen hun activiteit nog wel beoefenen via een rechtspersoon, onder meer voor de aankoop van voertuigen, de aanwerving van chauffeurs enzovoort.

²⁵⁷ *(verder in het Frans)*

Voorts was het de bedoeling om de overgang zo vlot mogelijk te regelen. De nieuwe regelgeving voorziet in een automatische

permettront une nouvelle dynamique pour le secteur des taxis bruxellois. Je vais ici en souligner quelques-unes.

Tout d'abord, elle va permettre d'unifier le secteur des taxis classiques et les services de location de voitures avec chauffeur, au sein d'un secteur unique. En effet, les exigences de base sont communes aux chauffeurs et aux exploitants. Le nouveau cadre réglementaire permettra cependant une diversification des taxis pour répondre aux différents besoins des usagers. À l'issue de longues discussions, il a été décidé de répartir les services en trois secteurs : le taxi de station, le taxi de rue et le taxi de cérémonie.

Le nombre de véhicules de taxi autorisés à proposer leurs services reste soumis à un système de numerus clausus tel qu'il existe déjà aujourd'hui, afin d'éviter une trop forte concurrence entre les opérateurs qui nuirait à la qualité et à la sécurité du service proposé et des usagers.

(poursuivant en néerlandais)

En outre, les plateformes de réservation ont été intégrées. La reconnaissance de ces intermédiaires constitue l'une des plus grandes avancées de cette ordonnance. Ils seront désormais soumis à des conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité.

Tout intermédiaire, plateforme ou central téléphonique, devra disposer d'un agrément régional et ne pourra attribuer les courses qu'aux exploitants et chauffeurs habilités à opérer à Bruxelles, sans leur imposer aucune exclusivité.

Les intermédiaires seront tenus de respecter la réglementation bruxelloise, d'appliquer des tarifs transparents et de fournir certaines données à la Région.

Les licences ne seront plus cessibles et ne seront attribuées qu'à des personnes physiques, même si celles-ci exercent leur activité sous la forme d'une personne morale.

(poursuivant en français)

Il s'agissait également d'assurer une transition optimale pour les acteurs existants. Le nouveau cadre réglementaire prévoit ainsi

overgangsregeling voor de klassieke taxi's, die standplaatstaxi's worden. De chauffeurs die voor verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder werken, kunnen chauffeurs van straattaxi's worden als ze dat wensen. Daarvoor volstaat een eenvoudige aanvraag binnen de drie maanden nadat de nieuwe ordonnantie van kracht is geworden. De vergunningen worden binnen de zes maanden verstrekt.

Er is ook een administratieve vereenvoudiging gepland voor de uitreiking van de certificaten.

In overleg met de betrokken instanties werken we nog aan de besluiten.

Overigens verwijst ik naar het verslag van de werkzaamheden in de commissie. Er valt niets nieuws te melden. Wel heb ik gevraagd welke gevolgen de nietigverklaring van de noodordonnantie kan hebben. We moeten op het ergste voorbereid zijn.

De meeste amendementen die vandaag aan bod komen, werden al eerder behandeld. De Raad van State deelt ons standpunt dat de taakverdeling tussen de uitvoerende en de wetgevende macht gerespecteerd moet worden. Dat wil niet zeggen dat we transparantie uit de weg gaan: er volgen nog besprekingen met de taxisector en het parlement is nog steeds gemachtigd om de regering te controleren.

²⁵⁹ *Wat de amendementen van de heer Weytsman betreft, heb ik al het belang van het onderscheid tussen straattaxi's en standplaatstaxi's uitgelegd. De Raad van State was overigens niet van oordeel dat het ontwerp van ordonnantie discriminerend is.*

Ook over de automatische overgangsregeling, die de overgang zo soepel mogelijk moet doen verlopen, heb ik het al gehad. Het is geenszins de bedoeling om de verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder te benadelen. De noodordonnantie van december 2021 was een tijdelijke maatregel. We moesten vermijden dat chauffeurs hun beroep niet langer zouden kunnen uitoefenen.

We wilden een transparant controlesysteem invoeren.

Ik sta niet achter de amendementen, maar sta wel nog open voor een debat.

De stemming van vandaag is een belangrijke mijlpaal. Enkele maanden geleden nog schreef de pers dat we nooit een consensus zouden bereiken over dit dossier. Uiteindelijk hebben we een

une transition automatique pour les taxis actuels, qui deviendront des taxis de station, et une transition accompagnée pour les chauffeurs LVC bruxellois qui souhaitent devenir des taxis de rue. Ces derniers devront en faire la demande par une simple déclaration auprès de Bruxelles Mobilité dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Entre-temps, ils pourront bien entendu exercer leurs activités comme tels. Les autorisations seront délivrées dans les six mois, pour autant que les candidatures s'inscrivent dans le cadre de l'ordonnance et des arrêtés d'exécution.

Une simplification de la gestion administrative au bénéfice des chauffeurs de taxi et de l'administration régionale est prévue, notamment par la délivrance de certificats de capacité à durée indéterminée.

Nous travaillons à l'élaboration de ces arrêtés, en concertation avec toutes les parties prenantes.

Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit en commission mais me référer à l'excellent rapport qui a été rédigé. Je pense qu'il reprend la plupart des questions posées et qu'il n'y a pas d'éléments nouveaux. J'ai toutefois demandé que l'on se penche sur les conséquences d'une éventuelle annulation de l'ordonnance transitoire. J'espère que cette éventualité ne se confirmera pas, mais nous devons toujours nous préparer au pire.

En ce qui concerne les amendements, ce sont globalement les mêmes que ceux qui ont été déposés, entre autres en ce qui concerne un débat au niveau du parlement. Nous estimons - et le Conseil d'État est du même avis - que cela relève de la répartition des tâches entre les pouvoirs législatif et exécutif et qu'il n'y a donc pas lieu de mener ce débat ici. Cela ne signifie toutefois pas qu'il n'y aura pas de transparence. En effet, une discussion avec le secteur est prévue et les parlementaires peuvent bien entendu exercer leur droit de contrôle sur le gouvernement.

Concernant les amendements de M. Weytsman, j'ai déjà expliqué pourquoi la différence entre taxis de rue et taxis de station était pertinente. Bien que ces métiers aient beaucoup en commun, il y a des spécificités. Le Conseil d'État n'a d'ailleurs pas considéré que le projet d'ordonnance était discriminatoire.

Nous avons aussi répondu sur le transfert automatique, que nous avons voulu le plus simple et le plus souple possible. Il n'y aucune volonté de punir le secteur LVC qui rejoindrait le secteur des taxis de rue. L'objectif était simplement de partir de la réalité actuelle, qui est que l'ordonnance transitoire de décembre 2021 est temporaire. Si elle prend fin, nous revenons à la situation de départ ! Il convenait d'assurer cette transition et d'éviter que des chauffeurs soient dans l'incapacité d'exercer leur métier.

Le système doit aussi fonctionner de manière transparente et traçable, puisqu'il s'agit d'une clientèle privée. Nous ne voulons rien empêcher, mais trouver un mécanisme de contrôle.

Pour le reste, comme je l'ai déjà dit en commission, je ne soutiendrai pas les amendements que vous avez déposés

werkbaar compromis bereikt, ook al is niemand daar 100% tevreden over.

aujourd'hui. Le dossier n'est pas clos pour autant et nous aurons l'occasion d'en reparler.

Le vote d'aujourd'hui est une étape importante. Il y a quelques mois encore, la presse aurait qualifié un tel consensus d'impossible. Finalement, c'est le genre de texte qui ne convient à personne, puisque nul n'y trouve réponse à toutes ses attentes. Mais comme je suis d'une nature optimiste, je pense que nous ne sommes peut-être pas tout à fait dans le faux et que nous avons réussi à trouver un équilibre, qui est par nature imparfait.

D'ailleurs, selon certains articles de presse, le gouvernement s'est soumis au lobby des écuries de taxis, tandis que d'autres prétendent que nous sommes pieds et poings liés face aux multinationales. L'exercice auquel nous nous sommes astreints a consisté à trouver un équilibre.

M. le président.- La discussion générale conjointe est close.

261 *Volgens sommige persartikels is de regering gezwicht voor de taxilobby, volgens andere hebben we ons met hand en tand tegen de multinationals verzet. We hebben gewoon een evenwicht moeten zoeken.*

263 **De voorzitter.-** De samengevoegde algemene bespreking is gesloten.

263 *Artikelsgewijze bespreking*

Discussion des articles

263 **De voorzitter.-** Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie betreffende taxidiensten (nrs. A-541/1 en 2 – 2021/2022), op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance relative aux services de taxis (nos A-541/1 et 2 – 2021/2022), sur la base du texte adopté par la commission.

263 *Artikel 1*

Article 1er

Geen bezwaar?

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Adopté.

263 *Artikel 2*

Article 2

Geen bezwaar?

Pas d'observation ?

Aangenomen.

Adopté.

263 *Artikel 3*

Article 3

263 **De voorzitter.-** Een amendement nr. 3 wordt ingediend door de heer David Weytsman, en luidt als volgt:

M. le président.- Un amendement n° 3 a été déposé par M. David Weytsman, libellé comme suit :

In 5°, de woorden "met uitzondering van de ritten voor zijn eigen klanten" toe te voegen na de woorden "door een niet-erkende reserveringsbemiddelaar".

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

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

L'amendement et l'article sont réservés.

263 *Artikel 4*

Article 4

263 **De voorzitter.-** Een amendement nr. 1 wordt ingediend door de heren Youssef Handichi en Francis Dagrín, en luidt als volgt:

M. le président.- Un amendement n° 1 de MM. Youssef Handichi et Francis Dagrín, libellé comme suit :

"Het § 2 te vervangen door hetgeen volgt:

"§ 2. Het maximale aantal voertuigen waarvoor identificatievignettes mogen worden afgegeven, de reservevoertuigen niet inbegrepen, wordt voor de standplaatstaxi's enerzijds en voor de straattaxi's anderzijds, bij ordonnantie vastgesteld, na bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de standplaatstaxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de straat-taxidiensten.

Deze quota's worden voor de eerste maal vastgesteld in het jaar waarin deze ordonnantie in werking treedt en vervolgens om de twee jaar."

Een amendement nr. 4 wordt ingediend door de heer David Weytsman, en luidt als volgt:

"§ 5 schrappen."

De stemming over de amendementen en het artikel wordt aangehouden.

263 *Artikel 5*

Geen bezwaar?

Aangenomen.

263 *Artikel 6*

263 **De voorzitter.**- Een amendement nr. 5 wordt ingediend door de heer David Weytsman, en luidt als volgt:

"In het § 4, het punt 2° te schrappen."

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

263 *Artikelen 7 tot 30*

Geen bezwaar?

Aangenomen.

263 *Artikel 31*

263 **De voorzitter.**- Een amendement nr. 2 wordt ingediend door de heren Youssef Handichi en Francis Dagrin, en luidt als volgt:

"Het § 1 te vervangen door wat volgt:

"§ 1 de tarieven worden als volgt vastgelegd:

1° voor het transport via standplaatstaxi's en straattaxi's:

"Remplacer le § 2 par ce qui suit :

"§ 2. Le nombre maximum de véhicules pour lesquels des vignettes d'identification peuvent être délivrées, les véhicules de réserve non compris, est fixé, pour les taxis de station, d'une part, et pour les taxis de rue, d'autre part, par ordonnance, après discussion au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des services de taxis de rue.

Ces quotas sont déterminés une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans.""

Un amendement n° 4 a été déposé par M. David Weytsman, libellé comme suit :

"Supprimer le § 5."

Les amendements et l'article sont réservés.

Article 5

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 6

M. le président.- Un amendement n° 5 a été déposé par M. David Weytsman, libellé comme suit :

"Au § 4, supprimer le point 2°."

L'amendement et l'article sont réservés.

Articles 7 à 30

Pas d'observation ?

Adoptés.

Article 31

M. le président.- Un amendement n° 2 de MM. Youssef Handichi et Francis Dagrin, libellé comme suit :

"Remplacer le § 1er par ce qui suit :

"§ 1er. Les tarifs sont fixés comme suit :

1° pour le transport par taxis de station et de rue :

a) voor al deze diensten, met of zonder reservering:

i) het tarief voor het afhalen van de gebruiker: 2,40 euro tussen 06.00 en 22.00 uur en 4,40 euro tussen 22.00 en 06.00 uur;

ii) het tarief per kilometer: 1,80 euro per kilometer voor trajecten binnen het Brussels Gewest en 2,70 euro per kilometer voor het gedeelte van het traject buiten het Brussels Gewest;

iii) het wachttarief, wanneer de taxi rijdt met een snelheid van minder dan 16,5 km/u, bedraagt 0,50 euro per minuut;

b) voor die diensten die op basis van reservering worden verleend, wordt het samengestelde minimum- en maximumtarief dat van toepassing is ter aanvulling op het onder a), ii) bedoelde tarief, voor het eerst vastgesteld in het jaar van de inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaatstaxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de straattaxidiensten;

c) de reserveringsplatformen mogen over de onder a) en b) bepaalde tarieven geen commissie van meer dan 15% innen;

d) voor de standplaatstaxidiensten zonder reservering wordt het vaste samengestelde tarief dat van toepassing is ter aanvulling op het onder a), ii) bedoelde tarief, voor het eerst vastgesteld in het jaar van inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van standplaatstaxidiensten;

e) de in de vorige leden vastgestelde tarieven worden voor het eerst herzien in het jaar van inwerkingtreding van deze ordonnantie en vervolgens om de twee jaar bij ordonnantie, na bespreking in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement met een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de standplaatstaxidiensten en een of meer vertegenwoordigers van de exploitanten van de straattaxidiensten.

Bij een inflatie van meer dan 3 % worden de tarieven automatisch geïndexeerd op basis van de "gezondheidsindex";

2° voor de ceremoniële taxidiensten bepaalt de regering het vaste tarief."

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

Artikelen 32 tot 46

Geen bezwaar?

Aangenomen.

a) pour l'ensemble de ces services, avec ou sans réservation :

i) la prise en charge de l'usager : 2,40 euros entre 6 h et 22 h et 4,40 euros entre 22 h et 6 h ;

ii) le tarif au kilomètre : 1,80 euro par kilomètre pour les trajets effectués dans les limites de la Région bruxelloise et 2,70 euros par kilomètre pour la partie du parcours située en dehors de la Région bruxelloise ;

iii) le tarif d'attente, lorsque le taxi roule à une vitesse inférieure à 16,5 km/h, est de 0,50 euro par minute ;

b) pour ceux de ces services qui sont prestés moyennant réservation, les tarifs composés minimum et maximum applicables complémentirement au tarif visé au point a), ii) sont fixés une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de rue ;

c) les plateformes de réservation ne peuvent prendre une commission sur les tarifs déterminés aux a) et b) supérieure à 15 % ;

d) pour les services de taxis de station sans réservation, le tarif composé fixe applicable complémentirement au tarif visé au point a), ii) est fixé une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station ;

e) les tarifs fixés aux alinéas précédents sont revus une première fois dans l'année de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance puis tous les deux ans par ordonnance, après discussion au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale avec un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de station et un ou plusieurs représentants des exploitants des services de taxis de rue.

Si l'inflation dépasse les 3 %, les tarifs sont automatiquement indexés sur la base de "l'indice santé" ;

2° pour les services de taxis cérémoniels, le gouvernement détermine le tarif fixe.""

L'amendement et l'article sont réservés.

Articles 32 à 46

Pas d'observation ?

Adoptés.

Artikel 47

De voorzitter.- Een amendement nr. 6 wordt ingediend door de heer David Weytsman, en luidt als volgt:

"In § 1 worden de woorden "de exploitatievergunningen voor een taxidienst" vervangen door het woord "vergunningen" en de woorden "of straattaxi's" worden toegevoegd na het woord "standplaatstaxi's".

In § 3 worden de woorden "van taxidiensten" ingevoegd na de woorden "de exploitanten".

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

Artikel 48

De voorzitter.- Een amendement nr. 7 wordt ingediend door de heer David Weytsman, en luidt als volgt:

"In § 1, de woorden "De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, afgegeven ter uitvoering van de ordonnantie van 1995" te vervangen door de woorden "De houders van een exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur afgegeven ter uitvoering van het Waals decreet van 18 oktober 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor de verhuur van wagens met chauffeur, of het Vlaams decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, en de houders van een exploitatievergunning voor een straattaxidienst ter uitvoering van het Vlaamse decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer die hun activiteit kunnen aantonen op het Brussels grondgebied".

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

Artikelen 49 tot 54

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later stemmen over de amendementen, de aangehouden artikelen en over het geheel van het ontwerp van ordonnantie.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Vereisen amendementen in de plenaire vergadering niet drie handtekeningen?

De voorzitter.- Volgens het reglement wel, maar daar wordt al lang van afgeweken. We kunnen het reglement eventueel in die zin wijzigen.

Article 47

M. le président.- Un amendement n° 6 a été déposé par M. David Weytsman, libellé comme suit :

"Au § 1er, supprimer les mots "d'exploiter un service de taxi" et ajouter les mots "ou des taxis de rue" après les mots "taxis de station".

Dans le § 3, insérer les mots "de taxi" après les mots "les exploitants".

L'amendement et l'article sont réservés.

Article 48

M. le président.- Un amendement n° 7 a été déposé par M. David Weytsman, libellé comme suit :

"Au § 1er, remplacer les mots "Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application de l'ordonnance de 1995" par les mots "Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée en application du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route, et les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxi de rue délivrée en application du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport individuel rémunéré de personnes qui peuvent faire la démonstration de leur activité sur le territoire bruxellois.""

L'amendement et l'article sont réservés.

Articles 49 à 54

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure aux votes nominatifs sur les amendements, les articles réservés et sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Ne faut-il pas trois signatures pour les amendements en plénière ?

M. le président.- Le règlement le prévoit, en effet, mais il existe une coutume de longue date qui permet d'y déroger. Le règlement peut néanmoins être modifié.

²⁷¹ - *De vergadering wordt gesloten om 12.20 uur.*

- *La séance est levée à 12h20.*

VERONTSCHULDIGD / EXCUSÉS

- Mme Stéphanie Koplwicz
- Mme Clémentine Barzin
- M. Luc Vancauwenberge
- Mevrouw Khadija Zamouri

BIJLAGEN

GRONDWETTELIJK HOF

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 76 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- het beroep tot vernietiging en de vordering tot schorsing van artikel 34*bis* van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 april 1995 « betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », zoals ingevoegd bij artikel 2 van de ordonnantie van 10 december 2021 « tot invoering van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », ingesteld door T.A. en anderen (nr. van de rol 7742).
- het beroep tot vernietiging van de artikelen 9 tot 12 van het decreet van het Waalse Gewest van 3 februari 2022 « betreffende de gas- en elektriciteitsmarkten ten gevolge van de overstromingen van juli 2021 », ingesteld door de vzw « Federatie van de Belgische Elektriciteits- en Gasbedrijven » (nr. van de rol 7800).
- de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van het decreet van het Vlaamse Gewest van 22 oktober 2021 « tot regeling van de erkenning van lokale geloofsgemeenschappen, de verplichtingen van de besturen van de erediensten en het toezicht daarop en tot wijziging van het decreet van 7 mei 2004 betreffende de materiële organisatie en werking van de erkende erediensten », ingesteld door de vzw « Internationale Vereniging Diyanet van België » en anderen en door de provincie Antwerpen (nrs van de rol 7802 en 7805 (samen gevoegde zaken)).

ANNEXES

COUR CONSTITUTIONNELLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 76 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- le recours en annulation et la demande de suspension de l'article 34*bis* de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021 « insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », introduits par T.A. et autres (n° du rôle 7742).
- le recours en annulation des articles 9 à 12 du décret de la Région wallonne du 3 février 2022 « relatif aux marchés du gaz et de l'électricité à la suite des inondations du mois de juillet 2021 », introduit par l'ASBL « Fédération Belge des Entreprises Electriques et Gazières » (n° du rôle 7800).
- les recours en annulation totale ou partielle du décret de la Région flamande du 22 octobre 2021 « réglementant la reconnaissance des communautés religieuses locales, les obligations des administrations du culte et le contrôle de ces obligations, et modifiant le décret du 7 mai 2004 relatif à l'organisation matérielle et au fonctionnement des cultes reconnus », introduits par l'ASBL « Association Internationale Diyanet de Belgique » et autres et par la province d'Anvers (n°s du rôle 7802 et 7805 (affaires jointes)).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 77 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN :

- de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 23, § 1, 1^o, en 27 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Luik, afdeling Luik (nr. van de rol 7799).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel I.1, 1^o, van het Wetboek van economisch recht, gelezen in samenhang met artikel 573 van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door de Nederlandstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 7803).
- de prejudiciële vraag betreffende artikel 14, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, gesteld door de Raad van State (nr. van de rol 7807).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 77 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE :

- les questions préjudicielles relatives aux articles 23, § 1^{er}, 1^o, et 27 du Code des impôts sur les revenus 1992, posées par le Tribunal de première instance de Liège, division de Liège (n^o du rôle 7799).
- la question préjudicielle relative à l'article I.1, 1^o, du Code de droit économique, lu en combinaison avec l'article 573 du Code judiciaire, posée par le Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles (n^o du rôle 7803).
- la question préjudicielle relative à l'article 14, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, posée par le Conseil d'État (n^o du rôle 7807).

IN UITVOERING VAN ARTIKEL 113 VAN DE BIJZONDERE WET VAN 6 JANUARI 1989 OP HET GRONDWETTELIJK HOF, GEEFT HET GRONDWETTELIJK HOF KENNIS VAN DE VOLGENDE ARRESTEN :

- arrest nr. 62/2022 uitgesproken op 12 mei 2022, in zake :
 - de prejudiciële vragen over de ontstentenis van een wetsbepaling die het recht op een ziekte- en invaliditeitsuitkering opent voor werknemers die een voltijdse hoofdactiviteit en een deeltijdse en intermitterende nevenactiviteit uitoefenen en die om medische redenen een van de functies moeten stopzetten, gesteld door het Arbeidshof te Bergen (nr. van de rol 7522).
- arrest nr. 63/2022 uitgesproken op 12 mei 2022, in zake :
 - de prejudiciële vragen betreffende artikel 12 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 23 november 2017 « houdende wetgevende aanpassingen met het oog op de overname van de dienst onroerende voorheffing door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 7577).
- arrest nr. 64/2022 uitgesproken op 12 mei 2022, in zake :
 - de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 2.6.4, 2.6.10 en 2.6.15 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, gesteld door het Hof van Beroep te Brussel (nr. van de rol 7582).
- arrest nr. 67/2022 uitgesproken op 19 mei 2022, in zake :
 - de prejudiciële vraag betreffende artikel 376 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gesteld door de Franstalige Rechtbank van eerste aanleg te Brussel (nr. van de rol 7453).
- arrest nr. 68/2022 uitgesproken op 19 mei 2022, in zake :
 - de prejudiciële vraag over artikel 30*bis*, § 8, van de wet van 27 juni 1969 « tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders », gesteld door de Arbeidsrechtbank te Gent, afdeling Brugge (nr. van de rol 7595).

EN APPLICATION DE L'ARTICLE 113 DE LA LOI SPÉCIALE DU 6 JANVIER 1989 SUR LA COUR CONSTITUTIONNELLE, LA COUR CONSTITUTIONNELLE NOTIFIE LES ARRÊTS SUIVANTS :

- arrêt n° 62/2022 rendu le 12 mai 2022, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'absence de disposition législative ouvrant le droit à une indemnité d'assurance maladie-invalidité pour les travailleurs qui exercent une activité principale, à temps plein, et une activité accessoire, à temps partiel et intermittente, et qui, pour des raisons médicales, doivent mettre fin à une des fonctions, posées par la Cour du travail de Mons (n° du rôle 7522).
- arrêt n° 63/2022 rendu le 12 mai 2022, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives à l'article 12 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 2017 « effectuant les adaptations législatives en vue de la reprise du service du précompte immobilier par la Région de Bruxelles-Capitale », posées par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 7577).
- arrêt n° 64/2022 rendu le 12 mai 2022, en cause :
 - les questions préjudicielles relatives aux articles 2.6.4, 2.6.10 et 2.6.15 du Code flamand de l'aménagement du territoire, posées par la Cour d'appel de Bruxelles (n° du rôle 7582).
- arrêt n° 67/2022 rendu le 19 mai 2022, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 376 du Code des impôts sur les revenus 1992, posée par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (n° du rôle 7453).
- arrêt n° 68/2022 rendu le 19 mai 2022, en cause :
 - la question préjudicielle relative à l'article 30*bis*, § 8, de la loi du 27 juin 1969 « révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs », posée par le Tribunal du travail de Gand, division de Bruges (n° du rôle 7595).

- arrest nr. 69/2022 uitgesproken op 19 mei 2022, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van artikel 2 van het decreet van het Waalse Gewest van 3 december 2020 « houdende bekrachtiging van de besluiten van de Waalse Regering van bijzondere machten in het kader van het beheer van de gezondheids crisis COVID-19 », ingesteld door de bv « Immo Soille » (nr. van de rol 7599).
 - arrest nr. 70/2022 uitgesproken op 19 mei 2022, in zake :
 - het beroep tot vernietiging van het decreet van de Franse Gemeenschap van 30 september 2021 « betreffende het investeringsplan voor schoolgebouwen in het kader van het Europees plan voor herstel en veerkracht », ingesteld door de vzw « Secrétariat Général de l’Enseignement Catholique en Communautés française et germanophone » en anderen (nr. van de rol 7696).
- arrêt n° 69/2022 rendu le 19 mai 2022, en cause :
 - le recours en annulation de l’article 2 du décret de la Région wallonne du 3 décembre 2020 « portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au COVID-19 », introduit par la SRL « Immo Soille » (n° du rôle 7599).
 - arrêt n° 70/2022 rendu le 19 mai 2022, en cause :
 - le recours en annulation du décret de la Communauté française du 30 septembre 2021 « relatif au plan d’investissement dans les bâtiments scolaires établi dans le cadre du plan de reprise et résilience européen », introduit par l’ASBL « Secrétariat Général de l’Enseignement Catholique en Communautés française et germanophone » et autres (n° du rôle 7696).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële begroting 2022 van het Brussels Instituut voor Milieubeheer (Leefmilieu Brussel) (herverdeling nr. 1)
- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van de Raad van Bestuur tot wijziging van de initiële begroting 2022 van de Haven van Brussel (herverdeling nr. 1).
- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 001 van opdracht 06 en van programma 023 van opdracht 12.
- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2021 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 003 van opdracht 12.
- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 007 van opdracht 16.

DÉLIBÉRATIONS BUDGÉTAIRES

- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget initial 2022 de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (Bruxelles Environnement) (nouvelle ventilation n° 1).
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Conseil d'administration modifiant le budget initial 2022 du Port de Bruxelles (nouvelle ventilation n° 1).
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 06 et du programme 023 de la mission 12.
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2021 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 003 de la mission 12.
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 007 de la mission 16.

- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 001, 002, 003 en 005 van opdracht 33.
- Bij mail van 20 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 003 en 004 van opdracht 13.
- Bij mail van 23 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële begroting 2022 van het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (herverdeling nr. 1).
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 002 van opdracht 03.
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van het Beheerscomité tot wijziging van de initiële begroting 2022 van Actiris (herverdeling nr. 1).
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001, 002, 003 et 005 de la mission 33.
- Par courriel du 20 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 003 et 004 de la mission 13.
- Par courriel du 23 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1er, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget initial 2022 du Centre d'Informatique pour la Région bruxelloise (nouvelle ventilation n° 1).
- Par courriel du 24 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 002 de la mission 03.
- Par courriel du 24 mai 2021, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Comité de gestion modifiant le budget initial 2022 d'Actiris (nouvelle ventilation n° 1).

- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van het Beheerscomité tot wijziging van de initiële begroting 2022 van Actiris (herverdeling nr. 2).
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van het Beheerscomité tot wijziging van de initiële begroting 2022 van Actiris (herverdeling nr. 3).
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van het Beheerscomité tot wijziging van de initiële begroting 2022 van Actiris (herverdeling nr. 4).
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van het Beheerscomité betreffende de overschrijding van de initiële begroting 2022 van Actiris (overschrijding nr. 1).
- Bij mail van 24 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 004 en 005 van opdracht 10.
- Par courriel du 24 mai 2021, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Comité de gestion modifiant le budget initial 2022 d'Actiris (nouvelle ventilation n° 2).
- Par courriel du 24 mai 2021, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Comité de gestion modifiant le budget initial 2022 d'Actiris (nouvelle ventilation n° 3).
- Par courriel du 24 mai 2021, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Comité de gestion modifiant le budget initial 2022 d'Actiris (nouvelle ventilation n° 4).
- Par courriel du 24 mai 2021, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Comité de gestion concernant le dépassement du budget initial 2022 d'Actiris (dépassement n° 1).
- Par courriel du 24 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 004 et 005 de la mission 10.

- Bij mail van 30 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 001 van opdracht 06.
- Bij mail van 30 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 001 en 002 van opdracht 21.
- Bij mail van 31 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 001, 008 en 014 van opdracht 12 en van programma 002 van opdracht 14.
- Bij mail van 31 mei 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma's 004 en 008 van opdracht 13 en van programma 008 van opdracht 29.
- Bij mail van 2 juni 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van de Raad van Bestuur tot wijziging van de aangepaste begroting 2021 van IRISteam (herverdeling nr. 1).
- Par courriel du 30 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 06.
- Par courriel du 30 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 et 002 de la mission 21.
- Par courriel du 31 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 001, 008 et 014 de la mission 12 et du programme 002 de la mission 14.
- Par courriel du 31 mai 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base des programmes 004 et 008 de la mission 13 et du programme 008 de la mission 29.
- Par courriel du 2 juin 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Conseil d'administration modifiant l'ajustement du budget 2021 d'IRISteam (nouvelle ventilation n° 1).

- Bij mail van 2 juni 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van de Raad van Bestuur betreffende de overschrijding van de aangepaste begroting 2021 van IRISteam (overschrijding nr. 1).
- Bij mail van 2 juni 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 001 van opdracht 06 en van programma 021 van opdracht 12.
- Bij mail van 2 juni 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons, overeenkomstig artikel 88, § 1, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, een afschrift van de beslissing van de Raad van Bestuur betreffende de overschrijding van de initiële begroting 2021 van hub.brussels, het Brussels Agentschap voor de Ondersteuning van het Bedrijfsleven (overschrijding nr. 1).
- Bij mail van 2 juni 2022, zendt het Ministerie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ons een afschrift van het ministerieel besluit tot wijziging van de initiële algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2022 door overdracht van kredieten tussen basisallocaties van programma 006 van opdracht 02.
- Par courriel du 2 juin 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Conseil d'administration concernant le dépassement du budget 2021 d'IRISteam (dépassement n° 1).
- Par courriel du 2 juin 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 001 de la mission 06 et du programme 021 de la mission 12.
- Par courriel du 2 juin 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet, en application de l'article 88, § 1^{er}, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle, une copie de la décision du Conseil d'administration concernant le dépassement du budget initial 2021 de hub.brussels, l'Agence bruxelloise pour l'accompagnement de l'entreprise (dépassement n° 1).
- Par courriel du 2 juin 2022, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale transmet une copie de l'arrêté ministériel modifiant le budget général des dépenses initial de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2022 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 006 de la mission 02.