



GEWONE ZITTING 2016-2017

17 OKTOBER 2016

---

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**


---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende de sector van het  
bezoldigd personenvervoer in het Brussels  
Gewest te liberaliseren**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Willem DRAPS (F)

---



---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssele, Jamal Ikazban, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Andere leden:* de heren Emmanuel De Bock, Emin Özkara, mevr. Cieltje Van Achter.

---

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

A-327/1 – 2015/2016: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

17 OCTOBRE 2016

---

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


---

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à libéraliser le secteur du  
transport rémunéré de personnes  
en Région bruxelloise**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Willem DRAPS (F)

---



---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghyssele, Jamal Ikazban, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mme Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Autres membres :* MM. Emmanuel De Bock, Emin Özkara, Mme Cieltje Van Achter.

---

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-327/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

## I. Inleidende uiteenzetting van de heer Boris Dilliès, mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Boris Dilliès heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“ De komst van nieuwe innoverende applicaties voor het bezoldigd personenvervoer heeft aangetoond dat de ter zake bestaande regelgeving te streng is. Die gestrengheid vloeit inzonderheid voort uit de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Nu de regering aanmoddert met de uitvoering van het taxiplan, dat voor het voorjaar 2016 aangekondigd was, wenst de MR vooruitgang te boeken in dit dossier met een voorstel om de liberalisering van de sector te onderzoeken en tegelijk een minimum- en maximumprijs vast te stellen.

Enkele argumenten kunnen daarbij aangevoerd worden.

Ten eerste, bevriest de regelgeving in de sector het aanbod en het prijsniveau. De thans van toepassing zijnde ordonnantie heeft een negatief effect op de activiteit, bevriest het dienstenaanbod, verhindert de groei van de werkgelegenheid en oefent geen enkele druk uit naar innovatie toe. Bovendien toont een onderzoek van de OESO (*OECD (2007), The regulation of the taxi industry, Round Table 133, Parijs, blz. 25*) van 2007 aan dat de argumenten ten voordele van regelgeving voor de toegang tot de markt in het verleden overschat werden. De invoering van een numerus clausus wordt in dat onderzoek sterk op de korrel genomen.

Ten tweede, heeft het internationale voorbeeld aangetoond dat, op korte termijn, de liberalisering van de sector geleid heeft tot een toename van het aantal taxi's. Het aantal taxi's is in Dublin verdrievoudigd tussen 1990 en 1991 gemiddeld verdubbeld in Ierland; in Nieuw-Zeeland, is het aantal in de grootsteden met 68% toegenomen; in Zweden, heeft de liberalisering geleid tot een toename met 75% op een jaar tijd, en meer dan 33% tussen 1989 en 1991. In de Verenigde Staten, was er een toename met 83% in Phoenix, 127% in San Diego en 33% in Seattle. Door die toename, verminderen de wachttijden: in Dublin, werd 60% van de ritten uitgevoerd met minder dan vijf minuten wachttijd, tegen 20% vóór de hervorming. Het onderzoek van de OESO toont ook nog aan dat de afschaffing van de quota in Zweden, Nieuw Zeeland en Nederland op middellange termijn niet tot ontevredenheid in de sector geleid heeft. Die liberalisering zou, op basis van een internationale vergelijking, tot 2000 à 3000 jobs in het Brussels Gewest kunnen leiden.

Ten derde, is de komst van de nieuwe digitale concurrenten een nooit eerder geziene kans om de markt open te breken. De overheid moet dat proces begeleiden, maar wel op basis van eerlijke spelregels. Zo kan de sector geliberaliseerd worden om het huidige gebrek aan

## I. 1. Exposé introductif de M. Boris Dilliès, co-auteur de la proposition de résolution

M. Boris Dilliès a tenu devant les commissaires le discours suivant:

« L'avènement de nouvelles applications innovantes relatives au transport rémunéré de personnes a mis en exergue une réglementation trop contraignante en la matière. Ces contraintes découlent notamment de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Alors que le Gouvernement peine à mettre en œuvre le plan taxis annoncé pour le printemps 2016, le MR souhaite avancer dans ce dossier en proposant d'étudier la libéralisation du secteur tout en instaurant un prix minimum et maximum.

Plusieurs arguments soutiennent cette proposition.

Premièrement, la surréglementation du secteur fige l'offre et le niveau des prix. L'ordonnance actuellement en vigueur a un effet négatif sur l'activité, fige l'offre de services, empêche le développement de l'emploi et ne crée aucune pression à l'innovation. En outre, une étude de l'OCDE (*OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 171*) de 2007, démontre que les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché ont été surestimés dans le passé. L'instauration d'un numerus clausus est largement critiquée par cette étude.

Deuxièmement, l'exemple international a démontré qu'à court terme, la libéralisation du secteur a induit une augmentation du nombre de taxis. Pour exemples, le nombre de taxis a été « multiplié par 3 à Dublin entre 1990 et 1991, et par 2 en moyenne en Irlande ; en Nouvelle-Zélande, il a augmenté de 68 % dans les grandes villes ; en Suède, la libéralisation a conduit à une augmentation de 75 % en un an, et de plus de 33 % entre 1989 et 1991. Aux États-Unis, les augmentations du nombre de taxis sont de 83 % à Phoenix, de 127 % à San Diego et 33 % à Seattle. La conséquence de cette augmentation du nombre de taxis est la diminution des temps d'attente : à Dublin, plus de 60 % des courses étaient effectuées avec moins de cinq minutes d'attente, contre 20 % avant la réforme ». De plus, l'étude de l'OCDE nous indique que la suppression des quotas en Suède, en Nouvelle-Zélande ou encore aux Pays-Bas n'a pas induit, à moyen terme, un mécontentement du secteur. Cette libéralisation pourrait créer, sur la base de la comparaison internationale, entre 2000 et 3000 nouveaux emplois en Région bruxelloise.

Troisièmement, l'arrivée de nouveaux concurrents numériques ouvre une opportunité inédite de libéralisation par le marché. Le rôle de la puissance publique est d'accompagner ce processus et cela, sur la base de règles équitables. Ce faisant, nous souhaitons libéraliser ce secteur

concurrentie op te vangen.

Ten vierde, wordt de rechtszekerheid van het huidige licentiesysteem niet gegarandeerd. Het zou immers kunnen dat de Europese Commissie en vooral het Hof van Justitie aan de lidstaten vragen om de dwingende regels van de sector te herzien, met als reden dat het vrije verkeer van werknemers en kapitaal binnen de Europese Unie gehinderd wordt. Zijn arresten tegen de hinderpalen zijn sterke hefboomen geweest om bepaalde markten te liberaliseren (elektriciteit, spoorwegen enzovoort). Aangezien de taxilicenties strikt genomen geen eigendomsrechten zijn, zou het voor de taxi's moeilijk zijn om een terugbetaling te vragen. Dat is net wat er in Ierland in 1999 gebeurd is, toen de regering besliste om het aantal licenties in Dublin uit te breiden. In 2000, heeft een rechtbank geoordeeld dat het principe van de numerus clausus onwettig was.

Dit voorstel van resolutie vraagt de regering dan ook om twee denkpluizen voor oplossingen te bekijken.

Ten eerste, stellen wij, naar het voorbeeld van Frankrijk, voor om de sector te vergoeden voor het verlies als gevolg van de vrijmaking van de markt, op basis van de prijs van de licentie een jaar vóór een eventuele hervorming. De positieve effecten van hervormingen van een dergelijke omvang krijgen maar traag vorm, terwijl de kosten onmiddellijk op de nek vallen. De hier voorgestelde oplossing bestaat erin vandaag de toekomstige rijkdom af te romen om het verlies door die hervorming te compenseren. De financiering daarvan zal gebeuren via de heffing van een tijdelijke belasting.

De internationale ervaring toont aan dat er een onderzoek moet worden gevoerd over de afschaffing van quota bij de toegang en het behoud van regels voor de prijszetting via het bepalen van een minimum- en maximumprijs om niet lijdzaam te moeten toezien hoe de prijzen ineensdorten en om een differentiatie van de diensten in de hand te werken.

Ten tweede, strekt het voorstel ertoe de haalbaarheid van een gedeelde en evenwichtige toestand voor het bezoldigd personenvervoer te onderzoeken, voor de verschillende spelers, inzonderheid:

- voornamelijk voor de actoren die aan de huidige wetgeving voldoen, het behoud van:
  - o de exclusiviteit van het parkeren op de plaatsen op de openbare weg;
  - o het voordeel van het snorren;
  - o het gebruik van bepaalde bestaande vrije banen;
- in ondergeschikte orde, voor de opkomende digitale spelers:
  - o onderzoek naar de invoering van specifieke regelgeving gebaseerd op het internationale voorbeeld, door met name de platforms te belasten met de controle op de leden;
  - o opleggen van een maximaal quotum van wekelijkse ritten voor de chauffeurs die lid zijn

afin de pallier au manque de concurrence qui existe actuellement.

Quatrièmement, la sécurité juridique du système actuel des licences n'est pas garantie. En effet, il est envisageable que la Commission européenne et plus particulièrement la Cour de justice demandent aux Etats membres de revoir la réglementation contraignante dudit secteur au motif de l'entrave du libre mouvement des travailleurs et des capitaux à l'intérieur de l'Union européenne. Ses arrêts contre les entraves ont été de puissants leviers à la libéralisation de nombreux marchés (électricité, chemins de fer etc.). Et comme les licences de taxis ne sont pas des droits de propriété stricto sensu, il serait difficile pour les taxis de se faire rembourser. C'est exactement ce qui s'est passé en Irlande en 1999 quand le gouvernement a décidé d'augmenter le nombre de licences à Dublin. En 2000, un tribunal a jugé que le principe même de numerus clausus était illégal.

A cet égard, la présente proposition demande au gouvernement d'étudier deux pistes de solutions.

Premièrement, à l'instar de ce qui est actuellement étudié en France, nous proposons d'indemniser le secteur pour les pertes occasionnées par la libéralisation du marché sur la base du prix de la licence un an avant une éventuelle réforme. En effet, les bienfaits des réformes d'une telle ampleur arrivent lentement alors que les coûts sont immédiats. La solution proposée ici est de prendre aujourd'hui une partie du surplus de richesse à venir pour compenser les pertes occasionnées par cette réforme. Le financement de ce rachat se fera par la levée d'une taxe temporaire.

Sur la base de l'expérience internationale, il est nécessaire d'étudier la suppression de quotas à l'entrée et le maintien d'une réglementation sur les prix au travers la fixation d'un prix minimum et maximum afin de ne pas assister à un effondrement des prix d'une part et favoriser une différenciation des services d'autre part.

Deuxièmement, la proposition vise à étudier la faisabilité d'une situation partagée et équilibrée pour le transport rémunéré de personnes entre les différents acteurs, et notamment :

- à titre principal pour les acteurs répondant à la législation actuelle de maintenir :
  - o l'exclusivité du stationnement aux emplacements en voirie ;
  - o l'avantage que constitue la maraude ;
  - o L'accès à certains sites propres existants ;
- à titre accessoire pour les acteurs numériques émergents :
  - o d'étudier l'instauration d'une réglementation spécifique basée sur l'exemple international en la matière, en chargeant notamment les plateformes du contrôle des affiliés ;
  - o d'imposer un quota maximum de courses hebdomadaires pour les conducteurs affiliés à ces

- van die platforms;
- opleggen van een minimum voor de jaarinkomsten uit de activiteit, op basis van de kostprijs van de jaarlijkse aflossing van het gebruikte voertuig om het karakter van nevenactiviteit te blijven garanderen. ”.

## II. Algemene bespreking

Volgens de heer Jamal Ikazban, is liberalisering geen oplossing voor een sector in crisis. De gewestelijke beleidsverklaring voorzag in een veel ruimer plan voor de taxisector. Zoals de heer Boris Dilliès benadrukte, moeten in de taxisector dezelfde regels voor iedereen worden ingevoerd. Niettemin vindt de spreker dat het voorstel niet in de goede richting gaat. De indieners van het voorstel van resolutie hebben de voorbeelden genomen die in hun kraam pasten, onder meer de situatie van de taxi's in Dublin. In die stad, is het aantal licenties inderdaad verhoogd, maar is vooral het aantal loontrekkenden afgenomen. Zweden zet trouwens een stap terug in de liberalisering van de taxisector. De PS-fractie is niet tegen modernisering, integendeel. Het zou interessant zijn om de minister te horen wanneer hij zijn ontwerp van ordonnantie komt voorstellen.

De heer Bruno De Lille wijst erop dat de Groen-fractie veel belang hecht aan het bezoldigd personenvervoer, want ze is van oordeel dat de taxi een vorm van openbaar vervoer is, die in de richting van duurzame ontwikkeling gaat. Een taxidienst “peer tot peer” is niet ondenkbaar, maar dan niet zoals Uber doet. De fiscale en sociale wetgeving moeten worden in acht genomen. Het voorstel van de MR-fractie lijkt interessant. De spreker dankt de MR, omdat ze de bespreking heeft aangezwengeld. Wanneer hij de heer Ikazban hoort verwijzen naar het initiatief van de regering, herinnert hij eraan dat er toch al minstens twee jaar radiostilte over de kwestie is. Men weet dat de onderhandelingen met de sector niet zo goed vlotten. Men weet niet welke richting de minister zal uitgaan. Gelukkig kan de problematiek eindelijk in commissie worden besproken.

De Groen-fractie kan het voorstel van resolutie in zijn huidige vorm evenwel niet steunen. Ze zou kunnen instemmen met bepaalde punten, zoals het feit dat de numerus clausus moet worden verbeterd: waarom wordt het aantal taxi's niet verhoogd? De numerus clausus mag echter in geen geval worden afgeschaft. Voorts is de spreker van oordeel dat de grafiek op pagina 4 van het voorstel van resolutie (gedrukt stuk nr. 327/1 – 2015/2016) op haar plaats is in een cursus economie, maar in geen geval de realiteit in Brussel weergeeft. Wat de liberalisering van de taxisector betreft, woedde er in Nederland in de jaren 1990 een regelrechte “taxioorlog”, want de taxichauffeurs vochten om de klanten. De Groen-fractie wenst dat niet voor Brussel. Het is absoluut noodzakelijk om de taxisector te reguleren. In Japan, heeft men trouwens vastgesteld dat het agressieve commerciële

- plateformes ;
- d'imposer un plafond pour les revenus annuels liés à cette activité, en s'alignant sur le coût de l'amortissement annuel du véhicule utilisé afin de garantir le caractère accessoire de l'activité. ».

## II. Discussion générale

M. Jamal Ikazban estime que la libéralisation n'est pas une solution pour un secteur qui est en crise. La déclaration de politique régionale prévoyait un plan beaucoup plus large pour le secteur des taxis. Comme l'a souligné M. Boris Dilliès, il faut instaurer les mêmes règles pour tout le monde dans ce secteur. Néanmoins, l'intervenant pense que cette proposition ne va pas dans le bon sens. Les auteurs de la proposition de résolution ont pris les exemples qui les arrangeaient, notamment pour la situation des taxis à Dublin. Il y a en effet eu dans cette ville une augmentation du nombre de licences, mais surtout une diminution du nombre de salariés. En Suède, d'ailleurs, on est en train de faire marche arrière dans la libéralisation de ce secteur. Il ne faut donc pas confondre libéralisation et modernisation. Le groupe PS n'est pas contre la modernisation, que du contraire. Il serait intéressant d'entendre le ministre quand il viendra présenter son projet d'ordonnance.

M. Bruno De Lille rappelle que pour le groupe Groen, cette question relative au transport rémunéré de personnes est très importante, car il considère que le taxi est une sorte de transport public, qui va dans le sens du développement durable. Il n'est pas impensable de faire du taxi « peer to peer », mais pas comme le fait Uber. Il faut un respect de la législation fiscale et sociale. La proposition faite par le groupe MR paraît intéressante, et l'orateur tient à remercier le MR d'avoir lancé cette discussion. Lorsqu'il entend M. Ikazban renvoyer à l'initiative du gouvernement, l'orateur rappelle qu'il y a quand même silence radio sur le sujet depuis au moins deux ans. On sait que les négociations avec le secteur n'avancent pas si bien que cela. On ne sait pas dans quel sens ira le ministre. Heureusement donc que l'on peut enfin discuter de ce sujet en commission.

Mais le groupe Groen ne peut soutenir cette proposition de résolution en l'état. Sur certains points, il pourrait être d'accord, comme par exemple sur le fait qu'il faut améliorer le numerus clausus : en effet, pourquoi ne pas augmenter le nombre de taxis ? Mais il ne faut en aucun cas supprimer ce numerus clausus. Par ailleurs, l'orateur estime que le graphique qui figure en page 4 de la proposition de résolution (doc n° A-327/1 – 2015/2016) est bien beau pour un cours d'économie, mais il ne reflète en aucun cas la réalité bruxelloise. Pour ce qui concerne la libéralisation du secteur des taxis, on a assisté dans les années 1990, aux Pays-Bas, à une véritable « guerre des taxis », car on se battait véritablement pour attirer les clients. Le groupe Groen ne veut pas de cela pour Bruxelles. Il est absolument nécessaire de réguler le secteur des taxis. Au Japon, on a d'ailleurs observé que le comportement commercial

gedrag van de taxichauffeurs een risico voor de verkeersveiligheid vormt, want om de taxiriten rendabeler te maken, aarzelen de taxichauffeurs niet om halsbrekende toeren achter het stuur uit te halen.

Welk type werknemers wenst men als taxichauffeurs in Brussel? Welke soort voertuigen wenst men? De taxi's zouden milieuvriendelijker moeten zijn.

Voor de spreker, zijn er dus geen taboes in verband met het voorstel van resolutie. De Groen-fractie wenst de auteurs van wetenschappelijke studies over het onderwerp te horen, maar men moet vooral zeer voorzichtig zijn en goed luisteren naar wat de sector te zeggen heeft. Natuurlijk zal dat de regering niet beletten om haar ontwerp voor te stellen, maar het parlement kan zich van zijn kant informeren en de sector horen om zich een beeld van de problematiek te vormen.

De heer Pierre Kompany wijst erop dat hij de minister van Mobiliteit onlangs nog heeft geïnterpelleerd over de vooruitgang van het taxiplan, omdat hij vaststelt dat men ter plaatse blijft trappelen: de taxisector blijft bang en onzeker over de toekomst, de spanningen nemen niet af, Uber X blijft zijn activiteiten voortzetten zonder een reglementair kader dat door het Brussels Gewest is opgelegd, de Brusselaars zitten opscheept met een ondoorzichtig, schaars en duur aanbod aan bezoldigd personenvervoer.

De minister heeft gezegd dat hij onverdroten werkt aan een plan dat zo goed als mogelijk wordt uitgevoerd in overleg met de verschillende actoren. De uitdagingen zijn talrijk en cruciaal: het gaat erom kansen te zien en te grijpen en daarbij eenieders activiteiten te respecteren, rechtvaardige en evenwichtige oplossingen aan te bieden, vooral in het belang van de Brusselaars, met als prioritaire doelstelling de mobiliteit in Brussel te verbeteren. De deeleconomie brengt grote veranderingen in onze samenlevingen op het vlak van economie en levenswijzen met zich mee. Die wending wordt voorbereid door de regering. De minister heeft zijn plan tegen het einde van het najaar aangekondigd. We moeten hem daaraan laten werken.

Voorts valt het te betwijfelen dat de openstelling van het beroep voor een extra groep chauffeurs en de afschaffing van de numerus clausus, zoals het voorstel aanbeveelt, de congestie in ons Gewest doen afnemen. De taxi is immers een nuttige aanvulling op het openbaar vervoer, zoals in het meerderheidsakkoord staat. De spreker is evenwel van oordeel dat de tarieven van de taxi's te hoog zijn om voldoende aantrekkelijk te zijn, maar hij vindt de taxi een vervoersmodus die zijn "uitzonderlijk" karakter moet behouden. Nog meer wagens in de straten van de hoofdstad zijn niet wenselijk. De ontwikkeling van de sector zal echter niet leiden tot een verlaging van de motorisatiegraad noch tot een vermindering van het aantal verplaatsingen per wagen. Het aantal auto's in omloop dreigt toe te nemen, want de mensen halen makkelijk voordeel uit het gebruik ervan en het aanbod zal aanzienlijk toenemen, zoals elders werd aangetoond.

agressif des chauffeurs de taxis était préjudiciable à la sécurité routière, car pour rendre leurs courses plus rentables, les chauffeurs de taxis n'hésitaient pas à adopter des comportements dangereux au volant.

Quel genre de travailleurs veut-on pour conduire les taxis à Bruxelles ? Quelle sorte de véhicules souhaite-t-on ? Il faudrait des véhicules respectueux de l'environnement.

L'orateur n'a donc pas de tabou sur cette proposition de résolution. Le groupe Groen est favorable à auditionner les auteurs d'études scientifiques qui ont été menées à ce sujet, mais il faut surtout être très prudents et bien écouter le secteur. Bien sûr cela n'empêchera pas le gouvernement de venir présenter son projet, mais le parlement peut de son côté s'informer et auditionner le secteur afin de se faire une idée.

M. Pierre Kompany rappelle qu'il a interpellé tout récemment le ministre de la mobilité sur l'état d'avancement du Plan Taxi, en constatant que l'on en était toujours au même point : le secteur des taxis restant avec ses craintes, ses incertitudes sur l'avenir, les tensions étant persistantes, Uber X poursuivant ses activités sans cadre réglementaire posé par la Région bruxelloise, les Bruxellois coincés par une offre de transport rémunéré de personnes nébuleuse, clairesemée et peu avantageuse.

Comme il nous l'a affirmé, le ministre travaille d'arrache-pied à l'élaboration d'un plan qui se réalise, tant bien que mal, en concertation avec les différents acteurs. Les enjeux sont multiples et cruciaux : il s'agit d'évaluer l'intérêt de saisir des opportunités tout en veillant au respect des activités de chacun, en offrant des solutions justes et équilibrées, et surtout dans l'intérêt des Bruxellois, avec pour objectif prioritaire d'améliorer la mobilité à Bruxelles. L'économie de partage entraîne de gros changements dans nos sociétés, en termes économiques et de modes de vie, c'est un tournant que le gouvernement est en train de préparer. Le ministre a annoncé son plan pour la fin de l'automne, il faut le laisser travailler.

Par ailleurs, on peut douter que l'ouverture de la profession à une couche « secondaire » de chauffeurs et à la suppression du numerus clausus, comme cette proposition l'envisage, soulage notre Région de ses problèmes de congestion. En effet, le taxi est un complément précieux au transport public, comme dit dans l'accord de majorité. Si l'orateur est d'avis que les tarifs du taxi sont trop élevés pour être suffisamment attractifs, il considère que c'est un mode de déplacement qui doit conserver son caractère « exceptionnel ». Il n'est pas souhaitable de voir davantage de voitures dans les rues de la capitale. Or, le développement du secteur n'entraînera pas une diminution du taux de motorisation, ni une diminution des déplacements en voiture. Le nombre de voitures en circulation risque d'augmenter puisque les gens tireront facilement profit de l'utilisation de cette dernière et que l'offre augmentera sensiblement, comme cela a été

De cdH-fractie hecht overigens veel belang aan andere alternatieven: de uitbouw van het openbaar vervoer met een uitbreiding van de dienstregelingen 's avonds en vooral in het weekend - de metro rijdt niet laat genoeg -, de gedeelde wagens, die het goed doen in Brussel, het stimuleren van het gebruik van de fiets en de komst van de gedeelde elektrische fiets.

Het is wenselijk dat de sector van het bezoldigd personenvervoer moderner wordt. De taxi's zorgen daar trouwens zelf voor, met apps zoals het SPLYT-systeem ... Het is geen achterlijke sector, zoals mensen soms denken.

Men moet er dus op vertrouwen dat de minister een moderne hervorming komt voorstellen en zich ook laat leiden door wat in het buitenland gebeurt.

Mevrouw Céline Delforge is blij dat ze dit onderwerp kan bespreken, te meer daar het ontwerp van de minister op zich laat wachten. De Ecolo-fractie is vragende partij voor een reeks hoorzittingen ter zake.

Inzake het hier voorgelegde voorstel van resolutie, uit de volksvertegenwoordigster grote twijfels over het vertrouwen dat men kan hebben in de "onzichtbare hand van de markt". Men moet vooral aandacht hebben voor de sociale status van de personen die in de sector werken. Het liberaal standpunt is zeer dogmatisch. De marktwetten komen neer op "allen tegen allen, en moge de beste winnen", met als resultaat een monopolistische positie. Dat is helemaal het tegengestelde van wat nodig is voor Brussel. Om die reden, zal de Ecolo-fractie tegen dit voorstel stemmen. De MR verdient echter lof voor deze tekst, die het debat op gang brengt.

De Brusselaars hebben nood aan een degelijke dienstverlening, maar men moet beseffen dat er ook mensen achter het stuur zitten, die men niet in de problemen mag brengen.

De heer Emmanuel De Bock vindt dit geen makkelijke kwestie. Inzake taxi's, zijn er Europese regelingen, die doordrongen zijn van de principes van het vrije verkeer van diensten, personen, enz. De overheid moet de sector kunnen reguleren. De spreker verwijst naar een artikel dat onlangs werd gepubliceerd in een tijdschrift over publiek recht (*RENDERS (David) en DE VALKENEER (Delphine), Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?*, in « *Publiekrechtelijke kronieken* » - 2015/4 (2015), p. 482-508). De regering werkt al enige tijd daaraan, maar men moet haar laten werken. Er mag geen onbillijke concurrentie komen tussen de verschillende actoren van de sector.

De spreker wenst echter enkele vragen te stellen over dit voorstel van resolutie. Om te beginnen, hoe staat het met de gewestbelasting die moet dienen om het overkopen van de vergunningen te financieren? De spreker herinnert

démontré par ailleurs.

Par ailleurs, d'autres alternatives tiennent à cœur au groupe cdH : c'est le développement des transports publics avec une extension des horaires le soir et surtout le week-end – le métro ne roule pas assez tard - les voitures partagées qui fleurissent dans Bruxelles, la promotion des vélos et l'arrivée du vélo électrique partagé.

Il est souhaitable que le secteur du transport rémunéré de personnes se modernise. D'ailleurs, les taxis se modernisent d'eux-mêmes, avec des applications, comme le système SPLYT... ce n'est pas un secteur arriéré comme d'aucuns semblent parfois l'imaginer.

Il faut donc faire confiance au ministre pour venir présenter une réforme dans l'air du temps, s'inspirant aussi de ce qui se passe à l'étranger.

Mme Céline Delforge se réjouit de pouvoir discuter de ce sujet, d'autant que le projet du ministre se fait attendre. Le groupe Ecolo est demandeur d'une série d'auditions à ce sujet.

Concernant la proposition de résolution ici présentée, la députée émet de gros doutes quant à la confiance que l'on peut faire à la « main invisible du marché ». Il faut surtout s'intéresser au statut social des personnes qui travaillent dans le secteur. La position libérale est très dogmatique. Les lois du marché, c'est « tous contre tous, et que le meilleur gagne », avec comme résultat une position monopolistique. C'est tout le contraire qu'il faut pour Bruxelles. C'est la raison pour laquelle le groupe Ecolo votera contre cette proposition. Mais le MR a déjà le mérite d'avoir déposé ce texte afin de susciter le débat.

Les Bruxellois ont besoin d'un service de qualité, mais il faut se rendre compte qu'il y a aussi des gens derrière le volant. Il ne faut pas les préciser.

M. Emmanuel De Bock estime qu'il ne s'agit pas d'une matière facile. En matière de taxis, il y a des réglementations européennes, empreintes des principes de libre circulation des services, des personnes, etc. Le pouvoir politique doit pouvoir réguler le secteur. L'orateur se réfère à un article publié récemment dans une revue de droit public (*RENDERS (David) et DE VALKENEER (Delphine), Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif Bruxellois sur les taxis ?*, in *Chroniques de Droit Public*, no.2015/4 (2015), p. 482-508.). Cela fait un bon moment que le gouvernement travaille sur le sujet, mais il faut laisser ce gouvernement travailler. Il ne faudrait pas qu'il y ait une concurrence déloyale entre les différents acteurs de ce secteur.

Néanmoins, l'intervenant souhaite poser quelques questions concernant cette proposition de résolution. Pour commencer, qu'en est-il de cette taxe régionale destinée à financer le rachat des licences ? L'orateur rappelle que ces

eraan dat de vergunningen destijds gratis werden verleend. Men zou dus moeten evalueren wat dat kan kosten.

De resolutie vraagt om een tweejaarlijkse evaluatie van de financiële gezondheid van de sector vanaf 2017. De spreker is het daar geheel mee eens. Hij stelt zelfs een jaarlijkse evaluatie voor. Hij is het ook geheel eens met het behoud van de exclusiviteit om te parkeren op de openbare weg, alsook met het behoud van het voordeel van het snorren en van het gebruik van sommige bestaande eigen banen.

De spreker is het eveneens eens met de steun aan de nieuwe actoren en de nieuwe digitale platformen, maar waarom een quota opleggen voor de wekelijkse ritten voor de bij die platformen aangesloten bestuurders? Dat lijkt strijdig met het volgend verzoek, dat erin bestaat een maximum op te leggen voor de jaarlijkse inkomsten uit die activiteit. Een quota opleggen voor de wekelijkse ritten zou niet nuttig zijn, aangezien begrensd zouden worden de inkomsten.

Kortom, de spreker is het niet eens met alles wat in dit voorstel van resolutie staat. Natuurlijk is niet alles te verwerpen, maar de spreker verzoekt de opstellers van het voorstel van resolutie hun tekst om te zetten in een voorstel van ordonnantie, om, indien nodig, bij het debat te voegen dat zal plaatsvinden over het ontwerp dat de minister zal indienen.

De heer Boris Dilliès bedankt de commissieleden voor deze bespreking. Het is van belang al een debat te hebben gestart over dit onderwerp. Het is evenwel een feit dat de minister al anderhalf jaar geen informatie heeft verschaft, ondanks de interpellaties die om de drie maanden tot hem worden gericht, met als gevolg dat ons Gewest achterop hinkt, wat betreurenswaardig is.

De MR-fractie stelt voor de kwestie grondig te onderzoeken. Het is een open voorstel. Een aangepast kader is nodig opdat er geen "taxi-oorlog" komt. Wat de actoren betreft, wijst de spreker erop dat er kleine Brusselse kmo's zijn waarmee rekening gehouden moet worden.

Om al die redenen, stelt de volksvertegenwoordiger voor dat de commissie de minister verzoekt om zijn plan betreffende de taxi's te komen uitleggen voor deze commissie en dat men dan meteen ook dit voorstel van resolutie bekijkt.

De heer Marc-Jean Ghysseels vindt dat elke politieke fractie haar argumenten heeft aangevoerd. Het is duidelijk dat de MR-fractie een probleem heeft met het schijnbare gebrek aan actie van minister Smet. Maar waarom de commissie komen vragen om een voorstel goed te keuren waarmee ze in de maag zit? Aangezien de minister verklaart dat hij eraan werkt, heeft de spreker liever dat hij zijn tijd neemt om een goed ontwerp in te dienen dan dat hij inderhaast aankomt met iets dat geen steek houdt.

licences ont été accordées gratuitement à l'époque. Il faudrait donc évaluer ce que cela pourrait coûter.

Par ailleurs, lorsque la résolution demande une évaluation bisannuelle de la santé financière du secteur dès 2017, l'orateur y souscrit entièrement, et propose même une évaluation annuelle. Maintenir l'exclusivité du stationnement aux emplacements en voirie, l'orateur peut entièrement y souscrire. Il en est de même pour la demande de maintenir l'avantage que constitue la maraude, ou encore de maintenir l'accès à certains sites propres existants.

L'intervenant souscrit également au fait de soutenir les acteurs émergents et les nouvelles plates-formes numériques, mais pourquoi imposer un quota maximum de courses hebdomadaires pour les conducteurs affiliés à ces plates-formes ? Cela semble contradictoire avec la demande suivante, qui consiste à imposer un plafond pour les revenus annuels liés à cette activité. Imposer un quota maximum de courses hebdomadaires ne serait pas utile, puisque les revenus seraient plafonnés.

En résumé, l'orateur ne souscrit pas à tout ce qui se trouve dans cette proposition de résolution. Tout n'est bien sûr pas à jeter, mais l'orateur invite les auteurs de la proposition de résolution à transposer leur texte en proposition d'ordonnance, afin de pouvoir, le cas échéant, la joindre au débat qui aura lieu sur le projet que déposera le ministre.

M. Boris Dilliès remercie les membres de la commission pour cette discussion. L'intérêt est d'avoir déjà initié un débat sur le sujet. La réalité, c'est que cela fait déjà un an et demi que le ministre n'a toujours rien communiqué comme information, en dépit des interpellations qui lui sont adressées tous les trois mois. L'orateur estime que le ministre ne tient pas ses engagements. En conséquence, notre Région est à la traîne, ce qui est regrettable.

Le groupe MR propose d'étudier le sujet de manière approfondie. La proposition est ouverte. Il faut un cadre adapté, afin qu'il n'y ait pas de « guerre des taxis ». Au niveau des acteurs, l'orateur rappelle qu'il y a des petites PME bruxelloises dont il faut tenir compte.

Pour toutes ces raisons, le député propose que la commission prie le ministre de venir expliquer devant cette commission son plan relatif aux taxis, et que l'on puisse, dans la foulée, examiner la présente proposition de résolution.

M. Marc-Jean Ghysseels estime que chaque groupe politique a avancé ses arguments. Il est clair que le groupe MR a un problème avec l'inaction apparente du ministre Smet. Mais pourquoi venir demander à la commission de voter une proposition qui ne lui convient pas ? Puisque le ministre affirme qu'il travaille, l'orateur préfère qu'il prenne son temps pour déposer un bon projet, plutôt que de venir à la hâte avec quelque chose qui ne tient pas la route.

De heer Emmanuel De Bock komt terug op zijn drie opmerkingen: hoe zit het met de belasting voor de wederkoop van de vergunningen? Er zou de Brusselaars geen nieuwe belasting mogen worden opgelegd: hoeveel miljoenen euro's zou die belasting de burgers kunnen kosten? Wie zal die moeten betalen? Hoe zit het verder met de maximumquota voor het aantal ritten per week? Het lijkt erop dat dit niet is toegestaan volgens de Europese wetgeving. Het maximum voor de inkomsten, ten slotte, lijkt een federale bevoegdheid te zijn, waarop het Gewest helemaal geen vat heeft. De spreker herhaalt zijn suggestie dat de indieners hun tekst omzetten in een voorstel van ordonnantie: de bespreking zal des te kalmer verlopen. Immers, als men dit voorstel van resolutie bestudeert, zelfs als men het aanneemt, dan zou de commissie zich uitspreken over een probleem dat de minister al aan het oplossen is. Het zou dus beter zijn een voorstel van ordonnantie in te dienen, zodat dit meteen om advies naar de Raad van State kan worden gestuurd.

De heer Boris Dilliès geeft antwoord op de hier gestelde vragen. Wat de belasting betreft, zou volgens het door de MR gewenste systeem enkel een belasting worden opgelegd aan de nieuwkomers. De wederkoop van vergunningen wordt geschat op zo'n 60 miljoen euro. Het maximum voor de inkomsten valt inderdaad onder de bevoegdheid van de federale overheid: die zaak zou dus moeten worden opgelost in overleg met het federale niveau. Omtrent het maximum voor de wekelijkse ritten, is er voor de MR-fractie geen taboe.

Deze tekst is zeker geen wondermiddel, maar het voorstel is niet definitief en kan nog verder worden ontwikkeld. De MR-fractie staat open voor alle amendementen. Het initiatief zou nog geslaagder zijn als meerderheid en oppositie zouden samenwerken.

De heer Emmanuel De Bock stelt zich vragen bij het feit dat nieuwkomers de belasting zouden moeten betalen: dat zou een hindernis creëren. Het aantal bestaande vergunningen wordt geschat op 1.300. Als er bijvoorbeeld 500 nieuwkomers in het systeem zouden komen, zouden zij die 60 miljoen euro moeten financieren, wat dus zou neerkomen op 120.000 euro per nieuwkomer. Dat is enorm veel.

De heer Boris Dilliès herinnert eraan dat een vergunning vandaag de dag ongeveer 55.000 euro kost. Het gaat hier over een spreiding in de tijd over een periode van tien jaar, anders raakt het systeem achterhaald. Het is echter zeer coherent om hierop te wijzen.

Met betrekking tot de spreiding in de tijd, vindt de heer Pierre Kompany dat een taxiproject niet meer dan twee of drie jaar vooruit mag worden gepland, anders wordt men slaaf van een systeem.

De heer Boris Dilliès doet een laatste suggestie: zou men op basis van dit voorstel niet de voor deze sector verantwoordelijke minister kunnen uitnodigen om de vooruitgang van zijn werkzaamheden te komen uitleggen?

M. Emmanuel De Bock en revient à ses trois remarques : qu'en est-il de la taxe pour le rachat des licences ? Il ne faudrait pas instaurer une nouvelle taxe pour les Bruxellois : combien de millions d'euros pourrait coûter cette taxe aux citoyens ? Qui devra la payer ? Par ailleurs, qu'en est-il du quota maximum de courses par semaine ? Il semble que ce ne soit pas permis par la législation européenne. Enfin, concernant le plafonnement des revenus, il semblerait que ce soit une compétence du Fédéral, sur laquelle la Région n'a aucune prise. L'orateur réitère sa suggestion que les auteurs transforment leur texte en proposition d'ordonnance : le débat n'en sera que plus serein. Car si on étudie cette proposition de résolution, quand bien même viendrait-on à la voter, la commission se prononcerait sur un sujet que le ministre est déjà occupé à résoudre. Il vaudrait donc mieux déposer une proposition d'ordonnance, ainsi on pourrait l'envoyer directement au Conseil d'État pour avis.

M. Boris Dilliès répond aux questions qui lui ont été posées. Concernant la taxe, la système souhaité par le MR serait que l'on propose une taxe uniquement aux nouveaux entrants. Le rachat des licences est estimé à quelque 60 millions d'euros. En ce qui concerne le plafonnement des revenus, cela relève en effet du Fédéral : il faudrait donc régler cette question en concertation avec le niveau fédéral. Quant au plafonnement du nombre de courses hebdomadaires, le groupe MR n'a pas de tabou à ce sujet.

Ce texte n'est certes pas la panacée, mais la proposition n'est pas figée et pourrait évoluer. Le groupe MR se dit ouvert à tous les amendements. On pourrait en faire un projet plus abouti si l'on travaillait ensemble, majorité et opposition.

M. Emmanuel De Bock s'interroge sur le fait de faire payer cette taxe aux nouveaux entrants : ce serait créer une entrave. On estime le nombre de licences existantes à 1.300. Si on obtenait par exemple 500 nouveaux entrants dans le système, ils devraient financer eux-mêmes les 60 millions, ce qui représenterait donc 120.000 euros par nouvel entrant. C'est énorme.

M. Boris Dilliès rappelle qu'aujourd'hui, une licence se négocie aux alentours de 55.000 euros. Il est question ici d'un étalement dans le temps sur dix ans, sinon le système devient caduc. Mais il est très cohérent de l'avoir relevé.

M. Pierre Kompany estime, à propos de cet étalement dans le temps, que l'on ne peut pas projeter un projet de taxi sur plus de deux ou trois ans, sinon on devient esclave d'un système.

M. Boris Dilliès fait une dernière suggestion : sur la base de cette proposition, ne pourrait-on inviter le ministre en charge du secteur à venir expliquer l'état d'avancement de ses travaux ?



De voorzitter van de vergadering, de heer Marc Loewenstein, vat de situatie samen en verzamelt de standpunten. De MR-oppositie dient een resolutie in over een onderwerp waarrond de minister al meer dan anderhalf jaar werkt. De oppositie wil dat de minister zich komt verantwoorden, wat volstrekt legitiem is. Het horen van de minister moet echter gebeuren op basis van een ontwerp dat van tevoren is goedgekeurd door de regering.

Om die reden, stelt de voorzitter voor om in alle democratie over dit voorstel te stemmen en daarna de minister uit te nodigen om zijn ontwerp zo spoedig mogelijk te komen voorstellen. Wanneer dit voorstel in de plenaire vergadering wordt onderzocht, zal de minister worden verzocht uitleg te komen geven.

De algemene bespreking is gesloten.

### **III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte**

Aangezien niemand het woord vraagt om de tekst te bespreken, stelt de voorzitter voor om over te gaan tot de stemming over het geheel.

### **IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen tegen 3.

*- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

Willem DRAPS

*De Voorzitter van de vergadering,*

Marc LOEWENSTEIN

Le président de séance, M. Marc Loewenstein, résume la situation et rassemble les points de vue. L'opposition MR dépose une résolution, sur un sujet auquel le ministre travaille depuis plus d'un an et demi. L'opposition veut que le ministre vienne s'expliquer, ce qui est tout-à-fait légitime. S'il doit être auditionné, cela devrait néanmoins se faire sur la base d'un projet approuvé préalablement par le gouvernement.

C'est la raison pour laquelle le président suggère que l'on vote sur cette proposition en toute démocratie, et que l'on invite ensuite le ministre à présenter son projet dans les meilleurs délais. Lorsque cette proposition sera examinée en séance plénière, le ministre sera invité à s'expliquer.

La discussion générale est close.

### **III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif**

Personne ne demandant la parole pour la discussion du texte, le président propose que l'on passe au vote sur l'ensemble.

### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 12 voix contre 3.

*- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Willem DRAPS

*Le Président de séance,*

Marc LOEWENSTEIN