



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

8 JUIN 2021

---

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

---

**Examen de la pétition relative aux services de  
location de voitures avec chauffeur**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
des Affaires intérieures

par M. Sadik KÖKSAL (F)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, Mme Fadila Laanan, MM. Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, Sadik Köksal, Guy Vanhengel.

*Membres suppléants* : MM. Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, Mme Cieltje Van Achter.

*Autres membres* : MM. David Weytsman, Youssef Handichi.

GEWONE ZITTING 2020-2021

8 JUNI 2021

---

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

**Behandeling van de petitie betreffende de  
diensten voor het verhuren van voertuigen met  
chauffeur**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Binnenlandse Zaken

door de heer Sadik KÖKSAL (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : De heren Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, mevrouw Fadila Laanan, de heren Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, Sadik Köksal, Guy Vanhengel.

*Plaatsvervangers* : De heren Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, mevrouw Cieltje Van Achter.

*Andere leden* : De heren David Weytsman, Youssef Handichi.

## I. Introduction

Le président souhaite la bienvenue à M. Hafid Akrou, administrateur de l'asbl Green Mobility Association et auteur principal de la pétition relative aux services de location de voitures avec chauffeur ([Annexe 1](#)), qui demande la suspension de la récente circulaire relative à la prise de commandes de courses via smartphone, au plan taxi, au respect des stratégies fédérale et européenne en matière de numérisation et à la concertation avec le secteur.

Cette pétition répond à toutes les conditions de forme et est revêtue de plus de 1.000 signatures.

M. Hafid Akrou vient aujourd'hui exposer l'objet de la pétition.

## II. Exposé introductif de M. Hafid Akrou, administrateur de l'asbl Green Mobility Association et auteur principal de la pétition

M. Hafid Akrou est heureux d'avoir été invité à défendre leur pétition devant la commission.

Il indique être administrateur de l'ASBL Green Mobility Association. Une association constituée conformément au droit belge en décembre 2020. Parmi les objectifs sociaux, il y a le développement du secteur de location de véhicules avec chauffeur (LVC) en général, à travers l'accompagnement des chauffeurs LVC et la vulgarisation des publications scientifiques, notamment dans les domaines de la transition écologique et numérique. Leur statut leur permet également de représenter et de parler au nom des chauffeurs et de clients qui sont membres de l'ASBL devant les pouvoirs locaux, régionaux, fédéraux et européens.

Green Mobility Association a pris l'initiative de lancer la pétition et de l'envoyer au parlement, tandis que l'asbl UCLB a fait du très bon travail, notamment pour l'organisation de la première et de la deuxième manifestation, pour la communication avec les autorités, avec les médias, et le plus important, pour l'encadrement des centaines de chauffeurs.

Un accord a été conclu avec l'asbl UCLB, ce qui a permis à l'asbl GMA de fournir des conseils et un soutien juridique à l'ensemble du secteur. Cet accord permet aussi de participer à la formation et à l'accompagnement des chauffeurs chaque fois que cette tâche est jugée nécessaire.

C'est ainsi que l'asbl Green Mobility Association défend aujourd'hui la pétition lancée en mars dernier sous le titre « Pétition (Contre la Circulaire : 20202212 / Direction Transport de personnes) ». Cette pétition a été publiée sur le site [www.petitionligne.be](http://www.petitionligne.be) et a recueilli 1.312 signatures, dont plus de 1.000 signatures de Bruxellois(es).

## I. Inleiding

De voorzitter verwelkomt de heer Hafid Akrou, beheerder van de vzw Green Mobility Association en eerste indiener van de petitie betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ([Bijlage 1](#)), waarin wordt verzocht om de opschorting van de recente omzendbrief betreffende het aanvragen van ritten via smartphone, het taxiplan, de naleving van de federale en Europese strategieën inzake digitalisering en het overleg met de sector.

Deze petitie voldoet aan alle vormvereisten en is ondertekend door meer dan 1.000 personen.

De heer Hafid Akrou komt vandaag het doel van de petitie uiteenzetten.

## II. Inleidende uiteenzetting van de heer Hafid Akrou, beheerder van de vzw Green Mobility Association en eerste indiener van de petitie

Het verheugt de heer Hafid Akrou dat hij de petitie voor de commissie mag komen verdedigen.

Hij is beheerder van de vzw Green Mobility Association, een vereniging naar Belgisch recht die in december 2020 is opgericht. Haar maatschappelijke doelstellingen omvatten de ontwikkeling van de sector van de verhuur van voertuigen met chauffeur (VVC) in het algemeen via de ondersteuning van de chauffeurs van de VVC-sector en de vulgarisering van wetenschappelijke publicaties, met name op het gebied van ecologische en digitale transitie. Dankzij haar statuut kan de vzw ook de aangesloten chauffeurs en klanten vertegenwoordigen en namens hen spreken met de plaatselijke, gewestelijke, federale en Europese overheden.

Green Mobility Association heeft het initiatief voor de petitie genomen en ze bij het parlement ingediend, terwijl de vzw UCLB zeer goed werk heeft geleverd, onder meer voor de organisatie van de eerste en tweede manifestatie, de communicatie met de overheden en de media en, het belangrijkste, de begeleiding van de honderden chauffeurs.

Er is ook een overeenkomst gesloten met de vzw UCLB, waardoor de vzw GMA advies en juridische ondersteuning kan verlenen aan de hele sector. De overeenkomst maakt het ook mogelijk deel te nemen aan de opleiding en begeleiding van de chauffeurs, telkens wanneer dat noodzakelijk wordt geacht.

De vzw Green Mobility Association verdedigt vandaag de petitie die in maart jongstleden werd ingediend met als titel « Petitie (tegen omzendbrief : 20202212 / directie Personenvervoer) ». De petitie werd gepubliceerd op de website [www.petities.com/be](http://www.petities.com/be) en heeft 1.312 handtekeningen verzameld, waaronder meer dan 1.000 van Brusselaars.

L'approche des auteurs de la pétition est apolitique, puisqu'elle réagit à la circulaire en question pour des raisons purement socio-économiques. Il dit souhaiter sincèrement que tous les acteurs puissent travailler ensemble pour l'élaboration d'une ordonnance moderne, équitable et durable.

Aujourd'hui, si l'asbl défend les chauffeurs LVC, c'est parce que la circulaire les visait. Si elle avait visé les taxis, l'asbl aurait pu lancer une pétition en leur faveur, ou du moins les soutenir.

Les taximen doivent comprendre que les LVC ne sont pas leurs ennemis. Si le marché est bien organisé, il y aura de la place pour tout le monde. La modernisation du secteur est inévitable et sûrement bénéfique tant pour les LVC que pour les taxis. Cette modernisation découle de l'évolution de la société. Par contre, en attendant cette nouvelle ordonnance, on ne peut accepter que 2.000 familles de chauffeurs LVC soient mises de côté.

La circulaire en question interdit aux chauffeurs LVC d'utiliser leurs smartphones et donc de se connecter aux plateformes digitales. L'asbl n'a pas pour vocation de défendre les plateformes géantes, leurs avocats le feront très bien. Mais les autorités ont négligé le fait que ces chauffeurs utilisent également les nouvelles technologies pour travailler avec d'autres sociétés telles que Booking, Blackline, des hôtels, des hôpitaux et des écoles. La plupart de ces sociétés demandent des devis par les voies digitales, par e-mail, WhatsApp ou même par leurs applications mobiles.

Autrement dit, ces chauffeurs ont leurs propres clients et en les empêchant d'utiliser les nouvelles technologies et en insistant sur l'application d'une loi obsolète de 1995, les autorités les punissent au lieu de les aider.

M. Akrouit indique que pour mieux comprendre leur position, il faut entendre ce que disent les chauffeurs LVC. Aujourd'hui, ceux-ci accusent les autorités de tromperie. Ils demandent pourquoi le gouvernement n'a pas appliqué cette ordonnance en 2015, lors de l'arrivée d'Uber X. Au contraire, le discours politique de l'époque était alors en faveur des plateformes géantes et incitait même les chauffeurs LVC à investir dans de nouveaux véhicules.

Selon un article du 23 janvier 2019 de RTL-INFO, Uber pouvait bel et bien continuer à opérer à Bruxelles. Celui-ci disait : « *Le service Uber X, qui connecte les passagers avec des chauffeurs professionnels, respecte le cadre légal bruxellois, selon une décision récente du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles. L'entreprise de location de voitures avec chauffeur (LVC) pourra donc continuer à opérer dans la capitale.* ».

Mais maintenant, des années plus tard, les autorités exigent le respect strict d'une ordonnance de 1995 et punissent ainsi 2.000 familles. Cette décision a en outre été prise en pleine crise sanitaire, alors que le secteur des transports subissait déjà des pertes colossales, entre 75% et 95% du chiffre d'affaires.

De opstellers van de petitie hebben een apolitieke benadering, aangezien ze om louter sociaaleconomische redenen op de omzendbrief in kwestie reageren. Ze hopen oprecht dat alle actoren kunnen samenwerken bij het opstellen van een moderne, billijke en duurzame ordonnantie.

Vandaag verdedigt de vzw de chauffeurs van de VVC-sector, omdat ze geïsoleerd worden door de omzendbrief. Als die de taxi's had geïsoleerd, zou de vzw een petitie ten gunste van deze laatste hebben ingediend of hen op zijn minst hebben gesteund.

De taxichauffeurs moeten begrijpen dat de VVC-sector niet hun vijand is. In een goed georganiseerde markt is er plaats voor iedereen. De modernisering van de sector is onvermijdelijk en ongetwijfeld gunstig voor zowel de VVC-sector als de taxisector. De modernisering is een gevolg van de evolutie van de maatschappij. In afwachting van de nieuwe ordonnantie is het echter onaanvaardbaar dat 2.000 gezinnen van chauffeurs van de VVC-sector aan de kant worden geschoven.

De omzendbrief in kwestie verbiedt de chauffeurs van de VVC-sector hun smartphone te gebruiken en aldus verbinding te maken met de digitale platformen. De vzw is niet van plan de grote platformen te verdedigen. Hun advocaten zullen dat heel goed doen. De overheden hebben echter over het hoofd gezien dat deze chauffeurs ook gebruikmaken van de nieuwe technologieën om samen te werken met andere bedrijven, zoals Booking en Blackline, hotels, ziekenhuizen en scholen. De meeste van die bedrijven vragen offertes aan via digitale kanalen, via e-mail, WhatsApp of zelfs hun mobiele apps.

Met andere woorden, die chauffeurs hebben hun eigen klanten en als ze de nieuwe technologieën niet mogen gebruiken en aangedrongen wordt op de toepassing van een verouderde wet van 1995, worden ze door de overheden gestraft in plaats van geholpen.

De heer Akrouit wijst erop dat men naar de chauffeurs van de VVC-sector moet luisteren om hun standpunt beter te begrijpen. Vandaag beschuldigen ze de overheid van bedrog. Ze vragen waarom de regering die ordonnantie niet heeft toegepast in 2015, toen Uber X op de markt is gekomen. Integendeel, het politieke discours was toen in het voordeel van de grote platformen en moedigde de chauffeurs van de VVC-sector er zelfs toe aan te investeren in nieuwe voertuigen.

Volgens een artikel van RTL-INFO van 23 januari 2019 kon Uber inderdaad actief blijven in Brussel : « *De dienst Uber X, die passagiers in contact brengt met professionele chauffeurs, respecteert het Brusselse wettelijke kader volgens een recente uitspraak van de Franstalige ondernemingsrechtbank van Brussel. Het bedrijf dat voertuigen met chauffeur verhuurt (VVC) zal dus in de hoofdstad actief kunnen blijven.* ».

Nu, jaren later, eisen de overheden evenwel dat een ordonnantie van 1995 strikt nageleefd wordt en straffen ze aldus 2.000 gezinnen. Bovendien werd die beslissing genomen in volle gezondheids crisis, toen de vervoersector al met kolossale verliezen te kampen had, namelijk tussen 75% en 95% van de omzet.

M. Akrouit précise qu'ils demandent au parlement de vérifier la cohérence des politiques de ce gouvernement, notamment celles concernant le transport, car il y a un terrible paradoxe entre la théorie et la pratique. Quand on lit, par exemple, tout ce qui y est publié à propos des transports, on remarque qu'elle se concentre sur deux concepts majeurs qui sont l'écologie et la numérisation via les plans Good Move et Smart City. Mais malheureusement, la circulaire mise en cause est en totale contradiction avec ces stratégies et initiatives.

De plus, le fait de demander à 2.000 LVC d'arrêter d'opérer augmenterait l'utilisation de véhicules personnels. Il n'est pas non plus acceptable de demander à ces chauffeurs de continuer à travailler au risque d'amendes ou de la saisie de leur véhicule.

Il y a deux types de signataires de la pétition, d'une part des chauffeurs LVC et d'autre part des clients LVC.

Après avoir analysé des dizaines de commentaires joints à la pétition, on peut affirmer que les messages sont pleins d'incompréhension, de peur de l'inconnu, de frustrations et de colère. Et ce tant pour les chauffeurs que pour les clients.

Les signataires demandent également la suspension de la circulaire, jusqu'à l'élaboration d'une nouvelle ordonnance. Pour les clients, les messages de satisfaction par rapport au service offert par les LVC sont nombreux, ainsi que les souhaits de le maintenir. Les taxis comme les LVC sont au service des utilisateurs. Il est donc nécessaire de prendre en compte leurs avis pour proposer des solutions.

La pétition demande au Parlement bruxellois de faire pression sur le gouvernement pour suspendre immédiatement la circulaire, ou du moins son exécution. Avec l'arrivée des vacances, les demandes vont augmenter, mais il n'est pas possible pour les chauffeurs LVC de travailler la peur au ventre.

Le pouvoir exécutif doit assumer sa responsabilité politique. Il aurait dès lors dû travailler à une nouvelle ordonnance avant de lancer des interdictions et des sanctions.

La pétition demande en outre d'ouvrir des discussions réelles et sérieuses sur le Plan taxi bruxellois, afin d'envisager sa mise en œuvre. Elle demande d'y associer les asbl GMA et UCLB.

Elle demande en outre que Bruxelles Mobilité respecte la stratégie numérique de la Commission européenne, principalement la stratégie numérique européenne, le plan Digital Europe, le Digital European Act et les pôles européens d'innovation numérique.

La prochaine citation fait partie d'une consultation publique sur l'environnement réglementaire des plateformes demandée par la Commission européenne en 2015 : « *Des entreprises comme Uber sont devenues des contributeurs clés à l'augmentation de la mobilité urbaine. Les Européens font de plus en plus appel à ces services lors d'un voyage dans*

De heer Akrouit preciseert dat het Parlement gevraagd wordt om de coherentie van het beleid van deze regering te controleren, met name op het gebied van vervoer, want er bestaat een enorme paradox tussen theorie en praktijk. Wanneer men bijvoorbeeld alles leest wat over vervoer wordt gepubliceerd, stelt men vast dat de nadruk op twee belangrijke concepten ligt, namelijk ecologie en digitalisering via de plannen Good Move en Smart City. Jammer genoeg is de omzendbrief in kwestie volledig in strijd met die strategieën en initiatieven.

Bovendien zou het feit dat aan 2.000 chauffeurs van de VVC-sector gevraagd wordt hun activiteiten stop te zetten, het gebruik van de eigen wagen doen toenemen. Het is evenmin aanvaardbaar om die chauffeurs te vragen te blijven werken met het risico op boetes of inbeslagname van hun voertuig.

Er zijn twee types ondertekenaars van de petitie, enerzijds de chauffeurs van de VVC-sector en anderzijds de klanten.

Na analyse van tientallen bij de petitie gevoegde commentaren kan men stellen dat de boodschappen bol staan van onbegrip, angst voor het onbekende, frustraties en woede. Dat geldt zowel voor de chauffeurs als voor de klanten.

De ondertekenaars vragen eveneens om de schorsing van de omzendbrief tot er een nieuwe ordonnantie is opgesteld. Veel klanten zijn tevreden over de dienst die de VVC-sector verleent en wensen hem te handhaven. Zowel de taxi's als de VVC-sector staan ten dienste van de gebruikers. Daarom moet men rekening houden met hun mening bij het voorstellen van oplossingen.

In de petitie wordt het Brussels Parlement gevraagd druk uit te oefenen op de regering om de omzendbrief of althans de uitvoering ervan onmiddellijk te schorsen. Nu de vakantie nadert, zal het aantal vragen toenemen, maar de chauffeurs van de VVC-sector kunnen niet met angst om het hart werken.

De regering mag haar politieke verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan. Daarom had ze moeten werken aan een nieuwe ordonnantie alvorens verboden en sancties uit te vaardigen.

Bovendien vraagt de petitie om echte en ernstige discussies over het Brussels Taxiplan te voeren, om de uitvoering ervan te overwegen. Ze vraagt om de vzw's GMA en UCLB daarbij te betrekken.

De petitie vraagt eveneens dat Brussel Mobilité de digitale strategie van de Europese Commissie respecteert, voornamelijk de Europese Digitale Strategie, het plan Digital Europe, de Digital European Act en de Europese plannen voor digitale innovatie.

Het volgende citaat komt uit een openbare raadpleging over het regelgevingskader voor de platformen, waar de Europese Commissie in 2015 om heeft gevraagd : « *Bedrijven zoals Uber spelen inmiddels een sleutelrol bij het verhogen van de stedelijke mobiliteit. Europeanen maken steeds meer gebruik van die diensten wanneer ze in de EU reizen en*

*l'Union européenne et s'attendent à y accéder dans l'ensemble du marché numérique unique. Le potentiel de cette nouvelle façon de se déplacer en toute sécurité et bon marché est cependant étouffé par des cadres réglementaires nationaux inadaptés. L'UE a donc clairement un rôle à jouer pour clarifier la manière dont le droit de l'UE devrait s'appliquer aux services de l'économie collaborative. ».*

Il indique, finalement, que leur demande est donc à la fois simple et complexe : pour mettre de l'ordre dans ce secteur, il faut réorganiser le service LVC en intégrant de nouveaux acteurs comme les plateformes belges (Ride Plus, Driveriez, etc.), mais avec des conditions telles que, par exemple, la création d'une commission semi-publique de contrôle dont le but sera de contrôler les plateformes et d'éviter la concurrence déloyale, mais aussi toute dégradation des conditions de travail des chauffeurs.

S'il est bien régulé et organisé, le secteur LVC aura sa place dans une Région comme Bruxelles. Si la demande pour ce type de transport augmente, il pourra devenir une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.

Loin de toute confrontation idéologique et décryptage politique, il est demandé au parlement de faire le nécessaire pour accélérer les travaux sur la nouvelle ordonnance tout en respectant les règles fondamentales de notre démocratie, telles que la transparence et la concertation sociale, et en respectant la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment l'article 15/16 qui garantit la liberté d'entreprendre.

Il précise encore que l'asbl Green Mobility Association est prête à participer à des négociations pour permettre d'apporter des solutions adéquates au problème actuel.

### III. Échange de vues

M. David Weytsman tient d'abord à remercier M. Akrouit pour son temps et sa présence ici. Il sait qu'il a, comme beaucoup d'autres à qui il prêtera sa voix aujourd'hui, des inquiétudes fortes et légitimes quant à la situation actuelle. Il indique également le soutien dans le combat qu'il a entrepris. La décision émanant de la circulaire visée ici est en effet incompréhensible et inutilement brutale. Des milliers de familles, un écosystème de mobilité, des milliers d'utilisateurs se retrouvent impactés par un gouvernement qui a la mémoire courte. A-t-il oublié qu'il a la main depuis plus de 7 ans sur ce dossier et que la réforme tant annoncée n'a jamais vu le jour ? Il est temps d'avancer et on peut se réjouir d'avoir l'occasion d'écouter M. Akrouit, et de constater que ce combat légitime a tout de même forcé les murs de ce parlement.

La position du groupe MR est très claire. Il faut que taxis et LVC puissent cohabiter dans un même écosystème comme véritables piliers de la multimodalité. Si tous ici veulent moins de voitures individuelles à Bruxelles, il convient alors de proposer plus de voitures partagées. Bruxelles compte un

*verwachten dat ze er in de eengemaakte digitale markt toegang toe zullen hebben. Het potentieel van die nieuwe manier om zich veilig en goedkoop te verplaatsen wordt echter belemmerd door inadequate nationale regelgevingskaders. Er is dus duidelijk een rol weggelegd voor de EU bij het verduidelijken van de wijze waarop het EU-recht zou moeten worden toegepast op de diensten van de collaboratieve economie. ».*

De spreker wijst er ten slotte op dat de vraag dus tegelijk eenvoudig en complex is : om orde op zaken te stellen in de sector moet de VVC-dienst worden gereorganiseerd met de integratie van nieuwe spelers zoals de Belgische platformen (Ride Plus, Driveriez, enz.), maar met voorwaarden zoals, bijvoorbeeld, de oprichting van een semiopenbare controlecommissie die de platformen moet controleren en oneerlijke concurrentie, maar ook verslechtering van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs, moet vermijden.

Als de VVC-sector goed gereguleerd en georganiseerd is, zal hij zijn plaats hebben in een Gewest als Brussel. Als de vraag naar dat type vervoer toeneemt, zal het een alternatief kunnen worden voor het gebruik van de eigen wagen.

Het is helemaal niet de bedoeling om een ideologische confrontatie aan te gaan en aan politieke scherpelijerij te doen, aangezien het Parlement enkel verzocht wordt het nodige te doen om de werkzaamheden met het oog op de nieuwe ordonnantie te versnellen, met inachtneming van de fundamentele regels van onze democratie, zoals transparantie en sociaal overleg, en met inachtneming van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, met name artikel 15/16, dat de vrijheid van ondernemen waarborgt.

De spreker preciseert nog dat de vzw Green Mobility Association bereid is deel te nemen aan onderhandelingen om passende oplossingen voor het huidige probleem te vinden.

### III. Gedachtewisseling

De heer David Weytsman wenst eerst de heer Akrouit te danken voor zijn tijd en aanwezigheid hier. Hij weet dat hij, zoals vele anderen in wier naam hij vandaag het woord neemt, zich terecht grote zorgen maakt over de huidige situatie. Hij steunt hem in zijn strijd. De beslissing die voortvloeit uit de omzendbrief in kwestie, is immers onbegrijpelijk en onnodig brutaal. Duizenden gezinnen, een mobiliteitsecosysteem en duizenden gebruikers worden benadeeld door een regering die een kort geheugen heeft. Is ze dan vergeten dat ze al meer dan 7 jaar bezig is met dit dossier en dat de zo vaak aangekondigde hervorming er nooit is gekomen ? Het is tijd om vooruitgang te boeken en hij verheugt zich over de komst van de heer Akrouit en het feit dat zijn legitieme strijd toch zijn weg naar dit Parlement heeft gevonden.

Het standpunt van de MR-fractie is zeer duidelijk. Taxi's en VVC's moeten in hetzelfde ecosysteem naast elkaar kunnen bestaan als echte pijlers van multimodaliteit. Als iedereen hier minder individuele auto's wil in Brussel, dan moeten er meer gedeelde auto's worden aangeboden. Brussel

nombre d'opérateurs de transport rémunéré de personnes parmi les plus bas d'Europe avec un ratio de licences de 1,35 par 1.000 habitants, alors qu'Amsterdam en compte 4,84, Paris 5,56 et Londres 11,67. En d'autres termes, un marché ouvert et concurrentiel permet d'augmenter l'offre, de répondre aux besoins et de permettre l'émergence de nouveaux acteurs. De nouveaux véhicules plus propres aussi. Mais où en est l'infrastructure de recharge ? Il est temps de donner un avenir à un secteur qui ne doit pas, et qui ne veut pas, rester figé dans le XIX<sup>e</sup> siècle. Les bouleversements qui ont été introduits par les plateformes ont permis à la demande d'exploser, cela prouve donc que la demande existe ! Il y a de la place pour tout le monde ! Pourquoi, d'ailleurs, Bruxelles ne compte-t-elle que 43 licences de taxis électriques sur les 1.300 licences taxis ? C'est tristement peu en comparaison d'autres grandes villes européennes.

Il plaide, comme le fait le MR depuis longtemps, pour une nouvelle législation permettant d'éviter les cas de concurrence déloyale tout en soutenant les initiatives privées, créatrices d'emplois. Il est temps de libéraliser, de redonner de l'air, de la vie à tout le secteur. Cette réforme doit faire se rencontrer adéquatement l'offre et la demande en tenant compte évidemment des exigences de sécurité telles que compétence, moralité, traçabilité, etc. et en veillant à ce que tous les acteurs soient chacun soumis à une réglementation fiscale et sociale tout en renforçant les normes de qualité pour le consommateur. Si on persiste à vouloir interdire les plateformes LVC, on ne pourra éviter le bain de sang social pour 2.000 familles bruxelloises qui tomberaient dans la précarité alors qu'elles ne demandent qu'à travailler. C'est impensable et injuste. C'est pourquoi il dit plaider, depuis 2016 déjà, pour un nouveau plan taxi en Région bruxelloise, qui suive les recommandations de l'étude Deloitte parue en 2020 autour d'un statut unique.

Son objectif est une réforme moderne, libérale et orientée sur le besoin des clients. Plusieurs éléments lui sont déjà très chers et il propose dès lors aux différents acteurs un statut unique pour l'ensemble du secteur, des exigences de qualité similaires pour tous les acteurs - chauffeurs et plateformes -, un nombre de chauffeurs en fonction de la demande, des prix raisonnables qui permettent de booster cette demande dans le futur et des politiques de soutien à l'innovation visant à faire du secteur du transport rémunéré de personnes un pilier plus important de la stratégie en matière de mobilité.

Au moment du déconfinement, son groupe a voulu soutenir le secteur et a déposé sa proposition Fluid.brussels. Il y était demandé, notamment, une campagne de promotion de l'utilisation des taxis, la création de nouveaux emplacements sur les lignes de transports publics les plus congestionnées, le respect des emplacements de taxis, la promotion renforcée des initiatives permettant aux personnes âgées et PMR d'être plus autonomes, l'extension des chèques communaux ou régionaux taxis à tous les Bruxellois ou encore l'autorisation d'utiliser toutes les bandes réservées aux bus. Depuis, il regrette que le gouvernement non seulement soit resté au point mort, mais prenne des décisions qui vont totalement à l'encontre d'un soutien qui aurait été beaucoup plus productif.

heeft een van de laagste aantallen operatoren van bezoldigd personenvervoer in Europa, met een verhouding van 1,35 vergunningen per 1.000 inwoners, terwijl Amsterdam er 4,84 heeft, Parijs 5,56 en Londen 11,67. Met andere woorden, een open en concurrerende markt maakt het mogelijk het aanbod te vergroten, in de behoeften te voorzien en nieuwe spelers de kans te geven om op te komen. Nieuwe, schonere voertuigen ook. Hoe zit het echter met de oplaadinfrastructuur ? Het is tijd om een toekomst te geven aan een sector die niet in de 19e eeuw mag en wil blijven steken. Door de ingrijpende veranderingen die de platformen hebben teweeggebracht, is de vraag geëxplodeerd. Dat bewijst dat de vraag er is! Er is plaats voor iedereen! Waarom telt Brussel trouwens slechts 43 vergunningen voor elektrische taxi's op een totaal van 1.300 taxivergunningen ? Dat is bedroevend weinig in vergelijking met andere grote Europese steden.

Hij pleit, zoals de MR al lang doet, voor nieuwe wetgeving om gevallen van oneerlijke concurrentie te voorkomen en tegelijk particuliere initiatieven die banen scheppen te steunen. Het is tijd om te liberaliseren, om een nieuwe wind door de hele sector te laten waaien en er nieuw leven in te blazen. De hervorming moet vraag en aanbod op adequate wijze op elkaar afstemmen, waarbij uiteraard rekening moet worden gehouden met veiligheidseisen zoals bekwaamheid, moraliteit, traceerbaarheid enz. en ervoor wordt gezorgd dat alle spelers onderworpen worden aan een fiscale en sociale regelgeving, terwijl de kwaliteitsnormen voor de consument worden versterkt. Als we de VVC-platformen blijven verbieden, kunnen we een sociaal bloedbad voor 2.000 Brusselse gezinnen niet voorkomen, die in onzekerheid terecht zouden komen, terwijl ze alleen maar willen werken. Dat is ondenkbaar en onrechtvaardig. Daarom pleit hij al sinds 2016 voor een nieuw taxiplan in het Brussels Gewest, dat de aanbevelingen volgt van het in 2020 gepubliceerde onderzoek van Deloitte over een enkel statuut.

De doelstelling ervan is een moderne, liberale en klantgerichte hervorming. Verschillende elementen liggen hem nu al na aan het hart en hij stelt de verschillende actoren dan ook één enkel statuut voor de hele sector voor, vergelijkbare kwaliteitseisen voor alle actoren - chauffeurs en platformen -, een aantal chauffeurs afhankelijk van de vraag, redelijke prijzen die het mogelijk maken de vraag in de toekomst te stimuleren en een beleid ter ondersteuning van innovatie om van de sector van het bezoldigd personenvervoer een belangrijker pijler van de mobiliteitsstrategie te maken.

Ten tijde van de versoepeling van de lockdown wilde zijn fractie de sector steunen en heeft ze haar voorstel Fluid.brussels ingediend. Daarin werd onder meer verzocht om een campagne om het gebruik van taxi's te bevorderen, de aanleg van nieuwe taxistandplaatsen op de drukste lijnen van het openbaar vervoer, de naleving van de taxistandplaatsen, meer promotie voor initiatieven om bejaarden en PBM's zelfstandiger te maken, de uitbreiding van gemeentelijke of gewestelijke taxicheques tot alle Brusselaars en de toestemming om alle busstroken te gebruiken. Sindsdien betreurt hij dat de regering niet alleen in de nulstand is blijven staan, maar ook beslissingen heeft genomen die volledig indruisen tegen wat een veel productievare steun zou zijn geweest.

M. Akrouit demande des discussions réelles et sérieuses, et il le comprend. Il dit également les appeler de ses vœux. Trop nombreux étaient les représentants du secteur LVC qui ont dit regretter les contacts quasi inexistantes qu'ils entretiennent avec le ministre-président. Il rejoint également le pétitionnaire sur l'idée d'une concertation populaire. Il pense qu'elle mettrait très bien en lumière la forte demande de la population pour ces plateformes nouvelles. Une fois de plus, on voit que le consommateur, l'utilisateur de solutions de mobilité, continue d'opter pour la solution la plus efficace, rentable et flexible en fonction de ses besoins.

Il se réjouit d'ailleurs d'annoncer que le MR travaille actuellement à une proposition de résolution qui sera déposée à la Chambre des Représentants. Il a eu la chance de participer à son élaboration et peut confirmer que son groupe continuera d'insister à tous les échelons du pouvoir pour que l'économie de plateforme, ou numérique, continue d'encourager partout l'entrepreneuriat. La révision du cadre réglementaire relatif au transport de personnes permettra de répondre aux besoins du citoyen en termes de mobilité tout en privilégiant le partage des véhicules. Leur proposition demandera aussi d'apporter de la cohérence entre les politiques régionales et fédérales quant à l'approche relative aux nouveaux acteurs technologiques actifs, entre autres, dans le secteur de la mobilité.

Il souhaite conclure en rappelant qu'il ne peut effectivement pas exister de concurrence déloyale entre deux secteurs qui ont tout pour cohabiter de manière pacifique. Tout ce qu'il manque, c'est une réforme attendue depuis plus de 7 ans et des solutions équilibrées. Il aimerait également rappeler qu'on ne peut définitivement pas appeler un modal shift de ses vœux quand on supprime des solutions de mobilité alternatives. On ne peut appeler au verdissement des sociétés de taxis quand on limite le nombre de licences pour taxis électriques ou qu'on ne déploie pas l'infrastructure de recharge suffisante. On ne peut pas punir des travailleurs et des familles avec des interprétations contestables d'un cadre réglementaire largement dépassé. La capitale de l'Europe doit arrêter d'être systématiquement à la traîne. Le secteur privé doit être notre principal allié pour proposer des solutions de mobilité propres, intelligentes et alternatives.

Enfin, il indique encore avoir quelques questions pour le pétitionnaire. Comment se passe la concertation avec le cabinet du ministre-président ? Il semble que des PV sont aujourd'hui dressés à l'encontre de chauffeurs LVC, mais y a-t-il déjà eu des saisies de véhicules ? Quelles sont les priorités du pétitionnaire et des personnes qu'il représente dans la future réforme ? A-t-il participé à l'élaboration du rapport de Deloitte ? Que répond-il aux personnes qui estiment que la majorité des chauffeurs LVC sont de faux indépendants et qu'ils devraient être des salariés ? Il indique encore souhaiter que le débat soit traité au plus vite afin de trouver une réponse à la constatation qu'à Bruxelles, il est bien moins fait appel au transport rémunéré de personnes que dans les villes environnantes.

De heer Akrouit vraagt om echte en serieuze discussies. Hij begrijpt dat. Hij wil die ook. Te veel vertegenwoordigers van de VVC-sector betreurden dat ze bijna geen contact hebben met de minister-president. Hij is het ook eens met de indiener van de petitie over het idee van een volksraadpleging. Hij denkt dat de grote vraag van de bevolking naar deze nieuwe platformen daarin zeer goed naar voren zou komen. Opnieuw zien we dat de consument, de gebruiker van mobiliteitsoplossingen, blijft kiezen voor de meest efficiënte, kosteneffectieve en flexibele oplossing die aansluit bij zijn behoeften.

Het verheugt hem trouwens mee te delen dat de MR thans werkt aan een voorstel van resolutie dat in de Kamer van Volksvertegenwoordigers zal worden ingediend. Hij heeft het geluk gehad eraan mee te werken en kan bevestigen dat zijn fractie op alle gezagsniveaus zal blijven aandringen om ervoor te zorgen dat de platform- of digitale economie het ondernemerschap overal blijft aanmoedigen. De herziening van het regelgevingskader voor het personenvervoer zal het mogelijk maken tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften van de burgers en tegelijk het delen van voertuigen te bevorderen. Het voorstel zal ook verzoeken om coherentie tussen het gewestelijke en het federale beleid bij de benadering van de nieuwe technologische spelers die onder meer actief zijn in de mobiliteitssector.

Voorts wenst hij eraan te herinneren dat er geen oneerlijke concurrentie mag bestaan tussen twee sectoren die alles in zich hebben om vreedzaam naast elkaar te bestaan. Het enige wat ontbreekt, zijn een hervorming waar al meer dan 7 jaar op wordt gewacht en evenwichtige oplossingen. Hij wenst er ook op te wijzen dat men op de keper beschouwd niet kan oproepen tot een modal shift wanneer men alternatieve mobiliteitsoplossingen afschaft. Men kan niet oproepen tot vergroening van de taxibedrijven wanneer men het aantal vergunningen voor elektrische taxi's beperkt of niet voldoende oplaadinfrastructuur uitrolt. Men mag geen werknemers en gezinnen straffen met betwistbare interpretaties van een grotendeels verouderd regelgevingskader. De hoofdstad van Europa mag niet langer systematisch achterophinken. De privésector moet onze belangrijkste bondgenoot zijn bij het aanbieden van schone, slimme en alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Tot slot wijst hij erop dat hij nog enkele vragen heeft voor de indiener van de petitie. Hoe verloopt het overleg met het kabinet van de minister-president ? Het schijnt dat er nu boetes worden uitgeschreven aan chauffeurs van de VVC-sector, maar zijn er al voertuigen in beslag genomen ? Wat zijn de prioriteiten van de indiener en de personen die hij vertegenwoordigt bij de toekomstige hervorming ? Heeft hij meegewerkt aan het verslag van Deloitte ? Hoe reageert hij op personen die vinden dat de meerderheid van de chauffeurs van de VVC-sector schijnzelfstandigen zijn en werknemers zouden moeten zijn ? Voorts spreekt hij de wens uit dat het debat zo snel mogelijk wordt gevoerd om een antwoord te vinden op de vaststelling dat in Brussel veel minder gebruik wordt gemaakt van bezoldigd personenvervoer dan in de omliggende steden.

Mme Cieltje Van Achter remercie M. Akrouit d'être venu faire part de ses inquiétudes et questions au parlement. Son groupe soutient l'orateur à cet égard. Ce thème a déjà fait l'objet d'un débat d'actualité, au cours duquel le ministre-président a été interrogé au sujet de sa circulaire et sur le fait qu'il estime devoir appliquer l'ordonnance de 1995 et infliger des amendes aux chauffeurs LVC qui utilisent leur smartphone, alors qu'il y a des procédures judiciaires en cours. Mais aujourd'hui, il est normal de travailler avec un smartphone. Tout le monde le fait.

Il est ressorti on ne peut plus clairement de ce débat que différents groupes politiques, tant dans l'opposition qu'au sein de la majorité, n'étaient pas d'accord avec l'imposition d'amendes. C'est pourquoi il est incompréhensible qu'on continue sur cette lancée. Il n'y a qu'une chose à faire : cette vieille ordonnance doit être actualisée. Cette actualisation profitera tant au secteur des taxis qu'au secteur LVC. En infligeant des amendes, c'est les ménages bruxellois qu'on touche. Au lieu de malmenager ce secteur de la sorte, il faut au contraire le soutenir.

Elle indique ensuite que le secteur taxis a déjà été entendu sous la précédente législature. À l'époque, on a travaillé d'arrache-pied à une nouvelle ordonnance, et il est incompréhensible que certains aient, alors, freiné des quatre fers.

Elle a déjà adressé une nouvelle question au ministre-président afin de savoir s'il a déjà reçu le secteur LVC, s'il a connaissance des griefs du secteur et comment se passe la concertation avec les différents acteurs concernés par ce dossier. Elle souhaiterait également que M. Akrouit réponde à ces questions.

Qu'en est-il à présent des amendes : des amendes sont-elles déjà infligées actuellement ? Quel est l'impact sur le secteur et sur le recours aux services LVC ?

En tant que ministre compétent pour ce dossier sous la législature précédente, M. Pascal Smet avait déjà élaboré un nouveau plan taxi. Que pensait le secteur LVC de ce plan taxi ? Avait-il de sérieuses objections ou l'accueillait-il favorablement ?

M. Jamal Ikazban remercie M. Akrouit d'être venu présenter sa pétition.

Il souhaite expliquer que chacun est libre de considérer que l'ordonnance de 1995 est obsolète. Néanmoins, tant que celle-ci est d'application, il faut la respecter. Il indique encore que la circulaire du ministre-président n'interdit pas l'utilisation de smartphones, mais elle interdit par contre l'utilisation d'une application servant de dispatching pour les véhicules LVC. En effet, la réglementation régionale taxi fait bien une différenciation entre le travail de taxi et la location de limousines. Or, ces dernières années, un trop grand nombre de licences LVC ont été accordées à des véhicules qui font en réalité un travail de taxi.

Mevrouw Cieltje Van Achter bedankt de heer Akrouit om naar het Parlement te komen en om er zijn bezorgdheden en vragen uit de doeken te doen. Haar fractie steunt de spreker hierin. Er werd reeds een actualiteitsdebat aan dit onderwerp gewijd, waarin de minister-president werd ondervraagd over zijn omzendbrief en over het feit dat hij, ondanks het feit dat er hangende juridische procedures zijn, van oordeel is de ordonnantie van 1995 te moeten toepassen en boetes op te leggen aan VVC-chauffeurs die hun smartphone gebruiken. Vandaag is het echter normaal om met een smartphone te werken. Iedereen doet dat.

Tijdens dat debat bleek overduidelijk dat verschillende fracties, zowel uit de oppositie als uit de meerderheid, niet akkoord gingen met het opleggen van boetes. Het is dan ook onbegrijpelijk dat hiermee wordt doorgegaan. Er moet maar één zaak gebeuren, de oude ordonnantie moet gemoderniseerd worden. Die modernisering zal voordelig zijn voor zowel de taxisector als voor de VVC-sector. Door boetes uit te schrijven worden Brusselse gezinnen getroffen. Deze sector verdient net steun in de plaats van zo hard aangepakt te worden.

Vervolgens wijst de spreker erop dat de taxisector al gehoord werd tijdens de vorige zittingsperiode. Er werd toen hard gewerkt aan een nieuwe ordonnantie en het is onbegrijpelijk dat sommigen toen op de rem gingen staan.

Ze heeft reeds een nieuwe vraag gericht aan de minister-president om te vernemen of hij de VVC-sector al heeft ontvangen, of hij de grieven van die sector kent en hoe het overleg verloopt met de verschillende actoren in dit dossier. Ze had graag ook antwoorden van de heer Akrouit gekregen op deze vragen.

Hoe zit het nu met de boetes ? Worden er nu al boetes uitgeschreven ? Welke impact heeft dat op de sector en op het gebruik van VVC-diensten ?

De heer Pascal Smet, die tijdens de vorige zittingsperiode als minister bevoegd was voor dit dossier, had al een nieuw taxiplan uitgewerkt. Wat waren de bevindingen van de VVC-sector over dit taxiplan ? Waren daar grote bezwaren tegen of werd het positief onthaald ?

De heer Jamal Ikazban dankt de heer Akrouit dat hij is gekomen om zijn petitie voor te stellen.

Hij wenst uit te leggen dat het eenieder vrij staat de ordonnantie van 1995 als achterhaald te beschouwen. Niettemin, zolang ze van toepassing is, moet ze worden gerespecteerd. Hij wijst er ook op dat de omzendbrief van de minister-president het gebruik van smartphones niet verbiedt, maar wel het gebruik van een applicatie voor de dispatching van de VVC-voertuigen. De gewestelijke taxireglementering maakt een duidelijk onderscheid tussen taxiwerk en verhuur van limousines. De laatste jaren zijn echter te veel VVC-vergunningen verleend aan voertuigen die eigenlijk als taxi werken.



Il indique encore sensibiliser depuis des années à l'uberisation de la société. Les chauffeurs LVC sont aujourd'hui aussi des victimes de cette évolution. Ils sont également victimes de la cécité du politique par rapport à ce danger.

Récemment, Uber a été condamné par la justice. Mais il y a actuellement encore des questions préjudicielles qui ont été posées. Par ailleurs, Heetch a également été condamné en 2018 et est aujourd'hui dans l'illégalité. Et, à l'arrivée d'Uber Pop à Bruxelles, ce système a également rapidement été jugé illégal par le tribunal du commerce de Bruxelles. C'est pour ces raisons qu'Uber a choisi de demander des licences wallonnes et flamandes pour envahir le secteur du taxi à Bruxelles de manière illégale.

Il dit considérer que les conditions de travail des travailleurs est un élément important. Il n'est pas normal qu'à Bruxelles, les chauffeurs ne soient pas soumis aux mêmes règles. Si une concurrence est souhaitable, il faut que celle-ci soit saine et honnête. C'est pourquoi il faut que dans le nouveau plan taxi, il y ait des éléments qui concernent l'accès à la profession. Il n'est, en effet, pas normal que certains chauffeurs transportant des passagers doivent disposer d'un certificat de capacité et d'autres pas.

Il rappelle qu'en 2015 il y avait environ 200 licences LVC à Bruxelles, alors qu'aujourd'hui on a dépassé les 1.000 licences. Et ces chiffres ne tiennent pas compte des LVC wallons ou flamands qui viennent pratiquer ici alors que l'inverse n'est pas possible.

Il appartient au gouvernement d'établir le nouveau plan taxi. Il indique que son groupe est favorable à pouvoir disposer au plus vite d'un plan équilibré qui fasse la place belle au transport rémunéré de personnes, puisque celui-ci est le premier véhicule partagé et c'est le complément idéal du transport en commun. Mais ce plan doit permettre de respecter les droits des travailleurs. Aujourd'hui, les chauffeurs LVC sont aussi des victimes des plateformes multinationales et de tous ceux qui ont fait croire qu'ils pouvaient faire du travail de taxi.

Son groupe plaide pour un secteur du transport attractif pour la clientèle. Le secteur du taxi représente aussi plus de 3.000 familles qui ont vu apparaître une concurrence déloyale. Le fait que des multinationales aient voulu imposer leur loi a eu pour effet d'opposer les travailleurs entre eux.

Il faudra négocier et élaborer des solutions. Mais il faut bien reconnaître qu'à l'arrivée de ce nouveau plan taxi, les règles en vigueur devront elles aussi être respectées.

Des solutions existent aux problèmes actuels et ces solutions doivent avoir pour but d'avoir un secteur du transport rémunéré de personnes viable et qui ne laisse personne sur le bord de chemin. Mais on ne peut faire croire que l'on peut faire ce qu'on veut dans le cadre d'un libéralisme sauvage sans règles.

Voorts werkt hij al jaren aan de bewustmaking van de uberisering van de maatschappij. De chauffeurs van de VVC-sector zijn vandaag ook het slachtoffer van die evolutie. Tevens zijn ze er het slachtoffer van dat de politiek blind is voor het gevaar.

Onlangs werd Uber door de rechter veroordeeld. Er zijn echter nog steeds prejudiciële vragen die werden gesteld. Bovendien werd Heetch in 2018 ook veroordeeld en de organisatie is nu illegaal. Toen Uber Pop in Brussel arriveerde, werd de organisatie eveneens snel onwettig verklaard door de rechtbank van koophandel van Brussel. Om die redenen heeft Uber ervoor gekozen Waalse en Vlaamse vergunningen aan te vragen om de taxisector in Brussel illegaal binnen te dringen.

Hij beschouwt de arbeidsomstandigheden van de werknemers als een belangrijk element. Het is niet normaal dat de chauffeurs in Brussel niet aan dezelfde regels onderworpen zijn. Hoewel concurrentie wenselijk is, moet ze gezond en eerlijk zijn. Daarom moet het nieuwe taxiplan elementen bevatten die betrekking hebben op de toegang tot het beroep. Het is immers niet normaal dat sommige chauffeurs die passagiers vervoeren over een attest van vakbekwaamheid moeten beschikken en andere niet.

Hij wijst erop dat er in 2015 ongeveer 200 VVC-vergunningen waren in Brussel, terwijl dat er vandaag meer dan 1.000 zijn. Die cijfers houden geen rekening met de Waalse of Vlaamse VVC's die hier komen werken, terwijl het omgekeerde niet mogelijk is.

Het staat aan de regering om het nieuwe taxiplan op te stellen. Hij wijst erop dat zijn fractie er voorstander van is dat er zo snel mogelijk een evenwichtig plan komt waarin ruimte wordt gemaakt voor het bezoldigd personenvervoer, aangezien dit het eerste gedeelte voertuig en de ideale aanvulling op het openbaar vervoer is. Het nieuwe taxiplan moet echter de rechten van de werknemers eerbiedigen. Vandaag zijn de chauffeurs van de VVC-sector ook het slachtoffer van de multinationale platformen en van al degenen die de indruk hebben gewekt dat ze in staat waren om taxiwerk te doen.

Zijn fractie pleit voor een vervoerssector die aantrekkelijk is voor het cliënteel. De taxisector vertegenwoordigt ook meer dan 3.000 gezinnen die een oneerlijke concurrentie hebben zien opkomen. Het feit dat multinationals hun wet wilden opleggen, had tot gevolg dat werknemers tegen elkaar werden opgezet.

Er zullen oplossingen gevonden en besproken moeten worden. Men moet evenwel erkennen dat met de komst van het nieuwe taxiplan ook de geldende regels zullen moeten worden nageleefd.

Er bestaan oplossingen voor de huidige problemen. Die oplossingen moeten gericht zijn op een levensvatbare sector van bezoldigd personenvervoer die niemand in de steek laat. We mogen echter niet de indruk wekken dat men mag doen wat men wil in het kader van een ongebreideld liberalisme zonder regels.

M. Youssef Handichi salue l'initiative de l'asbl GMA d'avoir établi une pétition et d'avoir obtenu plus de 1.000 signatures.

Le débat concernant le rôle des plateformes multinationales dans le secteur du transport rémunéré de personnes vit déjà depuis plusieurs années dans ce parlement. Il faut constater que, chaque fois que des avancées ont pu être enregistrées dans ce dossier, elles l'ont été après une mobilisation des acteurs du secteur. Avant 2019 c'étaient principalement les taximen qui faisaient entendre leur voix. Aujourd'hui le secteur LVC s'est lui aussi organisé et c'est positif.

Le ministre-président, qui est responsable du dossier, a déjà été interrogé à plusieurs reprises, mais jamais il n'a apporté de réponses aux questions qui lui étaient posées. M. Akrouf a-t-il été reçu au cabinet du ministre-président ? Quelle suite a-t-elle été donnée aux éventuelles interpellations de représentants du secteur ?

Le pétitionnaire a indiqué être convaincu que si le marché est bien organisé, il y a de la place pour tout le monde. C'est probablement vrai. On constate en effet qu'une ville comme Barcelone a fait le choix d'interdire Uber et de développer elle-même son marché.

Il indique également être favorable à une application publique devant réguler l'ensemble du marché du transport rémunéré de personnes.

Les chauffeurs LVC, tout comme les chauffeurs de taxi, payent des taxes et des charges qui incombent à leur statut d'indépendant. Mais Uber, elle, étant réfugiée dans un paradis fiscal, ne paye aucune taxe. Il est totalement inacceptable qu'une telle entreprise ne paye pas de taxes.

Il indique encore que si les chauffeurs LVC sont des victimes comme cela a été dit plus tôt, il appartient aux parlementaires de les protéger.

Le prochain plan taxi doit être élaboré avec tous les acteurs du terrain. À ce propos, y a-t-il des points de convergence entre le secteur LVC et le secteur des taxis ? Des démarches ont-elles été entreprises pour permettre une mobilisation commune des secteurs LVC et taxis ?

Toutefois, devant l'absence de réponses du ministre-président, il dit craindre que le prochain plan taxi prenne en compte les plateformes Uber, Heetch, ...

Dans le secteur des taxis, il y a aussi des intermédiaires privés, des centrales, qui prennent également des marges du chiffre d'affaires des taxis. L'utilisation d'une application publique devrait aussi permettre de se passer de ces intermédiaires privés.

M. Marc-Jean Ghysse indique ne pas pouvoir laisser dire que le ministre-président n'aurait pas répondu aux questions qui lui ont été posées. Certes, les réponses apportées par le ministre-président ne conviennent peut-être pas au groupe PTB, mais il y a bien eu des réponses. Il est également faux de dire que ce dossier ne serait pas traité par le gouvernement bruxellois.

De heer Youssef Handichi is verheugd over het initiatief van de vzw GMA om een petitie op te stellen en meer dan 1.000 handtekeningen te verzamelen.

Het debat over de rol van de multinationale platformen in de sector van het bezoldigd personenvervoer wordt in dit Parlement al enkele jaren gevoerd. Er moet worden vastgesteld dat telkens wanneer op dit gebied vooruitgang werd geboekt, dat gebeurde na een mobilisatie van de spelers in de sector. Vóór 2019 waren het vooral de taxichauffeurs die hun stem lieten horen. Vandaag heeft ook de VVC-sector zich georganiseerd en dat is positief.

De minister-president, die verantwoordelijk is voor het dossier, werd al verschillende malen ondervraagd, maar hij heeft nooit antwoorden gegeven op de vragen die hem werden gesteld. Werd de heer Akrouf ontvangen op het kabinet van de minister-president ? Welk gevolg werd gegeven aan eventuele interpellaties van vertegenwoordigers van de sector ?

De indiener van de petitie is ervan overtuigd dat als de markt goed georganiseerd wordt, er plaats is voor iedereen. Dat is waarschijnlijk waar. We kunnen inderdaad vaststellen dat een stad als Barcelona ervoor gekozen heeft Uber te verbieden en haar eigen markt te ontwikkelen.

Hij is ook voorstander van een openbare applicatie om de hele markt van het bezoldigd personenvervoer te reguleren.

De chauffeurs van de VVC-sector betalen, net als de taxichauffeurs, belastingen en heffingen die voortvloeien uit hun statuut van zelfstandige. Uber, dat zijn toevlucht heeft gezocht in een belastingparadijs, betaalt echter geen belastingen. Dat zo'n bedrijf geen belastingen betaalt, is volstrekt onaanvaardbaar.

Voorts verklaart hij dat als de chauffeurs van de VVC-sector slachtoffers zijn, zoals eerder werd gezegd, de parlementsleden hen moeten beschermen.

Het volgende taxiplan moet worden opgesteld met alle spelers in het veld. Zijn er in dat verband punten van convergentie tussen de VVC-sector en de taxisector ? Zijn er stappen gedaan om een gezamenlijke mobilisatie van de VVC- en de taxisector mogelijk te maken ?

Bij gebrek aan antwoorden van de minister-president, vreest hij echter dat het volgende taxiplan rekening zal houden met de platformen Uber, Heetch, ...

In de taxisector zijn er ook particuliere tussenpersonen, centrales, die ook marges nemen op de omzet van de taxi's. Door het gebruik van een openbare applicatie zouden die particuliere tussenpersonen overbodig worden.

De heer Marc-Jean Ghysse is het er niet mee eens dat de minister-president de hem gestelde vragen niet zou hebben beantwoord. Misschien bevallen de antwoorden van de minister-president de PTB-fractie niet, maar hij heeft wel geantwoord. Het is evenmin waar dat het dossier niet zou worden behandeld door de Brusselse regering.

M. Hicham Talhi indique que les députés sont bien au courant des doléances du secteur LVC et qu'il partage toute une série d'entre elles. Le gouvernement actuel s'est saisi du dossier et travaille actuellement à un nouveau cadre législatif. Par contre, le précédent gouvernement a laissé cette situation de fait s'installer. Ainsi, on est aujourd'hui confronté à un vrai problème social qui touche autant les chauffeurs LVC que les chauffeurs de taxi.

La situation précaire du secteur du transport rémunéré de personnes s'est aggravée avec la crise covid. Mais il faut, à ce titre, saluer les aides apportées par le gouvernement via diverses primes qui ont été versées aux chauffeurs de taxi et de LVC.

Ce dossier a déjà fait l'objet d'échanges au parlement. Il a fallu constater qu'il y avait, à ce sujet, autant d'opinions que de groupes politiques. Trouver une position de compromis est dès lors très compliqué.

Néanmoins, personne ne peut nier l'importance du sujet ni le fait que celui-ci est sensible. Il faut toutefois éviter de se retrouver dans une situation avec deux camps antagonistes qui ne pourraient se parler. En effet, tant les chauffeurs LVC que ceux de taxi veulent la même chose, travailler dans des conditions qui soient dignes et pouvoir gagner suffisamment leur vie. Pour ce faire, il faut un cadre clair, lisible et équilibré pour tous les acteurs. C'est à cela que le gouvernement travaille actuellement.

Le groupe Ecolo veut, pour les usagers et usagères, un service moderne, et l'utilisation d'applications géo-localisées sera une nécessité dans la réforme prévue demain. Le service devra également être accessible. Il faudra dès lors avoir une réflexion sur la tarification idéale pour ces services. Il indique également être favorable à étendre le fonctionnement du service Collecto à la journée. En matière de sécurité, il faudrait un contrôle et un suivi des personnes actives dans le secteur, de sorte que les utilisateurs puissent se sentir en sécurité. À cet égard, il indique encore que son groupe souhaite ardemment une féminisation du secteur. Il n'est en effet pas normal que 99% des chauffeurs soient des hommes, sans pour autant préjuger des qualités des chauffeurs masculins.

Pour les acteurs du transport rémunéré de personnes, il indique souhaiter un statut unique mettant fin à la concurrence déloyale, et de sorte que les critères d'accessibilité soient les mêmes pour tous et que les conditions de travail soient dignes et rentables. Si la concurrence peut être bonne, ce n'est le cas que si le marché est suffisamment grand. Bruxelles ne compte qu'un million d'habitants, c'est probablement trop peu pour se permettre une concurrence entre un trop grand nombre d'acteurs. Il faut réguler le secteur et il faudrait un opérateur public unique, avec une application à laquelle les opérateurs privés peuvent se joindre.

Il faut aussi mentionner la décarbonisation du secteur. Idéalement, les taxis et les LVC de demain seront électriques. À cet effet, le gouvernement doit travailler à l'installation d'un nombre suffisant de bornes électriques et, pourquoi pas, à l'octroi de prêts ou de primes pour soutenir cette transition.

De heer Hicham Talhi wijst erop dat de volksvertegenwoordigers goed op de hoogte zijn van de grieven van de VVC-sector en dat hij er een aantal van deelt. De huidige regering heeft zich over de kwestie gebogen en werkt aan een nieuw wetgevingskader. De vorige regering is echter verantwoordelijk voor de huidige situatie. Vandaag worden we dus geconfronteerd met een echt sociaal probleem dat zowel de chauffeurs van de VVC-sector als de taxichauffeurs treft.

De onzekere situatie van de sector van het bezoldigd personenvervoer is door de coronacrisis nog verslechterd. De steun van de regering in de vorm van diverse premies voor taxichauffeurs en de chauffeurs van de VVC-sector is echter lovenswaardig.

Het dossier werd al besproken in het Parlement. Over dit onderwerp bestonden evenveel meningen als er politieke fracties waren. Het is dan ook zeer gecompliceerd om een compromisstandpunt te vinden.

Toch kan niemand het belang van het onderwerp ontkennen noch het feit dat het gevoelig ligt. Het is echter belangrijk een situatie te vermijden waarin twee tegengestelde kampen niet met elkaar kunnen praten. Zowel de chauffeurs van de VVC-sector als de taxichauffeurs willen immers hetzelfde, namelijk werken in waardige omstandigheden en een fatsoenlijk inkomen hebben. Dat vereist een duidelijk, leesbaar en evenwichtig kader voor alle spelers. Dat is waar de regering thans aan werkt.

De Ecolo-fractie wil een moderne dienstverlening voor de gebruikers en het gebruik van geolocatie-applicaties zal een noodzaak zijn bij de hervorming van morgen. De dienst moet ook toegankelijk zijn. Er zal dus moeten worden nagedacht over de ideale tarifiering voor die diensten. De Ecolo-fractie is tevens voorstander van een uitbreiding van de werking van de Collecto-dienst tot overdag. Wat de veiligheid betreft, zou er controle en toezicht moeten zijn op de personen die in de sector werken, zodat de gebruikers zich veilig kunnen voelen. In dat verband wijst de spreker er nog op dat zijn fractie graag een vervrouwelijking van de sector zou zien. Het is immers niet normaal dat 99% van de chauffeurs mannen zijn, zonder daarom afbreuk te doen aan de kwaliteiten van mannelijke chauffeurs.

Wat de actoren van het bezoldigd personenvervoer betreft, wenst hij één enkel statuut om een einde te maken aan de oneerlijke concurrentie, zodat de toegankelijkheidscriteria voor iedereen gelijk zijn en de arbeidsvoorwaarden waardig en rendabel zijn. Concurrentie kan weliswaar goed zijn, maar dat is slechts het geval indien de markt groot genoeg is. Brussel heeft slechts één miljoen inwoners, wat waarschijnlijk te weinig is om concurrentie tussen te veel spelers toe te laten. De sector moet worden gereguleerd en er zou één enkele openbare operator moeten komen, met een applicatie waarop de particuliere operatoren zich kunnen aansluiten.

Ook de decarbonisatie van de sector dient vermeld te worden. Idealiter zijn de taxi's en VVC van morgen elektrisch. Daartoe moet de regering werk maken van de installatie van voldoende elektrische oplaadpunten en, waarom niet, leningen of premies toekennen om die transitie te ondersteunen.

Il indique encore être conscient de la précarité des familles des chauffeurs LVC, mais il regrette que, dans ce débat, les familles des deux secteurs soient mises en balance. Il assure vouloir trouver une solution et pour les chauffeurs LVC et pour les chauffeurs de taxi, dans un secteur moderne et performant. Il faut remarquer encore qu'aucune grande ville au monde n'a délaissé son secteur des taxis au profit d'une concurrence d'opérateurs privés. On veut maintenir le contrôle sur le secteur de taxi officiel et même le valoriser pour qu'il soit identifiable pour les Bruxellois et pour les touristes qui viennent dans la capitale.

M. Sadik Köksal indique être dans l'attente de la nouvelle réforme des taxis, annoncée par le ministre-président, puisque la réforme des taxis serait présentée pour l'été 2021.

D'ici là, la situation n'est pas très claire. Nous sommes donc confrontés à une situation complexe : la Région décide d'appliquer l'ordonnance de 1995, ce qui à première vue semble être logique puisque c'est la loi. En même temps, une réponse de la Cour constitutionnelle à des questions préjudicielles est attendue et pourrait peut-être remettre en question le dispositif de cette même ordonnance.

Mais, au XXI<sup>e</sup> siècle, en 2021, le monde a évolué, les attentes des clients ont évolué et aujourd'hui, l'usage des nouvelles technologies fait partie du quotidien, tous âges confondus. On ne peut dès lors plus faire l'impasse sur cette réalité.

On ne peut ignorer aussi l'activité des quelque 2.000 chauffeurs LVC et les priver de leur source de revenus, pour eux et pour leur famille. Sans oublier que la crise sanitaire et les conséquences économiques et sociales ne les ont pas non plus épargnés !

Dans la situation actuelle, le conflit permanent entre le secteur des taxis et les LVC a trop duré et doit cesser.

Il faut sortir de cette zone grise qui crée de l'insécurité pour tout le monde et enfin apporter de la sérénité dans le secteur. DéFI est favorable à un service moderne, attractif, à l'écoute des clients et du bien-être des travailleurs du secteur des transports.

Les décisions doivent être prises dans l'intérêt général et être fondées sur les expériences de terrain et les études sur le sujet. Il est urgent de moderniser le secteur, d'y intégrer pleinement les nouvelles technologies et de réformer l'ordonnance relative aux taxis afin de permettre une saine concurrence entre les différents acteurs et d'aboutir à la mise en place de conditions de travail décentes et légales pour tous les chauffeurs.

Le ministre-président a entre ses mains un premier projet de plan taxi qui avait été élaboré en 2017. Il dispose depuis plusieurs mois également de l'étude commandée à Deloitte. Il doit dès lors présenter enfin son projet de nouveau plan taxi.

Hij wijst er nog op dat hij zich bewust is van de onzekere situatie van de gezinnen van de chauffeurs van de VVC-sector, maar betreurt dat in dit debat de gezinnen van beide sectoren tegen elkaar in de weegschaal worden gelegd. Hij wil een oplossing vinden voor zowel de chauffeurs van de VVC-sector als de taxichauffeurs in een moderne en efficiënte sector. Er dient op gewezen te worden dat geen enkele grote stad in de wereld haar taxisector heeft verwaarloosd ten gunste van de concurrentie van particuliere exploitanten. Men wil de controle over de officiële taxisector behouden en zelfs versterken, zodat die herkenbaar is voor de Brusselaars en de toeristen die naar de hoofdstad komen.

De heer Sadik Köksal zegt te wachten op de nieuwe door de minister-president aangekondigde hervorming van de taxisector, aangezien ze voor de zomer 2021 zal worden voorgelegd.

Tot dan is de situatie niet erg duidelijk. We staan dus voor een complexe situatie : het Gewest beslist de ordonnantie van 1995 toe te passen, wat op het eerste gezicht logisch lijkt, aangezien het de wet is. Tegelijkertijd wordt gewacht op een antwoord van het Grondwettelijk Hof op een aantal prejudiciële vragen, waardoor de bepalingen van diezelfde ordonnantie wellicht op de helling komen te staan.

De wereld is echter geëvolueerd in de 21ste eeuw en in 2021 zijn de verwachtingen van de klanten veranderd en vandaag maakt het gebruik van nieuwe technologieën deel uit van het dagelijkse leven, ongeacht de leeftijd. We kunnen die realiteit niet langer ontkennen.

Men kan de activiteit van de ongeveer 2.000 chauffeurs van de VVC-sector niet negeren en hen hun bron van inkomsten voor henzelf en hun gezinnen ontzeggen. En dan hebben we het er nog niet over dat de gezondheidscrisis en de economische en sociale gevolgen hen ook niet bespaard zijn gebleven!

In de huidige situatie duurt het voortdurende conflict tussen de taxi- en de VVC-sector al veel te lang en dat moet stoppen.

Wij moeten uit deze grijze zone geraken die voor iedereen onzekerheid teweegbrengt en eindelijk sereniteit in de sector brengen. DéFI is voorstander van een moderne, aantrekkelijke dienst die luistert naar de klanten en zorgt voor het welzijn van de werknemers in de vervoerssector.

De beslissingen moeten in het algemeen belang worden genomen en gebaseerd zijn op praktijkervaring en studies over het onderwerp. Het is dringend nodig de sector te moderniseren, nieuwe technologieën volledig te integreren en de ordonnantie betreffende de taxidiensten te hervormen om gezonde concurrentie tussen de verschillende actoren mogelijk te maken en degelijke en legale arbeidsvoorwaarden voor alle chauffeurs te bewerkstelligen.

De minister-president heeft een eerste ontwerp in handen van het taxiplan dat in 2017 werd uitgewerkt. Hij beschikt reeds enkele maanden over de studie van Deloitte. Hij moet dus zijn ontwerp van nieuw taxiplan indienen.

Il souligne encore que son groupe a déjà demandé, par les interpellations de son collègue Marc Lowenstein, que le nouveau plan taxi soit étudié en concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur.

Il souhaite encore savoir si M. Akrouit a déjà été entendu par le ministre-président et s'il a pu s'exprimer. Si tel est le cas, a-t-il le sentiment d'avoir été entendu ?

M. Fouad Ahidar souhaite rappeler qu'un plan taxi avait été élaboré par le précédent gouvernement et qu'il aurait dû être débattu au parlement. Ce plan n'était pas à prendre ou à laisser, mais il aurait été possible de l'amender, de le modifier et de le voter. Mais le choix de le bloquer a eu pour conséquence de laisser pourrir ce dossier depuis sept ans.

En pensant avoir bloqué un plan et en empêchant les élus d'en débattre et de décider comment améliorer la situation des personnes qui travaillent grâce à ce plan, on a raté l'occasion d'avancer et d'empêcher que des gens tombent aujourd'hui dans la précarité.

Il indique encore avoir, à l'époque, rencontré des gens des taxis et des représentants de chauffeurs travaillant pour Uber. Il remarque, à ce sujet, que les chauffeurs LVC n'étaient pas encore organisés comme ils le sont, heureusement, aujourd'hui.

Il dit considérer que les chauffeurs de taxi sont, aujourd'hui, les premières victimes de la situation actuelle, parce qu'on n'a pas voulu, il y a sept ans, clarifier la situation. Ainsi, on a fait croire à des gens qu'ils pourraient obtenir des licences et qu'ils pourraient travailler. Ensuite, la crise sanitaire n'a fait qu'empirer la situation et a amené les chauffeurs de taxi encore plus dans la précarité.

Les chauffeurs LVC, qui sont-ils ? Sont-ils bruxellois ? Travaillent-ils à plein temps ou à temps partiel ? Est-ce qu'ils ne font que des heures supplémentaires le week-end ?

Il faut reconnaître qu'il y a un cadre clair pour le taxi et qu'il y a un cadre clair pour la location de limousines avec chauffeur. La réalité des choses est qu'aujourd'hui, beaucoup de chauffeurs LVC font des courses de taxi. Néanmoins, si le secteur LVC est en souffrance, il faut en parler et il faut les aider. Mais la solution aurait peut-être été d'augmenter, il y a plusieurs années, le nombre de licences de taxi et de permettre à des chauffeurs LVC de travailler avec des licences taxi.

Aujourd'hui, le nouveau gouvernement travaille à nouveau sérieusement au dossier et à l'élaboration d'un nouveau plan. S'il a besoin de temps pour le faire, qu'il prenne ce temps. Mais on veut, une fois pour toutes, éclaircir ce dossier qui traîne de longue date.

Mais il faut rester juste, les chauffeurs de taxi souffrent et ont besoin de soutien. Et il y a d'autre part des chauffeurs LVC qui aujourd'hui, disent ne pas être que des chauffeurs Uber et qu'ils souffrent eux aussi. Mais pour résoudre ces problèmes, il faut un plan et qu'on puisse en débattre. À chacun alors de

Hij benadrukt ook nog dat zijn fractie, via de interpellaties van zijn collega Marc Loewenstein, reeds had gevraagd dat het nieuwe taxiplan zou worden bestudeerd in overleg met alle actoren van de sector.

Hij zou graag willen weten of de heer Akrouit al door de minister-president is gehoord en of hij zijn standpunt heeft kunnen uiteenzetten ? Zo ja, voelde hij zich gehoord ?

De heer Fouad Ahidar wenst erop te wijzen dat de vorige regering een taxiplan had uitgewerkt en dat dit in het Parlement had moeten worden besproken. Dit plan was niet te nemen of te laten, maar het zou mogelijk zijn geweest het te amenderen, aan te passen en erover te stemmen. De keuze om het te blokkeren heeft er echter toe geleid dat deze kwestie nu al zeven jaar aansleept.

We hebben de kans gemist om vooruit te gaan en te voorkomen dat mensen vandaag in onzekerheid moeten leven, door te denken dat we een plan hebben afgeblokt en door te verhinderen dat de gekozenen erover debatteren en beslissen hoe ze de situatie van de mensen die dankzij dat plan werken, kunnen verbeteren.

Hij heeft destijds ontmoetingen gehad met de taxichauffeurs en de vertegenwoordigers van chauffeurs die voor Uber werken. Hij merkt op dat de chauffeurs van de VVC-sector nog niet zo georganiseerd waren zoals vandaag gelukkig wel het geval is.

Hij is van oordeel dat de taxichauffeurs de eerste slachtoffers zijn van de huidige situatie, omdat men zeven jaar geleden geen klaarheid wenste te scheppen. Zo werd de mensen wijsgemaakt dat ze vergunningen konden krijgen en dat ze zouden kunnen werken. De gezondheids crisis heeft de situatie nog verergerd en de taxichauffeurs in een nog hachelijkere situatie gebracht.

Wie zijn de chauffeurs van de VVC-sector ? Komen ze uit Brussel ? Werken ze voltijds of deeltijds ? Doen ze enkel in het weekend overuren ?

We moeten erkennen dat er een duidelijk kader is voor taxi's en dat er een duidelijk kader is voor het verhuren van limousines met chauffeur. De realiteit is dat veel chauffeurs van de VVC-sector tegenwoordig taxiriten maken. Als de VVC-sector bloedt, moeten we daarover praten en hen helpen. De oplossing had echter kunnen zijn het aantal taxivergunningen enkele jaren geleden te verhogen en chauffeurs van de VVC-sector met een taxivergunning te laten werken.

Nu werkt de nieuwe regering weer grondig aan het dossier en aan een nieuw plan. Als ze tijd nodig heeft om dat te doen, dan neemt ze beter de tijd. Maar we willen deze gedurende jaren aanslepende kwestie voor eens en voor altijd ophelderen.

We moeten echter billijk blijven, de taxichauffeurs hebben het moeilijk en hebben steun nodig. Anderzijds zijn er de chauffeurs van de VVC-sector die vandaag zeggen dat ze niet alleen Uber-chauffeurs zijn en dat ze het ook moeilijk hebben. Maar om deze problemen op te lossen, hebben we een plan

se positionner et peut-être que des masques vont tomber. Car dans chaque groupe politique, il y a des divisions, certains sont favorables aux taxis et d'autres aux LVC.

Il faut aujourd'hui trouver des solutions pour que les gens puissent travailler dignement, éventuellement dans un secteur de plan taxi généralisé.

Il demande encore ce qu'attend, concrètement, le pétitionnaire de notre parlement.

Le secteur LVC veut-il une réforme ? Veut-il s'intégrer dans le secteur des taxis et quitter le réseau LVC ?

Il remarque que si les chauffeurs LVC travaillent avec Booking, avec Blackline, avec des hôtels, avec des hôpitaux et des écoles, comme l'a indiqué l'orateur invité, ils font bel et bien un travail de taximen.

Il remarque également que, comme cela a déjà été dit, il n'est pas interdit de disposer d'un smartphone, mais bien de l'utiliser pour recevoir des courses individuelles pour emmener des clients d'un endroit A à un endroit B.

En conclusion, il indique vouloir trouver une solution aux problèmes auxquels sont confrontés les chauffeurs LVC. Mais pas aux dépens d'un autre groupe qui souffre tout autant.

M. Christophe De Beukelaer dit ne pas se réjouir de la venue de M. Akrouit en commission. En effet, il est gênant qu'il ait fallu récolter plus de 1.000 signatures pour faire entendre au parlement la voix d'honnêtes chauffeurs qui n'ont fait que respecter les directives de la Région et qui ne demandent qu'à travailler.

Depuis cinq ans, le gouvernement et son ministre-président s'asseyent sur ce dossier sans vouloir trouver de solution.

Pourtant, par le passé, certaines personnes ont bien fait des efforts pour cela. C'était notamment le cas dans le précédent gouvernement avec des projets de nouveau plan taxi. Certes, ces plans n'étaient pas parfaits et devaient faire l'objet d'améliorations, mais ils avaient le mérite d'exister. Après que le ministre-président a balayé d'un revers de la main toutes les propositions de solution, il n'a cessé de lui demander d'avancer dans cette réforme du secteur.

Il faut bien comprendre qu'il n'y a pas deux camps qui s'opposent, mais bien une vision partagée entre les chauffeurs de taxi et LVC d'arriver à un cadre législatif qui soit adapté à la situation d'aujourd'hui. Les chauffeurs de taxi souffrent et gagnent mal leur vie depuis avant l'arrivée d'Uber. Il y a en outre beaucoup de chauffeurs qui travaillent dans les deux régimes. Il y a, par contre, quelques patrons d'écuries de taxis qui, eux, gagnent bien leur vie et se satisfont du statu-quo, et qui aimeraient, en outre, voir disparaître tous les chauffeurs LVC. Ce sont eux qui font un lobby intense pour que rien ne bouge.

nodig en moeten we het bespreken. Iedereen moet een standpunt innemen en misschien vallen de maskers dan af. Want in elke politieke fractie zijn er meningsverschillen en zijn sommigen voorstander van de taxi's en anderen van de VVC.

Wij moeten nu oplossingen vinden opdat de mensen waardig kunnen werken, eventueel met een algemeen taxiplan.

Hij vraagt voorts wat de indiener van de petitie eigenlijk van ons Parlement verwacht.

Wil de VVC-sector een hervorming ? Wil de sector in de taxisector worden geïntegreerd en het VVC-netwerk verlaten ?

Hij merkt op dat als de chauffeurs van de VVC-sector samenwerken met Booking, met Blackline, met hotels, met ziekenhuizen en scholen, zoals de gastspreker heeft aangegeven, ze inderdaad als taxichauffeur werken.

Hij merkt ook op dat, zoals reeds gezegd is, het niet verboden is om een smartphone te hebben, maar wel om die te gebruiken om individuele ritten uit te voeren om klanten van plaats A naar plaats B te brengen.

Tot slot zegt hij een oplossing te willen vinden voor de problemen waarmee de chauffeurs van de VVC-sector te maken hebben. Maar niet ten koste van een andere groep die het net zo moeilijk heeft.

De heer Christophe De Beukelaer verheugt zich niet over de komst van de heer Akrouit naar de commissie. Het is inderdaad beschamend dat meer dan 1.000 handtekeningen moesten worden verzameld om in het Parlement de stem te laten horen van eerlijke chauffeurs, die enkel maar de richtlijnen van het Gewest hebben nageleefd en die enkel willen werken.

De regering en haar minister-president zitten al vijf jaar op dit dossier zonder een oplossing te willen vinden.

In het verleden hebben sommigen echter pogingen in die zin ondernomen. Dit was het geval in de vorige regering met ontwerpen voor een nieuw taxiplan. Natuurlijk waren die plannen niet perfect en moesten ze worden verbeterd, maar ze bestonden tenminste wel. Nadat de minister-president alle voorstellen voor een oplossing van de hand had gewezen, is hij hem blijven vragen om met de hervorming van de sector door te gaan.

Het is belangrijk te begrijpen dat er geen sprake is van twee tegengestelde kampen, maar veeleer van een gedeelde visie van de taxichauffeurs en de chauffeurs van de VVC-sector om te komen tot een wetgevingskader dat is aangepast is aan de situatie van vandaag. De taxichauffeurs hebben het het al sinds vóór de komst van Uber moeilijk en verdienen niet goed hun brood. Bovendien zijn er veel chauffeurs die in beide stelsels werken. Anderzijds zijn er enkele eigenaars van taxibedrijven, die goed verdienen, tevreden zijn met de status-quo, en bovendien alle chauffeurs van de VVC-sector graag zien verdwijnen. Zij zijn degenen die hard lobbyen om niets te veranderen.

Le pétitionnaire demande une suspension immédiate de la circulaire. Le groupe cdH soutient cette demande car cette circulaire est du harcèlement et on ne peut l'accepter en démocratie. Le ministre-président a lui-même reconnu que ce n'était pas une obligation légale d'introduire cette circulaire. Il s'agit donc bien d'une volonté politique affichée de faire la chasse aux chauffeurs LVC.

Le pétitionnaire demande une réforme du plan taxi. Le cdH soutient cette demande et souhaite que celle-ci donne un statut clair à tous les chauffeurs qui opèrent aujourd'hui sur le territoire bruxellois.

Il indique encore que l'étude qu'avait commandée le ministre-président démontre qu'il est possible à Bruxelles de permettre à tous les chauffeurs qui travaillent aujourd'hui, de travailler à l'avenir en harmonie et de gagner correctement leur vie. Mais il faut pour cela mettre le holà aux patrons d'écuries de taxi. C'est un choix politique entre quelques patrons d'écuries ou des chauffeurs qui veulent travailler et gagner leur vie.

Il est hallucinant que les chauffeurs LVC doivent bloquer les rues de Bruxelles et venir jusque devant ce parlement pour être reçus par le ministre-président. Il faut regretter que depuis l'entrée en vigueur de la circulaire en février dernier, pas une fois les représentants de chauffeurs LVC n'ont été reçus par le ministre-président.

Face à la mobilisation, le gouvernement a dû bouger et le ministre-président a été obligé d'annoncer une réforme pour l'été. Il est difficile de comprendre pourquoi, depuis cette annonce, rien n'a encore bougé, alors même que tous les éléments pour pouvoir décider sont disponibles. Mais il y a clairement une volonté politique du ministre-président de faire traîner les choses.

Les questions déjà posées sont suffisamment nombreuses et englobantes, pour ne pas devoir en ajouter de nouvelles.

Il invite encore le pétitionnaire à rester mobilisé car le combat est loin d'être gagné.

M. Hafid Akrou (asbl Green Mobility Association) remercie tous les députés présents. À la question de la concertation, il répond qu'à ce jour, il n'y a pas de réelle concertation avec le cabinet du ministre-président. Seulement lors de manifestations, un nombre de représentants sont reçus. Mais lors de ces rares rencontres, les représentants du ministre-président tiennent un discours flou et font des promesses peu satisfaisantes. L'association elle-même n'a pas encore été consultée par le cabinet du ministre-président. Il indique espérer que cela sera encore le cas et dit être ouvert à cette discussion. Ils ont par contre été contactés par le cabinet pour leur confirmer la bonne réception de l'étude concernant le transport rémunéré de personnes que l'asbl a établie. ([Annexe 2](#))

De indieneer verzoekt om de onmiddellijke schorsing van de omzendbrief. De cdH-fractie steunt dit verzoek omdat deze omzendbrief neerkomt op pesterij en dit in een democratie niet kan worden aanvaard. De minister-president heeft zelf toegegeven dat het geen wettelijke verplichting was om deze omzendbrief in te voeren. Er is dus een uitgesproken politieke wil om jacht te maken op de chauffeurs van de VVC-sector.

De indieneer vraagt om een hervorming van het taxiplan. De cdH onderschrijft dit verzoek en hoopt dat het een duidelijk statuut zal geven aan alle chauffeurs die thans momenteel op het Brussels grondgebied werken.

Hij wijst er ook op dat uit de studie die in opdracht van de minister-president is uitgevoerd, blijkt dat het in Brussel mogelijk is om alle chauffeurs die vandaag werken, in de toekomst in goede verstandhouding te laten werken en een behoorlijk inkomen te laten verdienen. Maar om dat te doen, moeten we de eigenaars van de taxibedrijven een halt toeroepen. Het is een politieke keuze tussen een paar eigenaars van taxibedrijven of chauffeurs die willen werken en hun brood willen verdienen.

Het is hallucinant dat de chauffeurs van de VVC-sector de straten van Brussel moeten blokkeren en naar dit parlement moeten komen om door de minister-president te worden ontvangen. Het is betreurenswaardig dat de vertegenwoordigers van de chauffeurs van de VVC-sector sinds de inwerkingtreding van de omzendbrief in februari jongstleden niet één keer door de minister-president zijn ontvangen.

Geconfronteerd met de mobilisatie, moest de regering in beweging komen en zag de minister-president zich genoodzaakt een hervorming tegen de zomer aan te kondigen. Het is onbegrijpelijk waarom er sinds die aankondiging nog steeds niets in gang is gezet, hoewel alle elementen om een beslissing te nemen voorhanden zijn. Maar er is duidelijk een politieke wil van de minister-president om de zaak te rekken.

De reeds gestelde vragen zijn voldoende talrijk en alomvattend om er geen nieuwe aan toe te voegen.

Hij verzoekt voorts de indieneer van de petitie gemobiliseerd te blijven want de strijd is nog lang niet gewonnen is.

De heer Hafid Akrou (vzw Green Mobility Association) dankt alle aanwezige volksvertegenwoordigers. Op de vraag over het overleg antwoordt hij dat er tot op heden geen echt overleg is geweest met het kabinet van de minister-president. Enkel tijdens betogingen worden een aantal vertegenwoordigers ontvangen. Maar bij die zeldzame ontmoetingen houden de vertegenwoordigers van de minister-president een wazig betoog en doen ze onbevredigende beloften. De vereniging zelf werd nog niet geraadpleegd door het kabinet van de minister-president. Hij hoopt dat dit nog steeds het geval zal zijn en zegt dat hij open staat voor deze discussie. Het kabinet heeft wel contact met hen opgenomen om te bevestigen dat het de studie over bezoldigd personenvervoer van de vzw goed heeft ontvangen. ([Bijlage 2](#)).

Actuellement des chauffeurs LVC se voient imposer des amendes d'un montant de 160 €. Au cabinet du ministre-président, il aurait été dit à certains représentants de chauffeurs LVC que les chauffeurs pouvaient continuer à travailler moyennant le paiement des amendes. Une solution au problème des chauffeurs serait qu'Uber règlerait ces amendes.

Il indique également que les chauffeurs LVC ne sont pas de « faux indépendants ». La grande majorité des chauffeurs LVC sont réellement des indépendants qui disposent, outre leurs courses pour Uber ou Heetch, d'un portefeuille de clients propres. Ils payent en outre toutes leurs obligations ONSS, TVA, etc.

Le plan qui avait été établi par M. Pascal Smet lors de la précédente législature est partiellement acceptable pour les chauffeurs LVC. Mais tant les chauffeurs LVC que les chauffeurs de taxi ne sont pas favorables à l'octroi de licences nominatives. Les dispositions relatives à l'unification du secteur concernant le certificat de capacité, la formation des chauffeurs, etc. sont, elles-mêmes, souhaitées par les acteurs du terrain.

En réponse à M. Ikazban, il indique ne pas être son adversaire politique, mais n'être qu'une association de la société civile qui vient au parlement exposer sa position sur le dossier.

Concernant la possible instauration d'une plateforme, il indique qu'ils souhaitent une plateforme semi-publique plutôt que publique.

Il indique qu'il partage le souhait d'une féminisation du secteur du transport rémunéré de personnes à Bruxelles. Pour la tarification des services offerts, ils proposent la création d'une commission de contrôle semi-publique qui pourrait intervenir en la matière. Ces éléments sont explicités dans l'étude établie par l'asbl GMA. ([Annexe 2](#))

Depuis 2015, le dossier du plan taxi a bien fait l'objet de blocages. Il est regrettable que le gouvernement ne puisse pas trouver de solution à ce problème, alors qu'il y arrive pour d'autres sujets.

M. Sadik Köksal souhaite encore savoir combien d'associations représentent les chauffeurs LVC. Existe-t-il un dialogue entre ces associations ? Y-a-t-il une plateforme qui regroupe ces associations ?

M. Fouad Ahidar indique avoir entendu la réponse de M. Akrouf. Il demande néanmoins s'il peut encore préciser quels sont les types de chauffeurs LVC.

M. Youssef Handichi précise que sa question n'était pas idéologique et il souhaite la préciser comme suit, le secteur LVC serait-il satisfait d'un plan taxi qui incorporerait Uber et Heetch ?

M. Hafid Akrouf (asbl Green Mobility Association) indique que le secteur LVC est tellement différencié qu'il est difficile de répondre précisément à la question de M. Ahidar.

Thans krijgen VVC-bestuurders een boete van 160 euro opgelegd. Op het kabinet van de minister-president zouden enkele vertegenwoordigers van de chauffeurs van de VVC-sector te horen hebben gekregen dat de chauffeurs konden blijven doorwerken mits zij de opgelegde boetes zouden betalen. Een oplossing voor het probleem van de chauffeurs zou erin kunnen bestaan dat Uber die boetes zou vereffenen.

Voorts verklaart hij dat de chauffeurs van de VVC-sector geen schijnzelfstandigen zijn. De overgrote meerderheid van die chauffeurs zijn echte zelfstandigen en hebben naast hun Uber- of Heetch-ritten ook een eigen klantenportefeuille. Bovendien betalen ze allemaal RSZ-bijdragen, BTW, enz.

Het plan van de heer Pascal Smet, uitgewerkt tijdens de vorige zittingsperiode, is gedeeltelijk aanvaardbaar voor de chauffeurs van de VVC-sector. Maar zowel de chauffeurs van de VVC-sector als de taxichauffeurs zijn geen voorstander van het verlenen van vergunningen op naam. De bepalingen met betrekking tot de eenmaking van de sector inzake het bekwaamheidscertificaat, de opleiding van chauffeurs, enz. worden door de actoren op het terrein zelf gewenst.

In antwoord op de heer Ikazban verklaart hij dat hij niet zijn politieke tegenstander is, maar slechts een vereniging uit het maatschappelijk middenveld die naar het Parlement komt om haar standpunt over dit dossier uiteen te zetten.

Wat de eventuele oprichting van een platform betreft, zegt hij dat de vereniging een semiopenbaar platform wil in plaats van een openbaar platform.

Hij zegt verder dat hij het eens is met het streven naar een vrouwelijking van het bezoldigd personenvervoer in Brussel. Voor de tarifiering van de aangeboden diensten stellen ze voor een semiopenbare controlecommissie op te richten die in deze materie zou kunnen tussenkomen. Deze elementen worden toegelicht in de door vzw GMA opgestelde studie. ([Bijlage 2](#))

Sinds 2015 wordt het taxi-landossier inderdaad geblokkeerd. Het is jammer dat de regering geen oplossing kan vinden voor dit probleem, terwijl ze dat voor andere kwesties wel kan doen.

De heer Sadik Köksal vraagt hoeveel verenigingen de chauffeurs van de VVC-sector vertegenwoordigen. Is er een dialoog tussen die verenigingen ? Bestaat er een platform dat ze samenbrengt ?

De heer Fouad Ahidar verklaart dat hij het antwoord van de heer Akrouf gehoord heeft. Hij vraagt echter of hij de soorten chauffeurs van de VVC-sector nog kan specificeren.

De heer Youssef Handichi preciseerd dat zijn vraag niet ideologisch getint is en hij wil die als volgt verduidelijken : zou de VVC-sector tevreden zijn met een taxiplan dat Uber en Heetch zou integreren ?

De heer Hafid Akrouf (vzw Green Mobility Association) wijst erop dat de VVC-sector zo divers is dat het moeilijk is om een precies antwoord te geven op de vraag van de heer



Certains sont des indépendants à titre complémentaire, des indépendants à temps partiel, des indépendants à titre principal et d'autres encore ont créé une société.

L'association GMA est favorable au maintien de deux statuts différents, LVC avec un statut commercial et taxi avec un statut de service public. En effet, Bruxelles compte un grand nombre d'institutions européennes et autres, d'ambassades, de consulats et d'ONG qui souhaitent pouvoir faire appel à un service de limousines. En outre, un nombre de chauffeurs LVC ne travaillent pas avec les plateformes Uber ou Heetch et souhaitent garder leur statut de chauffeur LVC.

Trois associations représentant les chauffeurs LVC ont créé un front commun. Il s'y ajoute l'asbl qui n'a pas la vocation de représenter réellement les chauffeurs LVC, mais plutôt de les soutenir et de leur fournir des conseils juridiques et autres.

Il conclut en remerciant la commission de lui avoir permis de venir lui exposer le point de vue de l'asbl Green Mobility Association.

M. David Weytsman indique souhaiter que des représentants de Deloitte puissent venir présenter devant la commission, l'étude qu'ils ont établie à la demande du gouvernement.

Le président répond qu'il prend bonne note de cette demande et qu'il appartiendra à la commission d'en décider dans le cadre d'un point « ordre des travaux ». Il précise néanmoins qu'il faut pour cela s'en référer au commanditaire de cette étude, dans le cas présent le ministre-président.

Il remercie, enfin, M. Hafid Akrouf pour l'initiative prise par son asbl et pour l'échange de vues plus qu'intéressant qui en a découlé.

#### IV. Clôture des débats

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport qui sera transmis, pour information, au ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

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

*Le Rapporteur*

Sadik KÖKSAL

*Le Président*

Guy VANHENGEL

Ahidar. Sommigen zijn zelfstandige in bijberoep, deeltijds zelfstandige, zelfstandige in hoofdberoep en nog anderen hebben een bedrijf opgericht.

De GMA is voorstander van het behoud van twee verschillende statuten, VVC met een commercieel statuut en taxi met een statuut van openbare dienst. Brussel telt immers een groot aantal Europese en andere instellingen, ambassades, consulaten en ngo's die gebruik wensen te maken van een limousinedienst. Bovendien werkt een aantal chauffeurs van de VVC-sector niet met de platforms Uber of Heetch en wensen ze hun statuut als chauffeur van VVC te behouden.

Drie verenigingen die de chauffeurs van de VVC-sector vertegenwoordigen, hebben een gemeenschappelijk front gevormd. Daarnaast is er de vzw, die niet bedoeld is om de chauffeurs van de VVC-sector echt te vertegenwoordigen, maar om hen te ondersteunen en van juridisch en ander advies te voorzien.

Tot slot dankt hij de commissie omdat ze hem de kans heeft gegeven de standpunten van de vzw Green Mobility Association uiteen te zetten.

De heer David Weytsman wenst dat vertegenwoordigers van Deloitte hun studie, die ze op verzoek van de regering hebben gemaakt, aan de commissie zouden komen voorstellen.

De voorzitter antwoordt dat hij akte heeft genomen van dit verzoek en dat het aan de commissie staat om in het kader van haar regeling van de werkzaamheden daarover te beslissen. Hij wijst er echter op dat de opdrachtgever van de studie, in dit geval de minister-president, moet worden geraadpleegd.

Tot slot dankt hij de heer Hafid Akrouf voor het initiatief van zijn vereniging en voor de meer dan interessante gedachtewisseling.

#### IV. Afsluiten van de bespreking

De commissie beslist om de gedachtewisseling te sluiten en een verslag te publiceren dat, ter informatie, zal worden overgezonden aan de minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

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

*De Rapporteur*

Sadik KÖKSAL

*De Voorzitter*

Guy VANHENGEL