



GEWONE ZITTING 2021-2022

9 DECEMBER 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot invoeging van een afwijkende overgangs-
regeling in de ordonnantie van 27 april 1995
betreffende de taxidiensten en 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 Ghysse, Jamal Ikazban, mevrouw Fadila Laanan, de heer Vincent De Wolf, mevrouw Dominique Dufourny, de heren Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, Sadik Köksal, Christophe Magdalijs, mevrouw Leila Lahssaini, de heer Pierre Kompany, mevrouw Els Rochette, de heren Mathias Vanden Borre, Guy Vanhengel.

Plaatsvervangers : Mevrouw Véronique Jamouille, mevrouw Latifa Aït Baala, de heren David Leisterh, Marc Loewenstein, mevrouw Françoise De Smedt, de heren Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, mevrouw Cielte Van Achter, mevrouw Carla Dejonghe.

Andere leden : Mevrouw Aurélie Czekalski, mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Youssef Handichi, mevrouw Joëlle Maison, de heren Arnaud Verstraete, David Weytsman.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-472/1 – 2021/2022 : Voorstel van ordonnantie.
A-472/2 – 2021/2022 : Advies van de Raad van State.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

9 DÉCEMBRE 2021

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

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**insérant un régime dérogatoire transitoire
dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative
aux services de taxis et aux services de
location de voitures avec chauffeur**

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 Ghysse, Jamal Ikazban, Mme Fadila Laanan, M. Vincent De Wolf, Mme Dominique Dufourny, MM. Ahmed Mouhssin, Hicham Talhi, Sadik Köksal, Christophe Magdalijs, Mme Leila Lahssaini, M. Pierre Kompany, Mme Els Rochette, MM. Mathias Vanden Borre, Guy Vanhengel.

Membres suppléants : Mmes Véronique Jamouille, Latifa Aït Baala, MM. David Leisterh, Marc Loewenstein, Mme Françoise De Smedt, MM. Christophe De Beukelaer, Fouad Ahidar, Mme Cielte Van Achter, mme Carla Dejonghe.

Autres membres : Mmes Aurélie Czekalski, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Youssef Handichi, Mme Joëlle Maison, MM. Arnaud Verstraete, David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-472/1 – 2021/2022 : Proposition d'ordonnance.
A-472/2 – 2021/2022 : Avis du Conseil d'État.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Marc Loewenstein, eerste indiener van het voorstel van ordonnantie

De heer Loewenstein heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Alvorens op de inhoud van het dossier in te gaan, wil ik graag de diensten bedanken voor hun beschikbaarheid. Voor zover ik mij herinner, neem ik soms deel aan commissies die tot in de avond doorgaan, maar is dit de eerste keer dat een commissievergadering op zo'n laat uur begint. We hebben allemaal een gezinsleven, zowel de volksvertegenwoordigers als de medewerkers, en natuurlijk ook het personeel van het Parlement.

Maar dit uitzonderlijke uur is gerechtvaardigd door de omstandigheden. Dit om de volksvertegenwoordigers in staat te stellen het advies van de Raad van State te analyseren, dat ons gisteren aan het eind van de dag eindelijk werd bezorgd, maar ook de tekst van de regering van deze donderdagochtend, die de bepalingen van het voorstel dat op de agenda staat, wijzigt. Dit, zelfs als de amendementen laat werden ingediend (maar we hebben het zo snel mogelijk gedaan), om tijd over te laten voor parlementaire discussie, voor een democratisch debat hier in de commissie, terwijl we op vrijdag beperkt zouden zijn gebleven tot maximaal 2 uur. Dit uiteraard ook om onze belofte na te komen om een dringende tekst te stemmen die de VVC-chauffeurs in staat stelt zo snel mogelijk weer aan het werk te gaan en te reageren op de sociale noodsituatie.

De tekst werd op maandag 29 november ingediend door mijn fractie, de Open VLD, Groen en One.brussels, vandaag gevolgd door de PS en Ecolo, en met spoed behandeld tijdens de zitting die afgelopen vrijdag speciaal aan de "taxi"-voorstellen was gewijd. Hij komt in wezen inderdaad tegemoet aan een noodsituatie, namelijk de noodzaak om een onmiddellijke en tijdelijke oplossing te vinden voor de vele VVC-chauffeurs die niet langer gebruik kunnen maken van de UBER-applicatie, aangezien deze laatste op 23 november door het Hof van Beroep van Brussel werd veroordeeld na een actie van Taxis Verts en haar platform op vrijdag 26 november om 18 uur buiten werking heeft gesteld.

Sindsdien kunnen Brusselse, Vlaamse en Waalse VVC-chauffeurs, afgezien van een honderdtal houders van een nieuwe Vlaamse taxivergunning, geen gebruik meer maken van het UBER-platform in Brussel. Heel wat onder hen hebben geen inkomen meer en kunnen dus niet voorzien in hun beroepskosten (verzekering, leasing ...) of in hun gezinsuitgaven.

Deze situatie heeft dus sociale gevolgen voor zowel de werknemers als hun respectieve gezinnen.

Daarom leggen wij deze herstelordonnantie, deze pleisterordonnantie, aan het Parlement voor om een antwoord te bieden op deze sociale noodsituatie en concreet gestalte te geven aan het akkoord dat werd bereikt op de bijeenkomst van de Brusselse regering van 25 november jongstleden, waarin werd verklaard dat de uitvoerende

I. Exposé introductif de M. Marc Loewenstein, premier coauteur de la proposition d'ordonnance

M. Loewenstein a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Avant d'aborder le fond du dossier, je tenais à remercier les services pour leur disponibilité. A mon souvenir, même s'il arrive de participer à des commissions qui se prolongent en soirée, c'est une première que l'on entame une réunion de commission à une telle heure. On a tous une vie de famille, tant les députés, que les collaborateurs et bien évidemment aussi le personnel du Parlement.

Mais cet horaire exceptionnel est justifié par les circonstances. Celle de permettre aux députés d'analyser l'avis du Conseil d'État qui nous a finalement été communiqué hier en fin de journée mais aussi le texte issu du Gouvernement de ce jeudi matin qui amende le dispositif de la proposition à l'ordre du jour. Celle, même si les amendements ont été déposés tard (mais on a fait au plus vite), de laisser le temps à la discussion parlementaire, au débat démocratique ici en Commission, alors qu'on aurait été limité à 2 heures maximum ce vendredi. Celle bien évidemment de respecter notre engagement de voter un texte en urgence permettant aux chauffeurs LVC de reprendre le chemin du travail au plus vite et répondre à l'urgence sociale.

Le texte déposé lundi 29 novembre par mon groupe, l'Open VLD, Groen et One.brussels, rejoints aujourd'hui par le PS et Ecolo, pris en considération en urgence lors de la séance spécialement dédiée aux propositions « taxis » vendredi dernier, répond essentiellement en effet à une urgence, l'urgence de trouver une solution immédiate et temporaire pour les nombreux chauffeurs LVC ne pouvant plus utiliser aujourd'hui l'application UBER dans la mesure où cette dernière a été condamnée par la Cour d'Appel de Bruxelles le 23 novembre dernier suite à une action menée par Taxis Verts et qu'elle a désactivé sa plateforme le vendredi 26 novembre à 18h.

Depuis ce moment, mis à part la centaine de détenteurs d'une nouvelle licence taxi flamande, les chauffeurs LVC bruxellois, flamands et wallons ne peuvent plus utiliser la plateforme UBER à Bruxelles. Un nombre certains d'entre eux n'ont plus de revenus, et ne peuvent donc pas faire face à leurs dépenses professionnelles (assurances, leasings...), ni assumer leurs dépenses familiales.

Cette situation impacte donc socialement et les travailleurs et leurs familles respectives.

C'est la raison pour laquelle nous portons au Parlement cette ordonnance réparatrice, cette ordonnance sparadrapp, pour répondre à cette urgence sociale et pour concrétiser ainsi l'accord qui est intervenu lors de la réunion du Gouvernement bruxellois du 25 novembre dernier précisant que l'exécutif, je cite, « *cherche activement une*

macht, ik citeer, "in afwachting van de goedkeuring van de hervorming, actief[zoekt] naar een tijdelijke oplossing voor de situatie die door het arrest en de houding van Uber gecreëerd wordt".

Na de talrijke omwentelingen van de afgelopen tien dagen moest de ingediende tekst wel veranderen. Veranderen omdat het advies van de Raad van State met spoed werd gevraagd. Veranderen omdat de minister-president afgelopen donderdag heeft aangekondigd dat hij hard werkt aan een verbeterde oplossing ten opzichte van de oorspronkelijk ingediende tekst. De oorspronkelijke opstellers van de tekst waren zich terdege bewust van zowel de urgentie als deze ontwikkelingen en waren uiteraard bereid daarmee rekening te houden.

Het belangrijkste is dus dat de chauffeurs weer aan het werk kunnen en dat de regering en het parlement tegelijkertijd in alle rust kunnen werken aan de globale hervorming van de sector.

Mijn fractie, en ik denk dat ik ook namens de andere medeondertekenaars spreek, is verheugd over het akkoord van de regering van 2 december jl. over het voorontwerp van ordonnantie betreffende de taxidiensten en de evenementiële personenvervoerdiensten. Het verheugt ons dat deze langverwachte tekst binnen de regering aan zijn wetgevingstraject begint en ter raadpleging zal worden voorgelegd aan de Raad van State, de sociale partners en de gehele sector. De werkzaamheden met betrekking tot deze tekst moeten ordelijk en methodisch worden uitgevoerd en wij hopen dat de tekst, met inachtneming van het lopende proces, spoedig in het Parlement wordt behandeld, zodat een einde komt aan de overgangsregeling die door dit voorstel van ordonnantie is ingesteld.

Om verrassingen te voorkomen en onzekerheid bij de chauffeurs te vermijden, is de datum waarop de in ons voorstel opgenomen afwijking verstrijkt, vastgesteld op 22 juli 2022, met de mogelijkheid van een eenmalige verlenging met drie maanden. Het spreekt vanzelf dat hoe sneller dit wordt aangenomen, hoe beter het is voor de hele sector, d.w.z. zowel taxi's als VVC's.

Het is immers voor de hele sector dat wij moeten werken. Wij pleiten al jaren voor deze globale hervorming, om eindelijk rust te brengen in de sector. Er moeten duidelijke, aangepaste regels worden vastgesteld, die door iedereen moeten worden nageleefd. Aan deze oneerlijke concurrentie moet uiteraard een einde worden gemaakt. En de komende hervorming moet ook een moderne visie op mobiliteit in de stad nastreven, banen scheppen en in het belang zijn van alle chauffeurs en passagiers. Er is plaats voor iedereen, niemand moet aan de kant worden gelaten.

De afgelopen dagen hebben wij de gelegenheid gehad om uit te wisselen met alle betrokken taxi- en VVC-actoren. Ons doel hier is een oplossing voor de noodsituatie voor te stellen zonder onrechtvaardigheden te creëren, met het vooruitzicht van een algemene hervorming die binnen een meer dan redelijke termijn wordt goedgekeurd.

réponse temporaire à la situation créée par l'arrêt et l'attitude de Uber, en l'attente de l'adoption de la réforme ».

Après les nombreux soubresauts de ces derniers 10 jours, le texte déposé était amené à évoluer. Evoluer parce que l'avis du Conseil d'Etat a été demandé en urgence. Evoluer aussi parce que le Ministre-Président a annoncé jeudi dernier travailler d'arrache-pied à une solution améliorée par rapport au texte initialement déposé. Les auteurs initiaux du texte, motivés par l'urgence, étaient bien conscients et de l'urgence, et de ces évolutions et prêts bien évidemment à les prendre en considération.

L'essentiel est donc que les chauffeurs puissent reprendre le chemin du travail et que le Gouvernement et le Parlement puissent, en parallèle, travailler sereinement à la réforme globale du secteur.

Mon groupe, et je pense parler aussi au nom des autres cosignataires, salue d'ailleurs l'accord du gouvernement du 2 décembre dernier sur l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi et aux services de transport de personnes à caractère événementiel. Nous saluons le fait que ce texte, attendu depuis longtemps, entame son parcours législatif au sein du gouvernement, sera soumis aux avis du Conseil d'Etat, des partenaires sociaux, mais aussi à l'ensemble du secteur pour consultation. Le travail sur ce texte devra être réalisé avec ordre et méthode et nous espérons le voir arriver prochainement au Parlement, dans le respect du processus en cours, pour que le régime transitoire mis en place par cette proposition d'ordonnance s'éteigne.

La date d'extinction des effets du régime dérogatoire prévu par notre proposition a été fixée au 22 juillet 2022, avec une possibilité de prolonger une fois de trois mois, pour parer à toute surprise et ne pas créer de l'incertitude pour les chauffeurs. Il va sans dire que, au plus tôt c'est adopté, au mieux c'est pour l'ensemble du secteur, à savoir tant les taxis, que les LVC.

C'est en effet pour l'ensemble du secteur que nous devons travailler. Nous plaillons depuis des années pour cette réforme globale, pour enfin apporter de la sérénité au secteur. Il faut fixer des règles claires, adaptées et qui devront être respectées par tous. Il faut mettre bien évidemment fin à cette concurrence déloyale. Et la réforme à venir doit poursuivre aussi une vision moderne pour la mobilité en ville, être créatrice d'emplois et se faire dans l'intérêt de tous les chauffeurs et usagers. Il y a de la place pour tout le monde, personne ne doit être laissé sur le bord du chemin.

Ces derniers jours, nous avons eu l'occasion d'échanger avec l'ensemble des acteurs taxis et LVC. Et notre objectif est ici de proposer une solution à l'urgence sans créer d'injustices, avec dans le viseur la perspective d'une réforme globale adoptée dans un délai plus que raisonnable.

Na dit overzicht, wordt met de onderhavige tekst beoogd in de ordonnantie van 1995 een hoofdstuk IV*bis* in te voegen, getiteld "Afwijkende overgangsregeling". Ik zal hier niet ingaan op de oorspronkelijke regeling, aangezien door de indieners van de voorstellen een amendement op dit artikel werd ingediend, dat later in detail zal worden besproken.

Ik wilde hier echter een of twee elementen benadrukken.

Ik heb weliswaar de sterkste bedenkingen tegen de rechtsgeldigheid van de voorgestelde regeling gelezen, maar ik heb natuurlijk ook het advies van de Raad van State gelezen en daarin worden in wezen 3 opmerkingen gemaakt, 3 opmerkingen waarop wij een antwoord hadden kunnen bieden als de oude regeling besproken was geweest. Het ging hierbij om de objectieve en redelijke rechtvaardiging van het verschil in behandeling als gevolg van de beoogde afwijkende regeling, teneinde het beginsel van gelijkheid en non-discriminatie te eerbiedigen. De Raad van State heeft verduidelijkt dat dit dus een kwestie van verantwoording is die via de voorbereidende werkzaamheden kan worden gecorrigeerd. Hij wijst er ook terecht op, en over dit punt lag al een amendement klaar, dat de oorspronkelijke tekst het voordeel van de overgangsregeling beperkt tot houders van een vergunning voor de exploitatie van een autoverhuurdienst met chauffeur die uiterlijk op 15 januari 2021 is afgegeven, de datum waarop in een ander arrest van het Hof van Beroep van Brussel is geoordeeld dat de juridische constructie waarop het UberX-platform is gebaseerd, een wetsontduiking vormt. Het doel van deze beperking is ervoor te zorgen dat alleen bonafide exploitanten van de afwijkende overgangsregeling profiteren. De goede trouw wordt echter niet geverifieerd op basis van de datum waarop de exploitatievergunning werd verleend, maar op basis van de datum waarop de aanvraag voor de exploitatievergunning werd ingediend. Tot slot merkt hij op dat artikel 34*quater* b), in zijn huidige formulering de exploitanten die onder de voorgestelde afwijkende overgangsregeling vallen, niet langer toestaat hun voertuigen "*ter beschikking [te stellen] van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Regering*", d.w.z. te rijden volgens de traditionele voorwaarden, volgens het klassieke limousinemodel. Ook hier had dit kunnen worden gecorrigeerd door middel van een amendement om een onderscheid te maken tussen VVC's van het type "UBER/HEETCH" en traditionele VVC's door de exploitanten waarop de afwijkende regeling betrekking heeft, voor te stellen te kiezen of zij al dan niet gebruik willen maken van deze afwijkende overgangsregeling.

De 2 amendementen die vanavond worden ingediend (in volgorde van ondertekenaars) door mijn collega's Ikazban, mijzelf, Verstraete, Talhi, Dejonghe en Rochette komen eveneens tegemoet aan deze opmerkingen van de Raad van State en hebben bovendien betrekking op andere elementen die door de hoofdindieners zullen worden toegelicht. En het tweede biedt tegelijkertijd aan de chauffeurs de mogelijkheid om zo snel mogelijk weer aan het werk te gaan - de ordonnantie geldt vanaf 11 december - en aan platforms

Ce tableau dressé, le présent texte vise à insérer un Chapitre IV*bis* dans l'ordonnance de 1995, Chapitre intitulé « Régime dérogatoire transitoire ». Je n'aborderai pas ici le dispositif initial puisqu'un amendement à cet article a été déposé par les auteurs de la propositions, amendement qui sera détaillé par suite.

Je tenais néanmoins ici à souligner l'un ou l'autre élément.

Alors que j'ai pu lire les plus vives réserves quant à la validité juridique du dispositif proposé, j'ai bien évidemment pris connaissance de l'avis du Conseil d'Etat et il a fait essentiellement 3 remarques, 3 remarques auxquelles nous aurions pu apporter des réponses si l'ancien dispositif avait été discuté. Cela concernait la justification objective et raisonnable de la différence de traitement qui découle du régime dérogatoire envisagé afin de respecter le principe d'égalité et de non-discrimination. Le Conseil d'Etat a précisé qu'il s'agit là donc d'une question de justification qui peut être corrigée au travers des travaux préparatoires. Il pointe par ailleurs, à juste titre, et un amendement était déjà prêt sur ce point, le fait que le texte initial limite le bénéfice du régime dérogatoire transitoire, aux seuls titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée au plus tard le 15 janvier 2021, date à laquelle un autre arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles a jugé que le montage juridique sur lequel repose la plateforme UberX est constitutif d'une fraude à la loi. L'objectif de cette limitation étant de ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi. Or, la bonne foi ne se vérifie pas sur base de la date d'octroi de l'autorisation d'exploiter mais sur base de la date d'introduction de la demande d'autorisation d'exploiter. Enfin, il relève que, tel qu'il est rédigé, l'article 34*quater* b) ne permet plus aux exploitants bénéficiant du régime dérogatoire transitoire proposé d'encore mettre leurs véhicules « *au service d'une personne physique ou morale déterminée en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement* », à savoir de rouler dans les conditions traditionnelles, selon le modèle classique des limousines. Ici aussi, nous aurions pu corriger cela par voie d'amendement pour distinguer les LVC type « UBER / HEETCH » et les LVC classiques en proposant aux exploitants concernés par le régime dérogatoire de choisir de bénéficier ou non de ce régime dérogatoire transitoire.

Les 2 amendements déposés ce soir (dans l'ordre des signataires) par mes collègues Ikazban, moi-même, Verstraete, Talhi, Dejonghe et Rochette répondent également à ces remarques du Conseil d'Etat en plus d'aborder d'autres éléments qui seront exposés par l'auteur principal. Et le second permet à la fois aux chauffeurs de recommencer à travailler au plus vite, l'ordonnance sera d'application à partir du 11 décembre, et aux plateformes de se conformer à l'exigence

om uiterlijk op 10 januari 2022 te voldoen aan de eis van tijdelijke vergunning. Dit betekent met andere woorden dat de platforms direct weer open kunnen, maar dat zij uiterlijk op 10 januari 2022 de vergunning moeten hebben om verder te kunnen gaan.

Tot slot reken ik erop dat de regering en de administratie ervoor zullen zorgen dat deze regelingen in de best mogelijke omstandigheden worden toegepast, zodat iedereen met een gerust hart zijn activiteiten kan hervatten. Misschien ben ik wat lang van stof geweest, maar het onderwerp verdient het om te worden onderzocht en bepaalde elementen te worden opgehelderd, ook al twijfel ik er niet aan dat er vragen zullen zijn die nog moeten worden beantwoord. Ik hoop in ieder geval dat deze tekst door iedereen zal worden gesteund, want hij is in het belang van de chauffeurs. »

II. Algemene bespreking

Mevrouw Carla Dejonghe merkt op dat het voorstel van ordonnantie bijzonder is. De term sparadrap of pleister is zeer goed gekozen. Het is een lapmiddel. Maar het is geen pleister op een houten been. De chauffeurs van Uber zullen weer kunnen rijden.

Nog beter had “diepvriesordonnatie” geweest. We vriezen het probleem even in, met een duidelijke datum van ontvriezen al ingebouwd. Dit geeft de regering de tijd om tot een structurele oplossing te komen. Niet meer, niet minder. Het advies van de Raad van State is wat dat betreft helder en ziet er geen graten in. Mits de aanpassingen die via amendementen zullen doorgevoerd worden, is het een correcte werkwijze die voldoende rechtszekerheid biedt.

Er is geen triomfalisme bij het indienen van deze tekst. Ze zegt wel optimistisch te zijn over de definitieve oplossing waar parallel aan gewerkt wordt en waar ook overleg met de sector over zal zijn. Met de ambitieuze doelstellingen qua mobiliteit voor Brussel zal er de komende jaren plaats zijn voor een veelvoud aan spelers in het aanbod van vervoer. En de hele taxi- en VVC-sector zal daar een belangrijke plaats in innemen. De toekomst is, ondanks de huidige spanningen, positief, zowel qua service aan de Brusselaars, als qua ondernemerschap, werkzekerheid, extra werkgelegenheid en ook sociaal statuut in deze sector.

Haar fractie is vooral begaan met de gebruikers van betalend privé-vervoer, of het nu taxi's, VVC's of wat dan ook zijn. Het aanbod moet kwantitatief en vooral kwalitatief in orde zijn. Daar is nog veel werk voor aan de winkel bij de operatoren. De sector zou in onze hoofdstad model moeten staan voor de andere steden in Europa. Dat is vooralsnog niet het geval.

De doelstellingen bleven dezelfde. Zo snel mogelijk een goede herstellordonnantie om Uber stemmen in ons gewest te laten rijden en het werk voor hun chauffeurs garanderen.

d'agrément temporaire pour le 10 janvier 2022. Ce qui signifie en d'autres termes que les plateformes pourront rouvrir directement mais devront disposer de l'agrément pour le 10 janvier 2022 pour continuer.

Pour conclure, je compte sur le Gouvernement et l'administration pour que ces dispositifs soient appliqués dans les meilleures conditions pour permettre à chacun d'être rassuré quant à la reprise de son activité. J'ai été un peu long peut-être mais le sujet mérite que l'on s'y attarde et que certains éléments soit précisé même si je ne doute pas qu'il y aura des questions auxquelles il faudra encore répondre. J'espère en tous les cas que ce texte recueillera l'adhésion de tous, c'est dans l'intérêt des chauffeurs. »

II. Discussion générale

Mme Carla Dejonghe fait remarquer que la proposition d'ordonnance est particulière. Le terme « sparadrap » est très bien choisi. C'est un pansement, mais ce n'est pas un emplâtre sur une jambe de bois. Les chauffeurs d'Uber pourront à nouveau rouler.

On aurait encore mieux fait de parler d'« ordonnance frigo ». On gèle le problème pendant un moment, avec une date de décongélation déjà clairement fixée. Cela laisse au gouvernement le temps de trouver une solution structurelle. Ni plus, ni moins. L'avis du Conseil d'État est clair à cet égard et il n'y voit pas d'objection. Sous réserve des modifications qui seront apportées à travers des amendements, c'est une méthode de travail correcte qui offre une sécurité juridique suffisante.

Il n'y a aucun triomphalisme dans le dépôt de ce texte. Elle se dit toutefois optimiste quant à la solution finale à laquelle on travaille en parallèle et sur laquelle on se concertera également avec le secteur. Avec les ambitieux objectifs bruxellois en matière de mobilité, une multitude d'acteurs aura leur place dans l'offre de transports au cours des prochaines années. Et l'ensemble du secteur des taxis et de la LVC y occupera une place importante. Malgré les tensions actuelles, l'avenir est positif, tant pour le service aux Bruxellois que pour l'entrepreneuriat, la sécurité de l'emploi, la création d'emplois et le statut social dans ce secteur.

Son groupe se soucie en particulier des usagers du transport privé payant, qu'il s'agisse des taxis, de la LVC ou quoi que ce soit. L'offre doit être en ordre, tant sur le plan quantitatif que, surtout, sur le plan qualitatif. Les opérateurs ont encore fort à faire à cet égard. Dans notre capitale, le secteur devrait être un modèle pour les autres villes d'Europe. Pour l'instant, ce n'est pas le cas.

Les objectifs sont restés les mêmes. Voter au plus vite une ordonnance réparatrice pour permettre à Uber de rouler dans notre Région et de garantir du travail à ses chauffeurs.

De amendementen worden gedragen en werden getekend door de hele meerderheid, dat is een goede zaak. Evenals het feit dat deze herstelordnantie dadelijk in voegen zal treden. Daarenboven is de definitieve ordnantie ook al zijn weg aan het volgen.

Ze zegt nog ondertussen een aantal gebruikers, vooral jonge vrouwen, gehoord te hebben. Voor hen is het een opluchting dat Uber weer kan rijden. Ze beschouwen het als een goede vervoersoptie voor 's avonds omdat het hen een veiligheidsgevoel geeft. Dat is niet onbelangrijk in een grootstad.

De heer Arnaud Verstraete vindt dat het moeilijk is om deze vergadering op een meer symbolische wijze van start te laten gaan dan de wijze waarop de vergadering vanavond met moeilijkheden gestart is. Men heeft hier door technische problemen een tijdje moeten wachten, net zoals de taxisector en de VVC erg lang hebben moeten wachten op een oplossing.

De laatste weken was een enorme heisa ontstaan ingevolge een rechterlijke uitspraak van het Brussels Hof van Beroep. Ineens stonden 2.000 mensen op straat en er waren stakingen van de VVC en taxisector en er is noodoverleg geweest. Vanavond is de oplossing gevonden voor deze acute problemen met een noodpleister om ervoor te zorgen dat wie werkt in deze sector niet het slachtoffer wordt van de hele toestand.

Er is een oplossing op korte termijn en er is ook zicht op een oplossing op lange termijn. Alle bezoldigd personenvervoer van de twee verschillende sectoren kunnen samen bestaan in een gezond speelveld en hierdoor wordt een echte bijdrage geleverd aan de Brusselse mobiliteit.

De heer Verstraete herinnert eraan dat meer dan de helft van de huishoudens geen auto bezit. Derhalve is het van belang om een auto te kunnen gebruiken als dit nodig is. Daarom wordt aan de sector een goed speelveld gegeven. De context werd goed geschetst door de eerste spreker. Reeds zeven jaar is Uber actief in Brussel en geen enkele regering is erin geslaagd om een juist antwoord te formuleren.

Naar schatting 2.000 mensen en hun gezinnen, dit zijn kwetsbare mensen die niet veel alternatieven hebben, dreigen het slachtoffer te zijn van de situatie.

Voor de Groen-fractie is het ondenkbaar om dit zo te laten gebeuren. De spreker dankt iedereen die aan een oplossing heeft meegewerkt.

De spreker stelt vast dat dit in verschillende tijden is gebeurd. De Minister-President heeft gewerkt aan een betere versie van de basistekst en op die manier werden antwoorden geformuleerd op de opmerkingen van de Raad van State.

Het is een tijdelijke oplossing die in de richting gaat van een definitieve oplossing. Het is van belang dat de pijnlijke uitspraak van het Hof van Beroep nu tot een catharsis komt.

Les amendements sont portés et signés par l'ensemble de la majorité, et c'est une bonne chose. Tout comme le fait que cette ordonnance réparatrice prendra effet immédiatement. En outre, l'ordonnance définitive a déjà entamé son parcours.

Elle dit encore avoir entendu un certain nombre d'utilisateurs, principalement des jeunes femmes. Pour elles, c'est un soulagement qu'Uber puisse à nouveau rouler. Elles y voient une bonne option de transport en soirée, car elle leur donne un sentiment de sécurité. Ce n'est pas sans importance dans une grande ville.

M. Arnaud Verstraete estime qu'on pouvait difficilement entamer cette réunion de façon plus symbolique qu'avec les difficultés au démarrage qu'elle a rencontrées ce soir. On a dû attendre un certain temps en raison de problèmes techniques, de la même façon que le secteur des taxis et de la LVC ont dû attendre longtemps une solution.

Ces dernières semaines, un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles a fait grand bruit. Tout à coup, 2.000 personnes se sont retrouvées sans travail, le secteur de la LVC et des taxis a fait grève, et on s'est concerté dans l'urgence. Ce soir, on a trouvé la solution à ces problèmes urgents avec un « sparadrap » afin que ceux qui travaillent dans ce secteur ne soient pas victimes de toute cette situation.

Il y a une solution à court terme et il y a aussi la perspective d'une solution à long terme. L'ensemble du transport rémunéré de personnes de ces deux secteurs différents peuvent cohabiter sur un terrain sain, et on apporte ainsi une réelle contribution à la mobilité bruxelloise.

M. Verstraete rappelle que plus de la moitié des ménages ne possède pas de voiture. Il est donc important qu'ils puissent recourir à une voiture si nécessaire. C'est pourquoi on offre au secteur un bon cadre. Le premier orateur a bien esquissé le contexte. Uber est actif à Bruxelles depuis sept ans déjà, et pas un seul gouvernement n'est parvenu à formuler une réponse appropriée.

Selon les estimations, 2.000 personnes et leurs familles, des personnes vulnérables qui n'ont pas beaucoup d'autres solutions, risquent d'être victimes de la situation.

Pour le groupe Groen, il est impensable de permettre cela. L'orateur remercie toutes les personnes qui ont contribué à une solution.

L'orateur note que ce travail s'est fait en plusieurs étapes. Le ministre-président a travaillé à une meilleure version du texte de base et c'est ainsi que des réponses ont été apportées aux remarques du Conseil d'État.

Il s'agit d'une solution temporaire qui va dans le sens d'une solution définitive. Il est important que le douloureux arrêt de la Cour d'appel débouche maintenant

Op deze wijze kan men ervoor zorgen dat in de komende 6 à 7 maanden een samenleven tussen de twee sectoren mogelijk zal zijn. Hoe sneller men tot een definitieve oplossing kan komen, hoe beter. Tot besluit verklaart de spreker opgetogen te zijn met het feit dat men dit vanavond nog kan doen.

Mevrouw Els Rochette wil haar interventie starten met de diensten en allen die nu aan de slag zijn te bedanken voor hun avondwerk. Zij dankt eveneens de heer Loewenstein die op juiste wijze de context geschetst heeft.

Zij staat erop de motieven te verwoorden die geleid hebben tot de zeer toepasselijk genoemde “sparadrap”-ordonnantie.

Zij onderstreept de tijdelijkheid van de oplossing en verwijst naar het actualiteitsdebat dat plaats vond op 26 november laatstleden. Toen stelde zij aan de Minister-President twee vragen. Welke urgente oplossing zal u als Minister-President geven aan de 2.000 mensen die op straat staan? Wanneer zal men het langverwachte taxiplan kunnen lezen en zal het een eerlijk plan zijn dat een kwalitatieve dienst mogelijk zal maken zowel voor de toeristen als voor de Brusselaars? Mevrouw Rochette vindt dat zij toen op haar honger is blijven zitten met haar twee vragen.

Na het actualiteitsdebat is mevrouw Rochette daarom gaan spreken met de VVC-chauffeurs en zij heeft toen gehoord en goed begrepen dat zij in wanhoop verkeerden. Zij heeft zich toen geëngageerd om voor deze chauffeurs een snelle en een tijdelijk oplossing te vinden. Mevrouw Rochette verduidelijkt hierbij dat haar bezorgdheid niet uitgaat naar het vinden van een oplossing voor Uber, maar wel voor de chauffeur.

Er werd daarom druk uitgeoefend om een oplossing te formuleren. Deze is ongetwijfeld niet perfect maar het is een stap in de goede richting. Een aantal aandachtspunten van de Raad van State zijn reeds opgenomen in het amendement nr. 1 dat werd ingediend.

De spreekster heeft ook de bezorgdheid en het ongenoegen van de taxichauffeurs goed begrepen en zij hoopt dat hier rekening mee zal worden gehouden voor het toekomstig taxiplan.

Mevrouw Rochette is blij dat er een oplossing komt voor een toekomstig modern taxiplan. Het is belangrijk dat de tijd wordt genomen om het plan goed uit werken en zij spreekt de hoop uit dat de ordonnantie een ruime meerderheid zal krijgen zodat maandag de chauffeurs weer aan de slag kunnen. Veel Brusselaars en klanten zullen opgelucht zijn.

De heer Jamal Ikazban verduidelijkt dat hij enkel amendementen heeft ondertekend en niet de oorspronkelijke tekst van het voorstel van ordonnantie. Het verheugt de socialistische fractie dat er binnen de meerderheid een billijke oplossing is gevonden, die de werknemers weer centraal stelt in de regeling. Hij is opgelucht dat Uber de mededingingsregels niet aan zijn laars mag lappen. Hij wijst erop dat de situatie van de chauffeurs het eenzijdige gevolg is van het feit dat Uber de stekker uit zijn platform heeft

sur une catharsis. De cette façon, on permettra aux deux secteurs de cohabiter pendant les six à sept prochains mois. Plus vite on trouvera une solution définitive, mieux ce sera. En conclusion, l’orateur se réjouit qu’on y parvienne encore ce soir.

Mme Els Rochette commence par remercier les services et toutes les personnes qui travaillent ce soir. Elle remercie également M. Loewenstein d’avoir correctement esquissé le contexte.

Elle tient à exprimer les motifs qui ont débouché sur cette ordonnance très justement appelée « sparadrap ».

Elle souligne le caractère provisoire de la solution et se réfère au débat d’actualité du 26 novembre dernier, lors duquel elle a posé deux questions au ministre-président : quelle solution d’urgence le ministre-président va-t-il apporter aux 2.000 personnes qui sont sans travail ? Quand pourra-t-on lire le plan Taxi tant attendu, et s’agira-t-il d’un plan équitable qui permettra d’offrir un service de qualité tant aux touristes qu’aux Bruxellois ? Mme Rochette estime être restée sur sa faim à l’époque.

C’est pourquoi Mme Rochette est allée s’entretenir avec les chauffeurs LVC après le débat d’actualité, et elle a entendu et bien compris leur désespoir. Elle s’est alors engagée à trouver une solution rapide et temporaire pour ces chauffeurs. Mme Rochette précise que sa préoccupation n’était pas de trouver une solution pour Uber, mais bien pour les chauffeurs.

On a donc fait pression afin de trouver une solution. Celle-ci n’est sans doute pas parfaite, mais c’est un pas dans la bonne direction. Un certain nombre des remarques du Conseil d’État ont déjà été prises en compte dans l’amendement n° 1 qui a été déposé.

L’oratrice a également bien compris l’inquiétude et le mécontentement des chauffeurs de taxi, et elle espère que le futur plan Taxi en tiendra compte.

Mme Rochette se réjouit qu’on trouve une solution pour un futur plan Taxi moderne. Il est important de prendre le temps de bien élaborer le plan, et elle dit espérer qu’une large majorité soutiendra l’ordonnance afin que, lundi, les chauffeurs puissent reprendre le travail. De nombreux Bruxellois et clients seront soulagés.

M. Jamal Ikazban précise qu’il n’est signataire que des amendements et pas du texte initial de la proposition d’ordonnance. Le groupe socialiste se réjouit qu’une solution juste ait été trouvée au sein de la majorité. Elle replace les travailleurs au cœur du dispositif. L’intervenant se dit soulagé de ne pas permettre à la société Uber de s’asseoir sur les règles de concurrence. Il rappelle que la situation vécue par les chauffeurs est la conséquence unilatérale de la déconnexion par Uber de sa plateforme.

getrokken. Veel werknemers verliezen daardoor hun inkomen. De socialistische fractie zal er op alle niveaus voor ijveren dat de arbeids- en economische regels worden nageleefd.

De twee amendementen dragen bij tot een billijkere oplossing voor de sector door vooruit te lopen op de toekomstige oplossing van de regering.

Het eerste amendement voorziet in de invoering van een vergunningsregeling voor de taxi's. Ze zullen worden voorbehouden voor de houders van Brusselse VVC-vergunningen die vóór 15 januari worden verkregen. Om een aanvraag in te dienen zal men een minimumaantal werkuren moeten aantonen en uitsluitend werken in het kader van de platforms zonder de mogelijkheid om de voor taxi's gereserveerde standplaatsen in te nemen. De multinationale platforms die niet in België verankerd zijn, zullen niet in aanmerking komen.

Het tweede amendement voorziet in snellere termijnen om een oplossing in te voeren in afwachting van een duurzaam taxiplan.

De heer Hicham Talhi preciseert dat hij het oorspronkelijke voorstel van ordonnantie niet ondertekend heeft. Hij onderschrijft evenwel de amendementen van de meerderheid en zal de ordonnantie ondertekenen zodra ze geamendeerd is.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de parlementsleden ertoe aangezet werden om in actie te schieten door een rechterlijke beslissing, die de taxisector, die zich benadeeld voelt door de oneerlijke concurrentie van Uber, in het gelijk stelt. Deze rechterlijke beslissing komt er na zeven jaar procedures waarin de Brusselse regering niet heeft ingegrepen noch om Uber te verbieden noch om het platform ertoe te verplichten onder eerlijke voorwaarden ten opzichte van de taxisector te werken.

De spreker wijst erop dat de VVC-chauffeurs het moeilijk hebben, maar dat ook de taxichauffeurs terecht woedend zijn na jaren van oneerlijke concurrentie.

Zijn fractie wenst bij te dragen tot een oplossing zonder partij te kiezen en enkel met het doel oplossingen te vinden voor de chauffeurs.

We moeten in dit dossier af van deze antagonistische visie waarbij de twee sectoren op gespannen voet met elkaar staan, door van het bezoldigd personenvervoer een moderne sector te maken, waar meer vrouwen werken, en die gecontroleerd wordt. Er zijn dus strengere voorwaarden nodig voor de exploitanten die op het Brusselse grondgebied actief zijn. De chauffeurs van limousines moeten ook slagen voor een vaardigheidstest en bovenal moeten de chauffeurs van limousines aan het werk kunnen in afwachting van de goedkeuring van het toekomstige taxiplan.

Mevrouw Cielte Van Achter vindt het belangrijk om stil te staan, niet alleen bij het concrete voorstel dat vandaag op

De nombreux travailleurs se sont ainsi vus privés de leurs revenus. Le groupe socialiste œuvrera à tous niveaux pour que les règles du travail et de l'économie soient respectées.

Les deux amendements permettent de parvenir à une solution plus juste pour le secteur en anticipant la solution gouvernementale à venir.

Le premier amendement prévoit la mise en place d'un mécanisme de licence pour les taxis. Elles seront réservées aux titulaires de licences LVC bruxelloises obtenues avant le 15 janvier. Pour introduire une demande, il faudra démontrer un nombre minimum d'heures de travail et opérer uniquement dans le cadre des plateformes sans possibilité d'occuper les places de stationnement réservées aux taxis. Les plateformes multinationales qui n'ont aucun ancrage en Belgique ne seront pas éligibles.

Le deuxième amendement prévoit des délais rapides pour instaurer une solution dans l'attente du plan taxi durable et pérenne.

M. Hicham Talhi précise qu'il n'est pas signataire de la proposition d'ordonnance initiale. Il est néanmoins dépositaire des amendements de la majorité et il sera signataire de l'ordonnance une fois qu'elle aura été amendée.

Le député rappelle que ce qui pousse les parlementaires à travailler dans l'urgence est une décision de justice qui donne raison au secteur du taxi qui s'estimait lésé par la concurrence déloyale d'Uber. Cette décision de justice intervient après sept années de procédure durant lesquelles le gouvernement bruxellois n'est pas intervenu ni pour interdire Uber, ni pour leur imposer de travailler dans des conditions loyales vis-à-vis du secteur des taxis.

Il indique que les chauffeurs LVC sont dans une détresse, mais aussi que les chauffeurs de taxi qui ont une colère légitime suite aux années de concurrence déloyale.

Son groupe a voulu contribuer à une solution, sans se profiler comme étant partisan des uns ou des autres, mais uniquement dans le but de trouver des solutions pour les chauffeurs.

Il faut, dans ce dossier, sortir de cette vision antagoniste où les deux secteurs se regardent en chien de faïence, et cela en faisant du secteur du transport rémunéré de personnes un secteur moderne, avec plus de femmes qui y travaillent, et contrôlé. Il faut donc des conditions plus strictes pour les opérateurs qui agissent sur le territoire de Bruxelles. Il faut également que les chauffeurs de limousine passent un test de capacité et il faut surtout, en attendant l'adoption définitive du futur plan taxi, permettre aux chauffeurs de limousine de travailler jusqu'à l'adoption du futur plan taxi.

Mme Cielte Van Achter juge important de s'arrêter non seulement sur la proposition concrète qui est aujourd'hui

tafel ligt, maar ook bij de redenen waarom wij ons in deze situatie bevinden.

Als de commissarissen vandaag in allerijl een noodordonnantie moeten stemmen om 2.000 Uber chauffeurs van de werkloosheid te behoeden dan is dat enkel te wijten aan het feit dat de meerderheid al zeven jaar lang nalaat om haar verantwoordelijkheid op te nemen.

De mensen weten al langer dan vandaag dat de taxiregelgeving aan een hervorming toe is. De recente uitspraken van het Hof van Beroep bevestigen wat wij allemaal reeds wisten en zijn een bijzonder pijnlijk voorbeeld van waar de Brusselse regering faalt om ten dienste te staan van de burger.

De PS-fractie laat zich tot op vandaag gijzelen door een sector die enkel het eigenbelang voor ogen heeft. Mevrouw Van Achter was er werkelijk van versted te zien dat de PS-fractie er geen probleem mee had dat 2.000 gezinnen hun bron van inkomsten dreigden te verliezen.

De N-VA-fractie wil zo snel als mogelijk een oplossing vinden voor deze chauffeurs en hun gezinnen. Gelukkig waren er nog andere partijen die er zo over dachten.

Het advies van de Raad van State, bewijst dat er zich geen grote juridische problemen stellen bij de voorgestelde manier van werken. De Raad van State maakte wel een aantal duidelijke opmerkingen omtrent de doelgroep: “Wie kan er juist gebruik maken van deze regeling?” en omtrent het behoud van de mogelijkheid om ook conform de huidige wetgeving een VVC-voertuig te boeken.

De Raad van State zegt duidelijk dat er een probleem is om de regeling enkel te laten gelden voor chauffeurs die hun licentie hebben verkregen voor 15 januari 2021. De Raad van State stelt voor om alle chauffeurs onder de regeling te brengen die hun aanvraag hebben ingediend voor 23 november 2021.

De nieuwe tekst komt hier niet aan tegemoet en de spreekster had dit nochtans wel verwacht.

Mevrouw Van Achter hekelt de “politique politicienne” op de kap van de Uber-chauffeurs. Op het allerlaatste moment, na twee weken lang koppig alles te blokkeren, keert Minister-President Rudi Vervoort zijn kar en eist de PS-fractie dat er in allerijl een serie amendementen worden aangenomen. Deze aanpassingen zijn niets meer dan juridisch “broddelwerk”. Met het voorstel dat nu op tafel ligt, slaat de meerderheid het advies van de Raad van State volledig in de wind en legt ze de basis voor een nieuwe juridische procedure. De regeringspartijen spelen hier een politiek spel op kap van de Uber-chauffeurs die zo in een juridisch precaire situatie blijven zitten. Met N-VA wil zij een oplossing voor de Uber-chauffeurs die standhoudt. En die geen discriminatie inhoudt, zoals de Raad van State in een haar belangrijkste opmerkingen aangeeft.

sur la table, mais aussi sur les raisons pour lesquelles nous sommes dans la situation actuelle.

Si les commissaires doivent aujourd’hui voter de toute urgence une ordonnance sparadrap pour protéger 2.000 chauffeurs Uber du chômage, c’est uniquement parce que depuis sept ans, la majorité ne prend pas ses responsabilités.

On sait depuis longtemps que la réglementation des taxis doit être réformée. Les récents arrêts de la Cour d’appel confirment ce que nous savions tous déjà, et ils illustrent de façon particulièrement douloureuse l’échec du gouvernement bruxellois à se mettre au service du citoyen.

Jusqu’à ce jour, le groupe PS est l’otage d’un secteur qui ne voit que son propre intérêt. Mme Van Achter a été réellement stupéfaite de voir que le groupe PS n’avait aucun problème à ce que 2.000 ménages risquent de perdre leur source de revenus.

Le groupe N-VA souhaite trouver au plus vite une solution pour ces chauffeurs et leurs familles. Heureusement, d’autres partis pensaient la même chose.

L’avis du Conseil d’État prouve que la méthode de travail proposée ne pose pas de problèmes juridiques importants. Le Conseil d’État a toutefois formulé un certain nombre d’observations au sujet du groupe cible : « Qui, au juste peut se prévaloir de ce règlement ? », et en ce qui concerne le maintien de la possibilité de réserver également un véhicule LVC conformément à la législation actuelle.

Le Conseil d’État dit clairement que limiter l’application du règlement aux seuls chauffeurs qui ont obtenu leur licence avant le 15 janvier 2021 pose problème. Le Conseil d’État propose que le règlement s’applique à tous les chauffeurs qui ont introduit leur demande avant le 23 novembre 2021.

Le nouveau texte n’en tient pas compte, alors que l’oratrice s’y attendait bel et bien.

Mme Van Achter fustige cette « politique politicienne » sur le dos des chauffeurs Uber. À la dernière minute, après s’être obstiné pendant quinze jours à tout bloquer, le ministre-président Rudi Vervoort fait volte-face et le groupe PS exige qu’une série d’amendements soient intégrés à la hâte. Ces amendements ne sont rien d’autre que du « bidouillage » juridique. Avec la proposition qui est à présent sur la table, la majorité ignore complètement l’avis du Conseil d’État et elle jette les bases d’une nouvelle procédure juridique. Les partis au gouvernement jouent ici un jeu politique sur le dos des chauffeurs Uber, dont la situation juridique reste dès lors précaire. Avec la N-VA, elle souhaite une solution qui tienne la route pour les chauffeurs Uber. Et une solution qui ne crée pas de discrimination, comme l’indique le Conseil d’État dans l’une de ses principales observations.

Tot slot wil de spreekster nog benadrukken dat deze noodordonnantie slechts een overgangssysteem uitwerkt dat afloopt in juli 2022. Wil men in juli van volgend jaar niet opnieuw met hetzelfde probleem geconfronteerd worden, dan moet er nu ook snel werk gemaakt worden van de effectieve herziening van het regelgevend kader.

Haar fractie is alleszins bereid om mee te werken aan een nieuwe taxi-ordonnantie die de sector toekomstbestendig maakt en nieuwe technologieën en innovatie omarmt eerder dan ze verbant.

Zij heeft volgende vragen:

Hoeveel vergunningen liggen er te wachten op het bureau van Minister-President Vervoort. De spreekster heeft begrepen dat de Minister-President sinds januari 2021 geen handtekeningen meer onder vergunningen zet, ook al zijn die correct aangevraagd. Waarom wordt er geen rekening gehouden met het advies van de Raad van State?

Hoe motiveert de meerderheid dat enkel chauffeurs die minimaal 20u rijden hier gebruik kunnen van maken? Iemand die Uber 15 à 19h per week als bijverdienste doet, kan dit gerust absoluut nodig hebben om in een voldoende groot inkomen te voorzien. Riskeert men hier niet opnieuw een discriminatie in te voeren die aanvechtbaar is? Dit lijkt arbitrair.

Er staat dat de taxitarieven niet moeten geafficheerd worden in de Uber-taxi's, maar mevrouw Van Achter gaat ervan uit dat de taxitarieven niet van toepassing zouden mogen zijn. Kan dit bevestigd worden door de indieners?

Wat is de bedoeling met de inwerkingtreding van de erkenning van de platformen in januari. Kunnen Uber en de andere platformen onmiddellijk heropgestart worden vanaf 11 december of moeten die nog wachten?

De heer David Weytsman dankt de medewerkers van het Parlement, omdat ze in moeilijke omstandigheden hebben moeten werken.

De commissie vergadert om een belangrijke ordonnantie te bespreken, die door niet minder dan zeven partijen wordt gesteund. Hopelijk zullen de parlementsleden de verbintenissen nakomen die ze op 29 november samen zijn aangegaan tegenover de vertegenwoordigers van de VVC-chauffeurs, namelijk om onverwijld een oplossing te vinden voor de 2.000 chauffeurs die met Uber werken en ook voor de duizenden klanten die deze mobiliteitsdienst nodig hebben. De volksvertegenwoordiger steekt niet onder stoelen of banken dat hij een zekere teleurstelling voelde toen hij de verschillende amendementen heeft ontvangen die op het onderhavige voorstel van ordonnantie zijn ingediend. Hij betreurt dat er in deze crisisperiode een spelletje wordt gespeeld met de chauffeurs en hun gezinnen.

Hij wijst erop dat de MR-fractie had voorgesteld om het voorstel van ordonnantie mede te ondertekenen, ook al vertoont het gebreken. Dat was logisch, omdat de MR-fractie bereid was om een voorstel van ordonnantie in te

Enfin, l'oratrice tient à souligner que cette ordonnance sparadrap n'élabore qu'un régime transitoire qui prend fin en juillet 2022. Si on ne veut pas être à nouveau confrontés au même problème en juillet de l'année prochaine, on doit également s'atteler rapidement à la réforme effective du cadre réglementaire.

Son groupe est en tout cas disposé à travailler à une nouvelle ordonnance Taxis qui pérennise le secteur et qui embrasse les nouvelles technologies et l'innovation au lieu de les interdire.

Elle a les questions suivantes :

Combien d'autorisations attendent-elles sur le bureau du ministre-président Vervoort ? L'oratrice a cru comprendre que depuis janvier 2021, le ministre-président ne signe plus d'autorisations, même si elles ont été demandées correctement. Pourquoi ne tient-on pas compte de l'avis du Conseil d'État ?

Comment la majorité justifie-t-elle le fait que seuls les conducteurs qui roulent au moins 20 heures peuvent y avoir recours ? Il se peut qu'une personne qui travaille 15 à 19 heures par semaine pour Uber comme activité complémentaire en ait absolument besoin pour s'assurer un revenu suffisant. Ne risque-t-on pas de réintroduire une forme contestable de discrimination ? Cela semble arbitraire.

On peut lire que les tarifs des taxis ne doivent pas être affichés dans les taxis Uber, mais Mme Van Achter part du principe que les tarifs des taxis ne devraient pas être d'application. Les auteurs peuvent-ils le confirmer ?

Quel est l'objectif de l'entrée en vigueur de l'agrément des plateformes en janvier ? Uber et les autres plateformes peuvent-elles redémarrer immédiatement à partir du 11 décembre ou devront-elles encore attendre ?

M. David Weytsman remercie les collaborateurs du Parlement qui ont dû travailler dans des conditions difficiles.

Le but de la présente commission porte sur la discussion d'une ordonnance importante, soutenue par pas moins de sept partis. Il est à espérer que les parlementaires respecteront les engagements pris ensemble devant les représentants des chauffeurs LVC en date du 29 novembre dernier, soit trouver une solution urgente pour les 2.000 chauffeurs qui travaillent avec Uber et aussi pour les milliers de clients qui ont besoin de ce service de mobilité. Monsieur le Député ne cache pas avoir éprouvé une certaine déception à la réception des différents amendements déposés dans le cadre de la présente proposition d'ordonnance. Il déplore un certain jeu autour des chauffeurs et de leur famille en cette période de crise.

Il indique que le groupe MR avait proposé de cosigner cette proposition d'ordonnance, même si cette dernière est imparfaite. C'était logique puisque le groupe MR était prêt à déposer une proposition d'ordonnance, qui n'était pas la

dienen dat niet hetzelfde was als het voorstel van de vier indieners van de meerderheid, maar waarmee wel dezelfde doelstellingen zou kunnen worden gehaald. Daarom steunt de MR-fractie het "oorspronkelijke" voorstel van ordonnantie dat thans besproken wordt. Als het voorstel ingrijpend gewijzigd wordt de amendementen, zoals het geval lijkt te zijn, zal de MR fractie het voorstel niet meer steunen.

Het voorstel is natuurlijk ingediend in een bepaalde context. Een context waarin sommige regeringspartijen een hervorming afremmen of blokkeren die noodzakelijk is voor de klanten, de mobiliteit in Brussel, vooral nu de burgers wordt ontraden hun auto te gebruiken, maar ook voor alle taxi- en VVC-chauffeurs. Sommigen van hen werden misleid door bepaalde partijen die ervoor gekozen hebben de werknemers tegen elkaar op te zetten in plaats van een markt te hervormen of te liberaliseren. Diezelfde regering zet met haar amendementen zelfstandigen in hoofdberoep op tegen zelfstandigen in bijberoep. Voorts is er sinds het hervormingsvoorstel van Pascal Smet geen enkele vooruitgang geboekt. De vorige regering had in eerste lezing ingestemd met overleg over een tekst, maar heeft vervolgens geen vorderingen gemaakt. Nu zijn we nog steeds bij een eerste lezing, waarover een akkoord is bereikt, maar ditmaal zonder overleg, toch niet met de vertegenwoordigers van de VVC-sector, maar waarschijnlijk evenmin met enkele taxibedrijven. Er is dus geen vooruitgang geboekt sinds het laatste hervormingsproject. Intussen heeft de MR-fractie een hervormingsvoorstel ingediend in 2016, 2018 en 2021. Wat heeft de regering al die jaren gedaan? Er kwamen steeds meer spelers op de Brusselse markt zonder dat er enige vooruitgang werd geboekt. Sommigen probeerden zelfs de platforms te verbieden. Dat steekt trouwens weer de kop op in de amendementen op het onderhavige voorstel van ordonnantie. Het is verbijsterend dat linkse partijen de mensen beletten om te werken.

Uit de studies die in opdracht van dezelfde regering werden uitgevoerd, blijkt dat er in deze sector plaats is voor iedereen. Waarom tracht men met de ingediende amendementen een deel van de chauffeurs overboord te gooien? Volgens die studies verhoogt de concurrentie de kwaliteit van de diensten. Vandaag tracht men deze concurrentie uit te schakelen. De door de platforms geboden diensten zijn nuttig en worden gewaardeerd en de chauffeurs zijn echte zelfstandigen en geen schijnzelfstandigen, zoals sommigen nu trachten te doen geloven en Uber zozegd aanpakken. Er werd ook benadrukt dat er te weinig vergunningen in Brussel zijn. Vandaag zijn er waarschijnlijk veel te weinig, maar morgen waarschijnlijk ook.

Voorts heeft de spreker de kritiek op Uber en Heetch, de zuiver Brusselse platforms, gelezen. De vorige regering had die platforms niettemin geholpen bij het vinden van een juridische regeling om de ordonnantie van 1995 min of meer na te leven. Het verbaast hem ook dat de minister-president, die al enige tijd verantwoordelijk is voor deze sector, VVC-vergunningen blijft afgeven en vervolgens de VVC-

même que celle déposée par les quatre auteurs de la majorité mais elle permettait d'atteindre les mêmes objectifs. C'est pourquoi le groupe MR s'associe à la proposition « originelle » d'ordonnance faisant l'objet de la présente discussion. Si elle est dénaturée par les amendements, comme cela semble être le cas, le groupe MR se désolidarise de la présente proposition.

Ce texte s'inscrit évidemment dans un contexte particulier. Un contexte dans lequel certains des partis du Gouvernement freinent ou bloquent une réforme indispensable pour les clients, pour la mobilité à Bruxelles, surtout à un moment où on décourage le citoyen d'utiliser sa voiture, mais aussi pour l'ensemble des chauffeurs taxi ou LVC. Certains d'entre eux se sont faits piéger par certains partis qui ont fait le choix d'opposer des travailleurs entre eux plutôt que de réformer, voire libéraliser, un marché. Ce même gouvernement, de par ses amendements, oppose des indépendants à titre principal et des indépendants complémentaires. Par ailleurs, depuis la proposition de réforme de Pascal Smet, aucune avancée n'a été réalisée. Le gouvernement précédent s'était mis d'accord en première lecture avec une concertation sur un texte puis n'a pas avancé. Aujourd'hui, on en est toujours à une première lecture, qui a fait l'objet d'un accord, cette fois sans concertation, à tout le moins avec les représentants des LVC mais sans doute aussi avec certaines sociétés de taxi. Il n'y a donc aucune avancée depuis le dernier projet de réforme. Pendant ce temps-là, le groupe MR a déposé une proposition de réforme en 2016, en 2018 et en 2021. Qu'a fait le Gouvernement pendant ces années ? De plus en plus d'acteurs arrivaient sur le marché bruxellois sans qu'il n'y ait eu aucune avancée. Voire que certains tentaient d'interdire les plateformes. Ce qui tend d'ailleurs à revenir par des amendements aujourd'hui dans le cadre de la présente proposition d'ordonnance. Il est stupéfiant que des partis de gauche tentent d'empêcher des gens de travailler.

Le résultat des études commandées par le même Gouvernement indiquait qu'il y avait de la place pour tout le monde dans ce secteur. Pourquoi tenter d'évincer une partie des chauffeurs par les amendements déposés ? Ces études disaient également que la qualité des services était en hausse sous l'effet de la concurrence. Or on tente aujourd'hui de mettre cette concurrence de côté. Que les services des plateformes étaient utiles et appréciés et que les chauffeurs sont de vrais indépendants. Et non pas des faux indépendants comme tentent aujourd'hui de le faire croire certains, agitant une lutte feinte contre Uber. Il était aussi souligné qu'il y avait trop peu de licences à Bruxelles. Il en existe sans doute trop peu aujourd'hui, mais probablement demain aussi.

Il a par ailleurs lu les critiques contre Uber, Heetch, les plateformes strictement bruxelloises. Alors que le gouvernement précédent a quand même aidé ces plateformes à trouver un montage juridique permettant de se conformer plus ou moins à l'ordonnance de 1995. Il s'étonne aussi que le ministre-président, qui est en charge de ce secteur depuis un certain temps, continue à délivrer

chauffeurs bekritiseert, omdat ze te kwader trouw zouden zijn.

De juiste conclusie is wellicht die van de heer David Leisterh, die erop gewezen heeft dat men in dit dossier in één opzet is geslaagd, namelijk nog langzamer te zijn dan justitie, wat in België een hele prestatie is. De MR heeft altijd volgehouden dat deze zaak alleen via de politiek kan worden opgelost en dat de politiek haar verantwoordelijkheid moet nemen. Daarom zijn zeven partijen overeengekomen een alternatieve meerderheid te vinden, zodat de mensen weer aan het werk kunnen. Ze zouden hetzelfde gedaan hebben als de taxichauffeurs een beroepsverbod zouden hebben gekregen.

Tussen de totstandkoming van deze alternatieve meerderheid en de huidige bespreking heeft de Parti socialiste het taxiplan van de minister-president ingetrokken en het vervolgens dringend opnieuw ingediend in de vorm van een voorstel van ordonnantie met als rechtvaardiging het redden van 2.000 jobs als chauffeur. Het Bureau van het Parlement heeft uiteindelijk beslist de ingediende ordonnanties voor inoverwegingneming te verwijzen en gepreciseerd enkel de oplapordonnantie te behandelen. De regering wenst dus geen gezichtsverlies te lijden, wat veel belangrijker is dan het statuut van de 2.000 chauffeurs die willen weten of ze weer aan de slag kunnen.

De conclusie van dit alles is dat er vandaag twee teksten naast elkaar bestaan. De eerste tekst is die welke door de MR wordt gesteund, die zeker niet perfect is en waarop de MR trouwens twee amendementen heeft ingediend. Deze tekst is voorgelegd aan de Raad van State zonder enige fundamentele kritiek. De tweede tekst is een gebrekkige tekst die een oplapvoorstel a minima is en niet alle chauffeurs zou beschermen en er zelfs andere chauffeurs bij zou betrekken op wie de huidige bespreking geen betrekking heeft, zoals degenen die voor andere platforms werken. Dit voorstel laat sommige chauffeurs nog steeds werken. De betogingen van de actoren op straat hebben er tenminste voor gezorgd dat er schot in de zaak komt, maar dan wel tegen de prijs van een schandalig compromis dat op korte termijn niets garandeert. Op het moment van de stemming zal er een antwoord worden gegeven, namelijk op de vraag of de VVC-chauffeurs maandag weer aan het werk kunnen. Dat is het hoofddoel van de ordonnantie. Er zullen nog andere vragen rijzen, zoals de gevolgen van de ordonnantie voor andere platforms dan Uber, de reden voor het verschil tussen bepaalde categorieën werknemers of zelfs op hoeveel chauffeurs precies de ordonnantie betrekking heeft. Hopelijk zullen die vragen beantwoord worden. Gelet op de ingediende amendementen en het ontbreken van een desbetreffend advies van de Raad van State, is dat echter twijfelachtig.

De MR-fractie heeft twee amendementen ingediend. Het eerste gaat over de datum van het einde van de overgangsperiode op 31 juli 2022. Zullen de uitvoeringsbesluiten van het nieuwe taxiplan dan in werking zijn getreden? Zullen alle spelers de gelegenheid hebben gehad om zich aan te passen aan de nieuwe normen?

des licences LVC pour, après, critiquer les chauffeurs LVC qui seraient de mauvaise foi par la suite.

La bonne conclusion est sans doute celle de M. David Leisterh qui a indiqué que dans ce dossier, une chose avait été réussie, être encore plus lent que la justice, ce qui relève de l'exploit en Belgique. Le MR a toujours soutenu que la solution à ce dossier ne pouvait être que politique et que c'est au monde politique à prendre ses responsabilités. C'est pourquoi sept partis s'étaient mis d'accord pour trouver une majorité alternative, de sorte à permettre à des gens de retourner travailler. La même démarche aurait été entamée si les chauffeurs de taxi avaient été interdits de travailler.

Entre la création de cette majorité alternative et la présente discussion, le Parti socialiste a retiré le plan taxi à Monsieur le Ministre Président, pour finalement le redéposer en urgence par proposition d'ordonnance. Avec comme justification qu'il s'agit de sauver l'emploi des 2.000 chauffeurs. Le Bureau du Parlement a finalement décidé de renvoyer pour prise en considération les ordonnances déposées pour préciser qu'il ne sera question que de l'ordonnance « Sparadrapp ». Le but du Gouvernement serait donc de ne pas perdre la face, priorité autrement plus importante que le statut des 2.000 chauffeurs qui attendent de savoir s'ils pourront retravailler.

La conclusion de tout cela est qu'aujourd'hui, deux textes coexistent. Le premier est celui soutenu par le MR, qui n'est certes pas parfait, et pour lequel le MR a d'ailleurs déposé deux amendements. Ce texte a été soumis au Conseil d'État, sans aucune critique fondamentale. Le second est un texte bancal qui est une proposition « Sparadrapp » a minima et qui ne protégerait pas tous les chauffeurs voire en impliquerait d'autres non touchés par les présents débats, comme ceux travaillant pour d'autres plateformes. Certes, cette proposition permet quand même à certains chauffeurs de travailler. Au moins la mobilisation des acteurs dans la rue a permis de faire bouger les lignes mais au prix d'un compromis scandaleux ne garantissant rien à court terme. Au moment du vote, il sera répondu à une réponse. Celle à la question de savoir si les chauffeurs LVC pourront reprendre le travail lundi. C'était le but premier de l'ordonnance. D'autres questions comme l'impact de cette ordonnance sur des plateformes différentes d'Uber, la raison de l'opposition réalisée entre certaines catégories de travailleurs, voire combien de chauffeurs exactement sont concernés par cette ordonnance vont se poser. Il est à espérer que ces questions trouveront des réponses. Mais, au vu des amendements déposés et de l'absence d'avis du Conseil d'État sur ces derniers, il est permis de douter.

Le groupe MR a déposé pour sa part deux amendements. Le premier porte sur la date de la fin de la période transitoire au 31 juillet 2022. Est-ce que les arrêtés d'exécution de ce nouveau plan taxi seront entrés alors en vigueur ? Est-ce que l'ensemble des acteurs aura eu l'occasion de se conformer aux nouvelles normes ? C'est

Daarom heeft de MR-fractie 31 december 2022 als datum voorgesteld.

Het tweede amendement gaat over de begindatum van de overgangperiode, namelijk 15 januari 2021. Door die datum wordt een aantal chauffeurs uitgesloten van het voordeel van de overgangperiode.

De heer Youssef Handichi dankt de diensten van het Parlement. Hij betreurt dat de indieners van de tekst hem niet aan zijn fractie hebben bezorgd.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat ze dat wel gedaan hebben.

De heer Youssef Handichi preciseert dat Uber de Brusselse regering zonder scrupules heeft gechanteerd door de stekker uit de applicatie te trekken.

Het bedrijf gaat zelfs zo ver dat het de ordonnantie dicteert die zal worden goedgekeurd om zijn activiteiten te hervatten en reeds aankondigt dat zijn applicatie opnieuw zal worden opgestart. Dergelijke manoeuvres zijn nefast voor de werknemers van de sector. Er moet dringend een oplossing worden gevonden, ondanks de rampzalige gevolgen van de uberisering van de economie.

Het was de multinational die beslist heeft om de stekker uit haar applicatie te trekken en aldus de parlementsleden ertoe te dwingen wetgeving aan te nemen die haar activiteit legaliseert, zonder echter de arbeidsomstandigheden van de chauffeurs te verbeteren. Uber zal voortaan de stekker kunnen uittrekken bij de geringste ontevredenheid. Het toekomstige taxiplan moet de multinationals uitsluiten om te voorkomen dat Uber haar wet dicteert door de chauffeurs op te offeren.

De volksvertegenwoordiger verwijst naar zijn amendement dat ertoe strekt overgangsmaatregelen ten voordele van de werknemers te treffen. De VVC-chauffeurs moeten in de taxisector worden geïntegreerd. Het amendement bepaalt dat de VVC-chauffeurs die uiterlijk op 26 november 2021 een vergunning hebben aangevraagd, in aanmerking komen voor de overgangsregeling; het gaat dus niet om de datum van afgifte van de vergunning. Deze datum houdt rekening met de opmerkingen van de Raad van State.

Deze saga is al jaren aan de gang. Er hoeft dus geen discriminerende regeling tijdens de overgangperiode te worden ingevoerd.

Bovendien moeten de sancties worden opgelegd aan Uber voor overtredingen en niet aan de chauffeurs, aangezien er voor Uber geen enkel risico bestaat.

De oplapordonnantie van de regering is een stap in de goede richting, aangezien ze de rode loper niet uitrolt voor Uber maar de chauffeurs wel toestaat hun werk te hervatten, terwijl de eerste versie de kant van de multinational koos.

Jammer genoeg zijn de sancties voor Uber ontoereikend en wordt het probleem niet bij de wortel aangepakt. Er zal

pourquoi la date du 31 décembre 2022 avait été proposée par le MR.

Le second porte sur la date de début de la période transitoire, soit le 15 janvier 2021. En fixant cette date, un certain nombre de chauffeurs sont exclus du bénéfice de cette période transitoire.

M. Youssef Handichi remercie les services du Parlement. Il dit regretter que les auteurs du texte ne les aient pas transmis à son groupe.

M. Marc Loewenstein indique que le texte leur a bien été envoyé.

M. Youssef Handichi précise qu'Uber a exercé un chantage sans scrupule pour mettre au pas le gouvernement bruxellois en débranchant son application.

Cette société va même jusqu'à dicter l'ordonnance qui va être adoptée pour reprendre ses activités en annonçant déjà que son application va être relancée. De telles manoeuvres sont néfastes pour les travailleurs du secteur. Il faut trouver une solution urgente malgré les conséquences désastreuses de l'uberisation de l'économie.

C'est la multinationale qui a décidé de mettre fin à son application pour forcer les parlementaires à adopter une législation qui légalise son activité, mais sans pour autant améliorer les conditions de travail des chauffeurs. Uber pourra désormais débrancher la prise au moindre mécontentement. Le futur plan taxi doit exclure les multinationales pour éviter qu'Uber dicte sa loi en utilisant la détresse des chauffeurs.

Le député en vient à son amendement qui vise à prendre des mesures transitoires à l'avantage des travailleurs. Il faut intégrer les chauffeurs LVC au secteur des taxis. Il prévoit que les chauffeurs LVC pouvant bénéficier de ce régime transitoire sont ceux ayant formulé une demande, il ne s'agit donc pas de la date de l'octroi, de licence au plus tard le 26 novembre 2021. Cette date tient compte des remarques du Conseil d'État.

Cette saga dure depuis des années et il ne faut donc pas prévoir un régime discriminatoire durant le régime transitoire.

En outre, il faut que les sanctions pèsent sur Uber en cas d'infractions et non sur les chauffeurs, vu qu'elles traitent les chauffeurs sans prendre aucun risque.

La version sparadrap du gouvernement va dans le bon sens vu qu'elle ne déroule pas le tapis rouge à Uber, mais permet aux chauffeurs de recommencer leur travail, et cela alors que la première mouture faisait la part belle à la multinationale.

Malheureusement, les sanctions prévues pour Uber sont insuffisantes et le fond du problème ne sera pas réglé. Il y

altijd een dreiging zijn. De spreker richt zich tot de taxi- en VVC-sector en wijst erop dat het aan hun betogingen te danken is dat de regering een oplossing heeft voorgesteld. Hun gezamenlijk optreden zal zorgen voor een oplossing voor iedereen met het taxiplan.

De heer Christophe De Beukelaer geeft toe dat Uber over aanzienlijke middelen beschikt om zijn belangen te verdedigen en dat de wetgever waakzaam moeten zijn. Maar als er in vijf jaar niets is veranderd, dan komt dat ook door de invloed van sommige grote taxibedrijven op bepaalde leden van de Parti Socialiste.

We moeten nu een oplapordonnantie goedkeuren wegens het rampzalige beheer van dit dossier door de minister-president, dat al zeven jaar aansleept.

Gelukkig hebben de betogingen van de VVC-chauffeurs en enkele taxichauffeurs en de reactie van de oppositie het mogelijk gemaakt om vooruitgang te boeken. Ook de moed van bepaalde partijen van de meerderheid, met uitzondering van de PS en Ecolo, moet worden benadrukt.

De oplapordonnantie is weliswaar niet perfect, maar kan in haar huidige versie goedgekeurd worden. Als de regering met iets beters zou komen, was de volksvertegenwoordiger bereid dat te steunen. De tweede versie is beter op één punt, namelijk dat ze vermijdt dat VVC-voertuigen ter beschikking van het publiek worden gesteld. Er blijven daarentegen twee grote problemen: de beperking van de overgangsregeling tot de vergunningen die vóór 15 januari worden aangevraagd, in de plaats van 23 november. Dat is onaanvaardbaar, ook voor de Raad van State. Vervolgens is de aanname dat een voltijdse chauffeur 20 uur werkt, ook problematisch. Staat het wel aan de wetgever om te beslissen of dat inkomen het hoofdkomen of een aanvullend inkomen is? Hoe kan de regering zich opwerpen als beoordelaar van de inkomens? Het belangrijkste blijft echter dat er een voorlopige oplossing komt.

Wat de ingediende amendementen betreft, gaat het om alle vergunningen, dus ook de Waalse en Brusselse vergunningen? Zal de voorlopige oplossing op iedereen van toepassing zijn? Waarom 15 januari in de plaats van 23 november, hoewel die datum wordt aanbevolen door de Raad van State? Wanneer zal de minister-president dan de hangende vergunningen valideren? Bovendien, hoe zal de minimum werktijd van 20 uur worden gecontroleerd? Hoe zal het overbruggingsrecht worden geïntegreerd? Wat bedoelt de meerderheid met het begrip "vestigingseenheid"? Als de erkenning binnen 10 dagen wordt gegeven, kan er voor 20 december niets worden opgestart. Kunnen de chauffeurs morgen weer aan het werk?

In tegenstelling tot de MR pleit de volksvertegenwoordiger ervoor dat de termijn tot 22 juli niet wordt verlengd. Het taxiplan moet absoluut vóór die datum worden goedgekeurd.

De heer Christophe Magdalijns benadrukt dat er een oplossing moet worden gevonden voor de 2.000 chauffeurs,

aura toujours une menace et l'orateur s'adresse au secteur taxi et au secteur LVC en leur indiquant que c'est grâce à leur mobilisation qu'une solution a été proposée par le gouvernement. C'est de leur unité que proviendra une solution pour tout le monde avec le plan taxi.

M. Christophe De Beukelaer reconnaît qu'Uber a des moyens considérables pour faire avancer ses intérêts et qu'il faut être attentif en tant que législateur. Cependant, si rien n'a bougé en cinq ans, c'est aussi en raison de l'influence de certaines grosses écuries de taxi sur certains membres du parti socialiste.

Si nous en sommes là à voter une ordonnance sparadrap, c'est en raison de la gestion calamiteuse par le ministre-président dans ce dossier, alors que celui-ci dure depuis sept ans.

Heureusement, la mobilisation des chauffeurs LVC et de certains chauffeurs de taxi, celle de l'opposition également ont permis d'avance. Soulignons également le courage de certains partis de la majorité, sauf le PS et Ecolo.

L'ordonnance sparadrap, si elle n'était pas parfaite, pouvait être voté en l'état. Si le gouvernement venait avec mieux, le député précise qu'il était prêt à la soutenir. La deuxième version est meilleure sur un point en ce qu'elle permet d'éviter la mise à la disposition des véhicules LVC au public. Par contre, il subsiste deux grands problèmes : limiter le régime transitoire aux autorisations demandées avant le 15 janvier, plutôt que le 23 novembre, ce qui est inacceptable, en ce compris pour le Conseil d'État. Ensuite, la notion de chauffeur à temps plein effectuant 20 heures pose également problème. Ce n'est pas au législateur de décider si ces revenus sont le revenu principal ou complémentaires ? Comment le gouvernement peut-il s'ériger en juge des revenus ? L'important reste d'avoir une solution transitoire.

Quant aux amendements déposés, parlons-nous bien de toutes les licences, en ce compris les licences wallonnes et bruxelloises ? Tout le monde sera-t-il concerné par cette solution transitoire ? Pourquoi le 15 janvier plutôt que le 23 novembre pourtant recommandé par le Conseil d'État ? Ensuite, quand le ministre président validera-t-il les licences en attente ? En outre, comment les 20 heures de travail minimum seront-elles contrôlées ? Corrélativement, comment le droit passerelle sera-t-il intégré ? Qu'entend la majorité par la notion d'unité d'établissement ? Si l'agrément est donné dans les 10 jours, rien ne peut être lancé avant le 20 décembre. Les chauffeurs peuvent-ils recommencer à travailler dès demain ?

À l'inverse du MR, le député plaide pour que le délai laissé jusqu'au 22 juillet ne soit pas être prolongé. Le plan taxi doit être adopté impérativement avant cette date.

Monsieur Christophe Magdalijns souligne qu'il importe de trouver une solution pour les 2.000 chauffeurs, qui a

die een sociale reikwijdte heeft en bovendien van tijdelijke aard is, zodat er snel een structurele oplossing komt.

De vraag is hoeveel chauffeurs van de VVC-diensten zullen kunnen profiteren van de oplapordonnantie? Hoeveel mensen zullen tijdelijk worden "gered" uit een situatie die voor velen onhoudbaar is? De datum van 15 januari 2021, de 20 diensturen per week, de toepasselijke arbeidsvoorwaarden zijn allemaal elementen die moeten worden nageleefd en die van invloed zullen zijn op het aantal mensen op wie deze ordonnantie van toepassing is.

Uber trekt zich terug, maar wat zijn de alternatieven voor de chauffeurs van de VVC-diensten om weer aan het werk te gaan? Indien het toepassingsgebied van deze ordonnantie te beperkt is, zal een reeks personen deze activiteit, die een essentieel inkomen vormt, moeten opgeven, hetzij als activiteit in hoofdberoep, hetzij in bijberoep.

Kortom, welke cijfers heeft de regering verstrekt om het Parlement voor te lichten?

De vrees bestaat dat wij zullen stemmen voor een ordonnantie waarvan de ambities ver achterblijven bij die welke tien dagen geleden werden aangekondigd.

De heer Marc Loewenstein antwoordt dat het advies van de Raad van State, waarin de datum van 23 november wordt voorgesteld, de mogelijkheid open laat om de datum van 15 januari te handhaven, voor zover dit gerechtvaardigd kan worden, en dit is het geval in de verantwoording van het amendement. Wat de Brusselse, Waalse en Vlaamse vergunningen betreft, verklaart hij dat het voorlopig enkel kan gaan om de vergunningen die door de Brusselse administratie zijn afgegeven. Er is een beginsel van wederzijdse erkenning van de verstrekte vergunningen. Wat de vestigingseenheid betreft, is het belangrijk de juiste woorden te gebruiken: een vestigingseenheid is geen exploitatiezetel. Het gaat erom een kantoor te hebben, maar niet de aanbieder van het platform te zijn. Wat de 20 uren betreft, moet het gaan om een statuut van chauffeur als hoofdactiviteit. Dit betekent dat men 20 uren beschikbaar moet zijn om ritten uit te voeren. De controle moet worden ingesteld als onderdeel van de overgangsregeling. Er zal ook rekening moeten worden gehouden met de gezondheidscontext en met degenen die het overbruggingsrecht hebben genoten.

Het is de bedoeling dat de chauffeurs snel weer aan het werk kunnen, maar zij zullen zich wel aan dit minimum van 20 uren moeten houden. Wat de inwerkingtreding betreft, kunnen de chauffeurs op grond van het tweede amendement vanaf 11 december 2021 werken en moeten platforms uiterlijk op 10 januari 2022 aan de voorschriften voldoen, willen zij hun activiteiten kunnen voortzetten

Wat het einde van de overgangsperiode betreft: indien bijzondere omstandigheden een verlenging noodzakelijk maken, kunnen overgangsregelingen worden getroffen na 22 oktober 2022. Er is beslist dat de tarieven niet van toepassing zijn op de VVC's. Er is geen opgelegde prijs. Hij

une portée sociale et qui est de surcroît temporaire, pour avoir une solution structurelle rapide.

La question qui se pose est de savoir combien de chauffeurs LVC vont pouvoir bénéficier de l'ordonnance « Sparadrapp »? Combien vont être temporairement « sauvés » d'une situation qui est pour beaucoup intenable? En effet, la date retenue du 15 janvier 2021, les 20 heures par semaine de prestation, les conditions de prestations qui trouvent à s'appliquer sont autant d'éléments qui doivent être rencontrés et qui vont influencer sur le nombre de personnes concernées par cette ordonnance.

Uber se retire, mais quelles sont les alternatives pour les chauffeurs LVC pour reprendre le travail? Si le champ d'application de cette ordonnance est trop faible, une série de personnes vont devoir abandonner cette activité qui est un revenu essentiel, qu'il soit à titre principal ou complémentaire.

Bref, quels sont les chiffres donnés par le Gouvernement pour éclairer le Parlement?

La crainte est de voter une ordonnance dont les ambitions seraient bien en deçà des ambitions affichées il y a une dizaine de jours.

M. Marc Loewenstein répond que l'avis du Conseil d'État proposant la date du 23 novembre laissait la possibilité de conserver celle du 15 janvier, pour autant qu'elle soit justifiée, ce qui est chose faite dans la justification de l'amendement. Quant aux licences bruxelloises, wallonnes et flamandes, il indique que pour l'instant on ne peut cibler que les licences octroyées par l'administration bruxelloise. Il existe un principe de reconnaissance mutuelle des autorisations délivrées. Par rapport à l'unité d'établissement, il est important d'utiliser les bons mots, une unité d'établissement n'est pas un siège d'exploitation. Il s'agit d'avoir un bureau, sans pour autant être le fournisseur de la plateforme. Au sujet des 20 heures, il faut que le statut de chauffeur soit à titre principal. Cela signifie qu'il faut être 20 heures à disposition pour effectuer des courses. Le contrôle devrait être mis en place dans le cadre du régime transitoire. Il sera aussi nécessaire de tenir compte du contexte sanitaire et de ceux qui ont bénéficié du droit passerelle.

L'objectif est de permettre aux chauffeurs de rapidement reprendre leur travail, mais ils devront respecter ce minimum de 20 heures. Au niveau de l'entrée en vigueur, le second amendement permet aux chauffeurs de travailler dès le 11 décembre 2021 et aux plateformes de se conformer pour le 10 janvier 2022, si elles veulent continuer à exercer.

Concernant la fin de la période transitoire, si en raison de circonstances particulières il fallait prolonger, il est possible de prévoir des dispositions transitoires après le 22 octobre 2022. Il a été décidé que les tarifs ne s'appliquent pas aux LVC. Il n'y a pas de prix imposé. Il

deelt mee dat een subamendement op amendement nr. 1 zal worden ingediend met betrekking tot artikel 34 *quinquies*.

De heer Arnaud Verstraete wil aanvullende volgende antwoorden formuleren.

Allereerst is er de vaststelling dat de oppositie erg streng is voor de regering en één regeringslid en dat men met zijn allen lang heeft moeten wachten op een vooruitgang. Men moet objectief erkennen dat dit juist is en dat er inderdaad een signaal werd gegeven in de vorige regering. De Minister-President heeft al twee jaar de bevoegdheid in handen en eindelijk is er nu een oplossing. Het is ook passend te kijken wie mee verantwoordelijk is voor deze laattijdigheid.

Ja, het doel van deze tekst is wel degelijk dat vanaf maandag iedereen weer aan de slag kan gaan. Het is het uitgesproken doel van voorliggende ordonnantie. Over hoeveel chauffeurs het nu precies gaat is een andere vraag. Het antwoord is dat men niet totaal zeker is. Op basis van bronnen zegt men dat 2.000 mensen getroffen zijn door het vonnis. Eigenlijk is het zo dat een kleine proportie eruit valt maar de overgrote meerderheid wordt geholpen en aan de slag kan.

Betreffende de vraag van mevrouw Van Achter over de 20 uren en het waarom ervan zegt hij dat het inderdaad een benadering betreft om te kunnen inschatten of de rechterlijke beslissing van het Hof van Beroep de chauffeurs echt hard trof.

Voor de vraag rond de tarieven is er een subamendement op het eigen amendement. Het is nu nog niet mogelijk de kwestie van de tarieven uit te klaren en er bestaat in de voorgestelde tekst geen bijkomende verplichting. Dit alles is voor later in de definitieve ordonnantie.

Men kan voor de timing of tegen de timing van de zomer zijn. Groen wil evenwel een helder zicht hebben op de toekomst. Er moet een oplossing komen vóór de zomer. Het parlement zal dus opnieuw moeten ingrijpen als dit het niet het geval zou zijn tegen dan.

Wie beweert dat “Sparadrap 1 en 2” verschillend zijn, heeft het fout voor. Niemand wil het bedrijf redden, maar men wil hier wel jobs redden. Dit gezegd zijnde, zal ook later in de definitieve ordonnantie Uber kunnen functioneren.

Laatste punt is de kwestie van de vestigingseenheid. Hiervoor is het antwoord dat men erg letterlijk de tekst dient te lezen en dit is: “een vestigingseenheid in België” volstaat.

De heer Jamal Ikazban stelt met betrekking tot het toekomstige taxiplan voor het bezoldigd personenvervoer vast dat het kabinet van de minister-president enkele weken geleden een nota had ingediend.

In de vorige zittingsperiode had hij reeds opgeroepen tot de stopzetting van de toekenning van VVC-vergunningen die tot illegale activiteiten leidden. De huidige situatie is het

annonce le dépôt d'un sous-amendement à l'amendement n° 1, par rapport à l'article 34 *quinquies*.

M. Arnaud Verstraete souhaite apporter les réponses complémentaires suivantes.

Tout d'abord, il y a le constat que l'opposition est très dure avec le gouvernement et un membre du gouvernement et que nous avons tous dû attendre longtemps pour obtenir une avancée. Objectivement, il faut reconnaître que c'est vrai et qu'un signal a bien été donné sous le gouvernement précédent. La compétence est dans les mains du ministre-président depuis maintenant deux ans, et il y a enfin une solution. Il convient également d'examiner qui est coresponsable de ce retard.

Oui, le but de ce texte est que, dès lundi, tout le monde puisse reprendre le travail. C'est l'objectif déclaré de la présente ordonnance. Le nombre exact de chauffeurs concernés est une autre question. La réponse est qu'on n'est pas tout à fait sûrs. Selon certaines sources, 2.000 personnes seraient concernées par l'arrêt. En fait, il est exact qu'une petite proportion sera exclue, mais la grande majorité sera aidée et pourra recommencer à travailler.

En ce qui concerne la question de Mme Van Achter sur les 20 heures et leur justification, il répond qu'il s'agit en effet d'une approximation afin de pouvoir évaluer si la décision de la Cour d'appel a vraiment frappé durement les chauffeurs.

Sur la question des tarifs, il y a un sous-amendement à l'amendement. Il n'est pas encore possible actuellement de clarifier la question des tarifs et le texte proposé ne contient pas d'obligation supplémentaire. Tout cela viendra plus tard dans l'ordonnance définitive.

On peut être pour ou contre le calendrier fixé à l'été. Groen souhaite cependant avoir une vision claire de l'avenir. Il faut trouver une solution avant l'été. Le Parlement devra donc intervenir à nouveau si ce n'est pas le cas d'ici là.

Quiconque prétend que « Sparadrap 1 et 2 » sont différents a tort. Nul n'entend sauver l'entreprise, ce qu'on veut sauver ici, ce sont des emplois. Cela étant dit, Uber pourra également fonctionner plus tard, dans l'ordonnance définitive.

Le dernier point est la question de l'unité d'établissement. Ici, la réponse est qu'il faut lire le texte au pied de la lettre, à savoir : « une unité d'établissement en Belgique » est suffisante.

M. Jamal Ikazban observe, par rapport au futur plan taxi pour le transport rémunéré de personnes, que le cabinet du ministre président a déposé une note il y a plusieurs semaines.

Lors de la législature précédente, l'orateur avait déjà sollicité l'arrêt de l'octroi de licences LVC qui débouchaient sur des activités illégales. La situation

gevolg van de wijze waarop de multinational Uber te werk gaat. Het onderhavige voorstel beoogt een oplossing te vinden voor de werknemers die aan hun lot worden overgelaten door een multinational die het arbeidsrecht aan haar laars lapt. Hij zegt dat de vragen over de datum van 15 januari 2021 reeds waren beantwoord.

Uber is verantwoordelijk voor het feit dat bij de chauffeurs de illusie is gewekt dat zij dezelfde regels kunnen toepassen als de taxichauffeurs.

Het debat over het ontoereikend aantal taxivergunningen in Brussel zou moeten worden uitgebreid tot het ontoereikend aantal taxichauffeurs. De minister-president heeft zijn taxi-ontwerp in eerste lezing laten goedkeuren en een opleidingsbesluit ten uitvoer gelegd waardoor iedereen hetzelfde certificaat kan behalen als van een taxichauffeur wordt verwacht.

Veel commissieleden halen het cijfer aan van 2.000 chauffeurs van wie de baan op de helling staat, en vragen zich af hoeveel chauffeurs onder de maatregelen zullen vallen. Uit een studie blijkt dat de meeste chauffeurs die voor Uber werken, dit doen als bijberoep. In tegenstelling tot de huidige situatie zal voor het platform een erkenning vereist zijn zodat het informatie zou verstrekken over het profiel van de werknemers.

Deze ordonnantie zal, zodra zij is gewijzigd, de chauffeurs in staat stellen zich aan te sluiten bij het toekomstige taxiplan, hetgeen rust zal brengen in deze sector, die daar zowel bij de professionals als bij de gebruikers grote behoefte aan heeft.

De heer David Weytsman wenst erop te wijzen dat de MR een oplossing heeft met zeven partijen. Er was een meerderheid voor een oplossing waarbij alle werknemers, ongeacht hun aantal, op maandag weer aan de slag kunnen. Deze oplossing was voorgelegd aan de Raad van State en zorgde niet voor meer chaos en onzekerheid voor deze werknemers. Deze oplossing gaf ook een antwoord op de vraag of de platforms weer open zouden kunnen en ook op het aantal betrokken werknemers.

Hij is verrast door het ingenomen standpunt van de heer Ikazban. Erkend moet worden dat de MR de minister-president veel vragen heeft gesteld over dit onderwerp en dat hem vaak is gevraagd om met een duurzaam project voor de sector te komen, zonder veel succes. De zogenaamde "illegale" licenties aangehaald door de heer Ikazban zijn door de minister-president massaal verspreid. Als hij wist dat al deze activiteiten illegaal waren, waarom liet hij dan al die chauffeurs in de armen van de grote boze Uber lopen? Voorts verzoekt de volksvertegenwoordiger de heer Ikazban de studie van Deloitte er nog eens bij te nemen, met name het punt betreffende de numerus clausus die zou kunnen worden gehanteerd.

Hij heeft nog een aantal vragen. Kunnen de indieners van de tekst aangeven of zij contact hebben opgenomen met de platforms in kwestie, waaronder Uber en Heetch? En zo ja, of wat er besproken wordt haalbaar is en over hoeveel chauffeurs het gaat?

actuelle découle de la manière de procéder de la multinationale Uber. La proposition à l'étude vise à trouver une solution pour les travailleurs laissés sur le carreau par une multinationale qui bafoue le droit du travail. Il indique que des réponses ont déjà été apportées aux questions relatives à la date du 15 janvier 2021.

Uber est responsable d'avoir entretenu l'illusion de chauffeurs qu'ils pouvaient appliquer les mêmes règles que les chauffeurs de taxi.

Le débat sur l'insuffisance du nombre de licences taxis à Bruxelles doit être étendu au nombre trop réduit de chauffeurs de taxis. Le ministre président a fait adopter son projet taxi en première lecture et a mis en œuvre un arrêté relatif à la formation qui permet à tout un chacun d'obtenir le même certificat que celui attendu d'un chauffeur de taxi.

Beaucoup de commissaires citent le chiffre de 2.000 chauffeurs sur la sellette, tout en demandant combien de chauffeurs seront concernés par les mesures. Une étude montre que la plupart des chauffeurs travaillant pour Uber le font dans le cadre d'une activité complémentaire. Un agrément pour la plateforme sera exigé pour qu'elle donne des informations sur le profil des travailleurs, contrairement à la situation actuelle.

Cette ordonnance, une fois amendée, permettra à des chauffeurs de s'inscrire dans le futur plan taxi qui ramènera de la sérénité dans ce secteur qui en a grand besoin tant pour les professionnels que pour les usagers.

M. David Weytsman souhaite rappeler que le MR avait une solution avec sept partis. Il y avait une majorité pour une solution qui permettait dès lundi à l'ensemble des travailleurs, quel que soit leur nombre, de retrouver leur activité. Solution qui avait été soumise au Conseil d'Etat et qui n'ajoutait pas du chaos et de l'insécurité pour ces travailleurs. Et qui répondait à la question de savoir si les plateformes vont pouvoir rouvrir et aussi du nombre de travailleurs concernés.

Il s'étonne de la prise de position de M. Ikazban. En effet, il convient de reconnaître que le MR a posé nombre de questions à Monsieur le Ministre-Président à ce sujet et qu'il lui a fréquemment été demandé de venir avec un projet pérenne pour le secteur, sans beaucoup de succès. Les licences dites « illégales » par Monsieur le Député Ikazban ont été distribuées massivement par Monsieur le Ministre-Président. S'il savait que toute cette activité était illégale, pourquoi a-t-il permis à tous ces chauffeurs d'aller se jeter dans la gueule du grand méchant Uber ? Monsieur le Député invite par ailleurs Monsieur le Député Ikazban à relire l'étude produite par Deloitte, notamment le point relatif au numerus clausus qui pourrait être utilisé.

Il se pose quelques questions complémentaires. Les auteurs du texte peuvent-ils préciser s'ils ont pris contact avec les plateformes en question, dont Uber et Heetch ? Et le cas échéant, si ce qui est en discussion est faisable et le nombre de chauffeurs concernés ?

Wat de datum van 15 januari betreft, is het lid het ermee eens dat deze datum minder uitsluitend is dan de eerste vastgestelde datum. Het is echter schandalig te suggereren dat iemand die in februari een VVC-vergunning aanvraagt te kwader trouw zou handelen. Deze persoon heeft een dossier ingediend bij Brussel Mobiliteit, die de aanvraag heeft behandeld, hem een brief heeft gestuurd waarin werd bevestigd dat het dossier volledig was en de beslissing werd voorgelegd aan de minister-president. Tenzij hij van oordeel is dat de administratie te kwader trouw handelt, blijft de volksvertegenwoordiger bij zijn standpunt om de datum van 15 januari te schrappen en te vervangen door 23 november. Indien dit niet zou gebeuren, zou dit neerkomen op het invoeren van discriminatie in de zin van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, zoals de Raad van State in zijn advies heeft uiteengezet. Hoe kan worden aangenomen dat iemand die na 15 januari 2021 een aanvraag indient, te kwader trouw handelt?

Voor het amendement betreffende de verplichting om minimaal 20 uren per week te werken, wordt eraan herinnerd dat er 2.000 chauffeurs met Uber werken. Er is nooit sprake geweest van de 1.200 chauffeurs die met Heetch werken. Ook al werken sommige chauffeurs voor beide bedrijven, dan nog zijn er in totaal ruwweg 2.500 werknemers. Aangezien de heer Ikazban erop wees dat volgens Deloitte 40% van de chauffeurs in bijberoep werkt, zouden er dus 1.000 mensen uitgesloten zijn van de ordonnantie zoals voorgesteld.

Dit voorstel van ordonnantie heeft niet alleen gevolgen voor de chauffeurs van de VVC-diensten die met Uber werken, maar ook voor degenen die alleen met Heetch werken. Indien deze laatste de 20 uren per week niet halen, zouden zij door de besproken ordonnantie worden getroffen en niet meer kunnen werken, terwijl zij door het oorspronkelijke arrest van het Hof van Beroep niet worden getroffen. Is dit een correcte lezing? En is het aantal van 1.000 chauffeurs, gebaseerd op de Deloitte studie, correct?

Waarom werd er geen contact opgenomen met de belanghebbenden? Het is toch niet mogelijk te stemmen over een tekst die honderden of duizenden bestuurders uitsluit zonder echt te weten wie voltijds werkt en wie niet?

Hoe zal deze drempel van 20 uren per week worden bepaald? Zal deze drempel wekelijks, maandelijks, enz. worden aangetoond? In de afgelopen zes maanden was er een bijzonder beperkte activiteit in het bezoldigd personenvervoer. Dus hoe kan deze drempel worden gecontroleerd?

Wat de verzoeken om informatie bij de platforms betreft, heeft de minister-president de verantwoordelijken van deze platforms nooit willen ontmoeten. Hoe kan men hen dan om informatie vragen die zij ongetwijfeld bereid zijn te verstrekken, mits zij daartoe in staat zijn? Dit is natuurlijk op voorwaarde dat het wettelijk mogelijk is onder de AVG om hen te dwingen deze informatie te verstrekken...

Pour ce qui touche à la date du 15 janvier, Monsieur le Député convient que cette date est moins excluante que la première date retenue. Toutefois, signifier que quelqu'un qui demanderait une licence LVC en février serait de mauvaise foi relève d'un scandale. Cette personne a introduit un dossier auprès de Bruxelles Mobilité qui a traité cette demande, lui a envoyé un courrier confirmant le caractère complet du dossier et le renvoi de la décision à Monsieur le Ministre-Président. Donc, sauf à considérer que l'administration est de mauvaise foi, Monsieur le Député maintient sa position de supprimer cette date du 15 janvier et de la remplacer par le 23 novembre. En effet, agir autrement reviendrait à introduire une discrimination au sens des articles 10 et 11 de la Constitution, telle qu'expliquée par le Conseil d'Etat dans son avis. Dès lors comment considérer que toute personne introduisant une demande après le 15 janvier 2021 serait de mauvaise foi ?

Pour l'amendement relatif à l'obligation de prester au minimum 20 heures par semaine, il est rappelé qu'il y a 2.000 chauffeurs travaillant avec Uber. Sans qu'il n'y ait jamais été question des 1.200 chauffeurs travaillant avec Heetch. Même si, certes, des chauffeurs travaillent avec les deux sociétés, il y aurait grosso modo 2.500 travailleurs au total. Monsieur le Député Ikazban ayant précisé que, d'après Deloitte, 40% des chauffeurs exercent en tant qu'activité complémentaire, il y aurait donc 1.000 personnes exclues de l'ordonnance telle que proposée.

La présente proposition d'ordonnance impacte par ailleurs non seulement les chauffeurs LVC travaillant avec Uber mais également ceux travaillant uniquement avec Heetch. Si ces derniers n'arrivent pas à 20 heures prestées par semaine, ils seraient impactés par l'ordonnance en discussion, alors qu'ils ne le sont pas par le jugement initial de la Cour d'appel, et ne pourraient plus travailler. Est-ce une lecture correcte ? Et le nombre de 1.000 chauffeurs, basé sur l'étude de Deloitte, est-il correct ?

Pourquoi les acteurs concernés n'ont-ils pas été contactés ? Il n'est pas possible de voter un texte excluant des centaines ou des milliers de chauffeurs sans savoir réellement qui est à temps plein ou non ?

Comment ce seuil de 20 heures prestées par semaine va-t-il être déterminé ? Ce seuil sera-t-il à démontrer de manière hebdomadaire, mensuelle, ... ? Ces six derniers mois ont souvent été témoins d'une activité du transport rémunéré de personnes particulièrement restreinte. Dès lors comment contrôler ce seuil ?

Pour ce qui touche aux demandes d'information auprès des plateformes, le ministre-président n'a jamais souhaité rencontrer les responsables de ces mêmes plateformes. Dès lors comment leur demander des informations qu'ils seraient, sans doute, prêts à fournir, pour autant qu'ils en aient la capacité ? Ceci pour autant évidemment qu'il soit légalement possible au vu du RGPD de les contraindre à fournir ces informations...

De heer Christophe De Beukelaer zegt dat veel gezinnen de afgelopen maanden al aan koopkracht hebben ingeboet. De regering morrelt om sommige chauffeurs die in bijberoep werken van de overgangsregeling uit te sluiten, hoewel het niet haar taak is te oordelen over de persoonlijke motieven van deze chauffeurs die willen werken.

Sommige regeringsleden willen niet toegeven dat er behoefte is aan een visie op de toekomst van het bezoldigd personenvervoer en willen alleen de belangen van bepaalde eigenaars van grote taxibedrijven beschermen.

Hij vraagt zich af of er geen nieuwe discriminatie zal worden ingevoerd tussen degenen die hun vergunning vóór 15 januari hebben aangevraagd en degenen die de vergunning vandaag al hebben maar niet meer dan 20 uren per week werken?

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt hoeveel dossiers zich nog bevinden op de tafel van de Minister-President in afwachting om vergund te worden? Waarom wordt hardnekkig vastgehouden aan de datum van 15 januari na een duidelijk advies van de Raad van State? Waarom het risico lopen om een discriminatie in te voeren terwijl daar geen reden voor is? Het probleem zou opgelost worden door de datum van 23 november in te schrijven. Waarom geen goed juridisch werk leveren met een andere datum? Het argument van de goede trouw is 'broddelwerk'. De 20-urenvoorwaarde kan men enigszins begrijpen maar wie weet hoe de markt ineen steekt, weet dat veel mensen op donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag een aantal uren werken als er veel vraag is naar taxi's om 's avonds uit te gaan. De mensen willen dan een aardige cent bijverdienen. Er zijn mensen die bijklussen en men gaat hier erg licht over met de voorwaarde van 20 uur. Dit is immers een halve werkweek. Wie bijklust, valt er dus buiten. Dit is jammer en houdt een groot risico in. Haar fractie N-VA is wel bereid om de langetermijnoplossingen te steunen.

De heer Youssef Handichi blijft hameren op de datum van 15 januari 2021, die niemand begrijpt, terwijl de Raad van State aangeeft dat de datum van 23 november 2021 moet worden gehanteerd.

Hij begrijpt evenmin het begrip te goeder trouw, wanneer de aanvragers naar de administratie zijn gegaan om een vergunning aan te vragen en alle nodige stappen hebben gezet. Zij hebben ook een auto laten zien die in orde is voordat zij hun erkenning kregen.

Zij moeten echter wachten op de handtekening van de minister-president om deze vergunning te verkrijgen, wat hij sinds mei niet meer heeft gedaan, en wat dus bewijst dat hij degene is die te kwader trouw handelt, terwijl de aanvragers te goeder trouw handelen in de stappen die zij hebben gezet.

Tot slot vraagt de volksvertegenwoordiger een antwoord op de kwestie van de 20 uren?

De heer Christophe Magdalijs wijst erop dat de regering haar ambities ten opzichte van het initieel ontwerp zeer duidelijk heeft teruggeschroefd en hij is hierin enigszins

M. Christophe De Beukelaer indique que de nombreuses familles ont déjà perdu du pouvoir d'achat ces derniers mois. Le gouvernement chipote en vue d'écarter du régime transitoire certains chauffeurs qui travaillent à titre complémentaire, alors qu'il n'a pas à juger les motivations personnelles de ces chauffeurs qui veulent travailler.

Certains au gouvernement ne veulent pas admettre qu'il faut une vision d'avenir pour le transport rémunéré de personnes et veulent uniquement protéger les intérêts de certains patrons d'écuries.

Il demande encore si une nouvelle discrimination ne va pas être instituée entre ceux qui ont demandé leur licence avant le 15 janvier et ceux qui l'ont déjà aujourd'hui mais qui ne travaillent pas plus de 20 heures par semaine ?

Mme Cieltje Van Achter demande combien de dossiers sont encore sur la table du ministre-président, en attente d'une autorisation ? Pourquoi s'obstine-t-on à maintenir la date du 15 janvier après un avis clair du Conseil d'État ? Pourquoi courir le risque d'introduire une discrimination alors qu'il n'y a aucune raison de le faire ? Le problème est réglé si on inscrit la date du 23 novembre. Pourquoi ne pas faire un bon travail juridique avec une date différente ? L'argument de la bonne foi est du « bidouillage ». On peut plus ou moins comprendre la condition des 20 heures, mais toute personne qui connaît le fonctionnement du marché sait que de nombreuses personnes travaillent un certain nombre d'heures le jeudi, le vendredi, le samedi et le dimanche, lorsqu'il y a une forte demande de taxis pour sortir le soir. Les gens veulent arrondir leurs fins de mois. Il y a des gens qui font des boulots d'appoint, et on est très léger avec la condition des 20 heures. En effet, c'est la moitié d'une semaine de travail. Ceux qui se font des à-côtés sont donc exclus. C'est regrettable et très risqué. Le groupe N-VA est prêt à soutenir les solutions à long terme.

M. Youssef Handichi M. Youssef Handichi souhaite appuyer le clou sur la date du 15 janvier 2021 que personne ne comprend, alors que le Conseil d'État indique que c'est la date du 23 novembre 2021 qu'il faut retenir.

Il ne comprend pas non plus la notion de bonne foi, alors que les demandeurs sont allés à l'administration pour demander une licence et accomplir toutes les démarches nécessaires. Ils y ont également présenté une voiture qui est en ordre avant de recevoir leurs accréditations.

Cependant, il faut attendre la signature du ministre-président pour obtenir cette licence, chose que ce dernier ne fait plus depuis le mois de mai, ce qui est donc la preuve que c'est lui qui est de mauvaise foi, alors que les demandeurs sont de bonne foi dans les démarches qu'ils ont accomplies.

Enfin, le député demande à avoir une réponse sur la question des 20 heures ?

Monsieur Christophe Magdalijs indique que le Gouvernement a très clairement réduit son ambition par rapport au projet initial et il en exprime une certaine

teleurgesteld. Het voorstel van ordonnantie is immers niet gericht op een structurele hervorming van de taxisector, maar op het bieden van hoop aan een maximum aantal chauffeurs van de VVC-sector. Het is een minimale ordonnantie, maar een minimum van levensbelang voor de betrokkenen. Er bestaan wel degelijk oplossingen en ze zijn ook opgenomen in het verslag van Deloitte.

De heer Marc Loewenstein komt terug op de noodzaak om een snelle oplossing te vinden die voor zoveel mogelijk mensen bevredigend is. Wat de 20 uren betreft, zal het aan de administratie zijn om deze regel te controleren.

Voor een kwalitatief hoogstaand parlementair werk is contact opgenomen met de platforms, Uber, Heetch, maar ook Taxis Verts, alsook met de chauffeurs van de VVC-diensten, de taxichauffeurs en de representatieve verenigingen.

De voorlopige erkenningen zijn niet bedoeld om mensen te blokkeren. Bovendien is geen enkele bepaalde voorwaarde onoverkomelijk. Bij lezing van het advies van de Raad van State blijkt dat de datum van 15 januari geenszins een discriminatie inhoudt.

Voor de in behandeling zijnde vergunningen wordt in het amendement gespecificeerd dat rekening wordt gehouden met de indiening van de aanvragen en niet met de toekenning.

De heer Jamal Ikazban verklaart dat wanneer een vergunningsdossier in orde is, dit niet kan worden geweigerd onder het voorwendsel dat de houder ervan de wet niet zal naleven. Voor de rest wordt het systeem met spoed onderzocht. Uber werd onthaald op het kabinet van de minister-president. Ze hebben het aantal operatoren en werknemers niet meegedeeld, zoals van hen gevraagd werd.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 2

De heer Emmanuel de Bock merkt op dat in de tekst wordt vermeld dat men houder moet zijn van een exploitatievergunning voor een dienst voor de verhuur van een voertuig met chauffeur, die op grond van een uiterlijk op 15 januari 2021 aan de administratie gerichte aanvraag wordt afgegeven. De hele regeling werd verantwoord aan de hand van de opmerkingen van de Raad van State. Het gelijkheidsbeginsel moet worden gewaarborgd. Hij is van mening dat zowel in het advies van de Raad van State als in

déception. En effet, la présente proposition d'ordonnance n'a pas pour but de faire une réforme structurelle du secteur des taxis mais pour donner de l'espoir à un maximum de chauffeurs LVC. Il s'agit d'une ordonnance minimale mais d'un minimum vital pour celles et ceux qui sont concernés. Des solutions existent et sont d'ailleurs reprises entre autres dans le rapport de Deloitte.

M. Marc Loewenstein revient sur la nécessité de trouver une solution rapide qui satisfasse le plus grand nombre. Pour ce qui concerne les 20 heures, il appartiendra à l'administration de contrôler cette règle.

Pour un travail parlementaire de qualité, les plateformes ont été contactées, Uber, Heetch, mais aussi Taxis Verts, comme les chauffeurs LVC, les chauffeurs de taxis et des associations représentatives.

Les agréments provisoires ne sont pas faits pour bloquer des personnes. D'ailleurs, aucune condition fixée n'est insurmontable. À la lecture de l'avis du Conseil d'État, la date du 15 janvier ne constitue en aucun cas une discrimination.

Pour les licences en attente, il est précisé dans l'amendement que c'est l'introduction des demandes qui est prise en compte et non l'octroi.

M. Jamal Ikazban précise que lorsqu'un dossier de licence est en ordre, il ne peut être refusé sous prétexte que son titulaire ne respectera pas la loi. Pour le reste, le dispositif examiné l'est en urgence. Uber a été reçu par le cabinet du ministre-président. Il n'a pas communiqué le nombre d'exploitants et de travailleurs, comme cela lui avait été demandé.

III. Discussion des articles et votes

Article 1er

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 2

M. Emmanuel de Bock remarque que dans le texte il est fait mention du fait qu'il faut être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voiture avec chauffeur délivré sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021. L'ensemble du dispositif a été justifié au regard des remarques du Conseil d'État. Le principe d'égalité doit être garanti. Il estime que, tant dans ce qu'a dit le Conseil d'État que dans la justification de l'amendement, la

de verantwoording van het amendement, het verschil in behandeling in ruime made gerechtvaardigd werd.

Met betrekking tot het feit dat de exploitant-chauffeur in hoofdberoep moet werken, of ten minste 20 uren voor de chauffeur die geen exploitant is, merkt hij op dat dit nogal oncontroleerbaar is. Er moet ook rekening worden gehouden met wachttijden of terugkeertijden.

Hij herinnert er ook aan dat de chauffeurs met Vlaamse en Waalse vergunningen niet onder het arrest van het Hof van Beroep vallen.

De taxichauffeurs of de chauffeurs van de VVC-diensten prikken niet, ze zijn in de meeste gevallen zelfstandige ondernemers. Elke zelfstandige, alleen al om zijn zaak op te starten, om aan zijn sociale en fiscale verplichtingen te voldoen, overschrijdt ruimschoots de 20 uren per week, zelfs voor een werknemer, als we weten dat een chauffeur 12 uren per dag in zijn taxi doorbrengt.

Het "in hoofdberoep" is dus moeilijk te kwantificeren, enerzijds omdat dit enkel over een volledig jaar kan worden bekeken, en indien het de enige activiteit is, zelfs gedurende 20 uren, is het een in hoofdberoep uitgeoefende activiteit. Maar de fiscus kan ook oordelen dat het geen activiteit is in hoofdberoep is in verhouding tot uw andere mogelijke inkomsten. Chauffeurs die vroeger slechts 10 uren per week werkten om de eindjes aan elkaar te knopen, zullen worden aangemoedigd om meer te werken dan nu het geval is. Hij pleit dan ook voor soepelheid bij de interpretatie van dit artikel.

Juridisch gezien, laten we eerlijk zijn, is het niet het mooiste artikel in de voorgestelde ordonnantie, maar het weerspiegelt wel een compromis - en laten we duidelijk zijn, het is een ontradend artikel.

De heer David Weytsman komt terug op de 20 uren en vraagt eerst hoeveel werknemers getroffen zullen worden. Vervolgens werd alleen het geval van de Uber-chauffeurs besproken, maar andere chauffeurs zullen getroffen worden terwijl zij niet onder het arrest vielen. Tot slot, hoe zullen de 20 uren worden gecontroleerd? Een aantal mensen zal inderdaad meer willen werken en de MR-fractie zal hen daarbij steunen.

De heer Hicham Tahli wijst erop dat Heetch op dezelfde manier blijft werken als Uber. Het getuigt van onverantwoordelijkheid dat ze doorgaan terwijl ze op dezelfde manier werken als Uber. De maatregel die vandaag zal worden aangenomen, zal gevolgen hebben voor alle platforms. Iedereen zal zich daarnaar moeten schikken.

De heer Marc Loewenstein verwijst naar zijn algemene uiteenzetting. Wat de controle van de uren betreft, is de situatie op dit moment onduidelijk ten aanzien van de voorgestelde bepaling. Hij denkt na over een zin die toegevoegd zou kunnen worden.

De heer Jamal Ikazban steunt het voorstel van de vorige spreker. Hij verwijst naar de jurisprudentie van het Grondwettelijk Hof betreffende de concurrentie tussen de

justification de la différence de traitement a été largement donnée.

Concernant le fait de devoir travailler à titre principal pour l'exploitant-chauffeur, ou à minimum 20 heures pour le chauffeur non-exploitant, il remarque que c'est assez invérifiable. Il faut également tenir compte des temps d'attente ou le temps de retour.

Il rappelle, en outre, que les chauffeurs roulant sous licence flamande et wallonne ne sont pas visés par l'arrêt de la cour d'appel.

Il n'y a pas de pointeuse chez les chauffeurs de taxi ou les chauffeurs de LVC, qui sont majoritairement des indépendants. N'importe quel indépendant, rien que pour lancer son activité, pour remplir ses obligations sociales et fiscales, dépasse allègrement les 20 heures par semaines, même pour un employé, quand on sait qu'un chauffeur passe 12 heures par jour dans son taxi.

Alors le "à titre principal", est compliqué à quantifier, d'une part parce que cela ne peut se concevoir que sur une année complète, et que si c'est la seule activité, même pour 20 heures, c'est une activité principale. Mais le fisc peut aussi considérer que ce n'est pas une activité principale par rapport à vos autres éventuels revenus. Des chauffeurs qui ne travaillaient que 10 heures par semaine, pour arrondir vos fins de mois, seront incités à travailler plus qu'aujourd'hui. Il plaide, dès lors, que l'on soit souple dans l'interprétation de cet article.

Juridiquement, reconnaissons-le, ce n'est pas le plus bel article de l'ordonnance proposée mais il reflète avant tout un compromis – et soyons clair, c'est un article dissuasif.

M. David Weytsman revient sur les 20 heures en demandant d'abord combien de travailleurs seront touchés. Ensuite, seul le cas des chauffeurs Uber a été abordé, or d'autres chauffeurs seront concernés alors qu'ils n'étaient pas visés par le jugement. Enfin, comment les 20 heures seront-elles contrôlées ? Effectivement, une série de personnes souhaiteront travailler davantage et le groupe MR les soutiendra.

M. Hicham Tahli souligne que Heetch continue à opérer selon le même fonctionnement que Uber. Il est irresponsable de sa part de continuer alors qu'il pratique de la même manière que Uber. Le dispositif qui sera adopté aujourd'hui, touchera toutes les plateformes. Tout le monde devra s'y conformer.

M. Marc Loewenstein renvoie à son exposé général. Pour ce qui concerne la question du contrôle des heures, la situation est floue aujourd'hui par rapport au dispositif proposé. Il réfléchit à une phrase qui pourrait être insérée.

M. Jamal Ikazban soutient la proposition de l'orateur précédent. Il invoque la jurisprudence de la Cour constitutionnelle relative à la concurrence entre les

Waalse en de Vlaamse vergunningen. De taxi's van andere Gewesten hebben geen toestemming nodig om een klant te brengen of op te halen. Zij kunnen echter niet zomaar wachten op een rit op Brussels grondgebied zonder toestemming van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Emmanuel De Bock vreest de dubbelzinnigheid van een zin die ertoe zou leiden dat de regering het begrip activiteit in hoofdberoep zou moeten interpreteren. Hij acht het onnodig een dergelijke zin toe te voegen wanneer het om een voorlopige maatregel gaat.

De heer Marc Loewenstein deelt mee dat hij zijn idee om een nieuwe zin in de tekst op te nemen heeft laten varen.

De heer David Weytsman uit zijn bezorgdheid over de verenigbaarheid met de AVG.

De heer Hicham Tahli stelt de vorige spreker op dit punt gerust. Hij legt uit dat een soortgelijk systeem in Vlaanderen bestaat en zeer goed werkt.

De heer Emmanuel De Bock stelt voor om, wat de vestigingseenheden betreft, te verwijzen naar de definitie die is opgenomen in het wetsontwerp houdende invoeging van Boek III « Vrijheid van vestiging, dienstverlening en algemene verplichtingen van de ondernemingen », in het Wetboek van economisch recht en houdende invoeging van de definities eigen aan boek III en van de rechtshandavingsbepalingen eigen aan boek III, in boeken I en XV van het Wetboek van economisch recht ingediend bij de Kamer op 23 mei 2013 (DOC 53 2741/005, pagina 5 en volgende), goedgekeurd op 17 juli 2013 en gepubliceerd op 14 augustus 2013 in het *Belgisch Staatsblad*.

De heer Marc Loewenstein verduidelijkt dat de ordonnantie op 11 december 2021 in werking zou treden. Het is de bedoeling dat deze maatregel, die de platforms nieuwe eisen oplegt, wat die ook mogen zijn, pas vanaf 10 januari 2022 van kracht wordt.

De heer Arnaud Verstraete is het eens met de vorige spreker. Hij voegt eraan toe dat niet alle gevraagde informatie systematisch moet worden verstrekt, maar alleen beschikbaar moet zijn.

Stemmingen

Amendement 6, een subamendement op amendement 1, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement 1, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

De amendementen 5, 3 en 4 worden doelloos.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

autorisations wallonnes et flamandes. Les taxis des autres Régions n'ont pas besoin d'autorisation pour amener un client ou venir en chercher un. Toutefois, ils ne peuvent pas attendre une course sur le territoire bruxellois sans autorisation de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Emmanuel De Bock redoute l'ambiguïté d'une phrase qui conduirait le gouvernement à devoir interpréter la notion d'activité à titre principal. Il estime inutile d'ajouter une telle phrase alors qu'il s'agit d'un dispositif provisoire.

M. Marc Loewenstein indique renoncer à son idée d'insérer une nouvelle phrase dans le texte.

M. David Weytsman s'inquiète de la compatibilité avec le RGPD.

M. Hicham Tahli rassure l'orateur précédent à ce titre. Il précise qu'un dispositif similaire existe en Flandre et u fonctionne très bien.

M. Emmanuel De Bock propose, concernant les unités d'établissement, de s'en référer à la définition reprise dans le projet de Loi portant insertion du Livre III "Liberté d'établissement, de prestation de service et obligations générales des entreprises", dans le Code de droit économique et portant insertion des définitions propres au livre III et des dispositions d'application de la loi propres au livre III, dans les livres I et XV du Code de droit économique déposé à la Chambre le 23 mai 2013 (DOC 53 2741/005, pages 5 et suivantes), votée le 17 juillet 2013 et publié le 14 août 2013 au *Moniteur belge*.

M. Marc Loewenstein précise que l'entrée en vigueur de l'ordonnance est fixée au 11 décembre 2021. Il est prévu que pour ce qui concerne ce dispositif qui impose de nouvelles exigences aux plateformes, quelles qu'elles soient, que ces exigences ne soient effectives qu'à partir du 10 janvier 2022.

M. Arnaud Verstraete rejoint l'intervention précédente. Il précise encore que toutes les informations demandées ne doivent pas être transmises systématiquement, mais seulement être disponibles.

Votes

L'amendement 6, un sous-amendement à l'amendement 1, est adopté par 11 voix contre 2, et 2 abstentions.

L'amendement 1, tel que modifié, est adopté par 9 voix contre 4, et 2 abstentions.

Les amendements 5, 3 et 4 deviennent sans objet.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Amendement 2 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 3 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie

Het aldus geamendeerde voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

De heren Jamal Ikazban en Hicham Talhi geven aan dat, gelet op de goedkeuring van de amendementen 1 en 2, zij medeindiener worden van het voorstel van ordonnantie.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur.*

De Rapporteur,

Sadik KÖKSAL

De Voorzitter,

Guy VANHENGEL

Vote

L'amendement 2 est adopté par 9 voix contre 3, et 3 abstentions.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance

La proposition d'ordonnance dans son ensemble, tel qu'amendé, est adoptée par 9 voix contre 4, et 2 abstentions.

MM. Jamal Ikazban et Hicham Talhi indiquent, compte tenu de l'adoption des amendements 1 et 2, devenir cosignataires de la proposition d'ordonnance.

– *Confiance est faite au rapporteur.*

Le Rapporteur,

Sadik KÖKSAL

Le Président,

Guy VANHENGEL

V. Tekst aangenomen door de commissie

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt tussen artikel 34 en hoofdstuk V een nieuw hoofdstuk IVbis ingevoegd, dat luidt als volgt:

« HOOFDSTUK IVbis. – Afwijkende overgangsregeling

Art. 34bis. De in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling wordt uitsluitend ingesteld voor de chauffeurs die voldoen aan alle volgende voorwaarden:

- 1° houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven of in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van zo'n vergunning op basis van een arbeids- of zelfstandige samenwerkingsovereenkomst;
- 2° als exploitant-chauffeur in hoofdberoep of als chauffeur die geen exploitant is minstens twintig uur per week werken als chauffeur van het voertuig of van een van de voertuigen waarop de onder 1° bedoelde vergunning betrekking heeft.

Art. 34ter. De in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling houdt na 22 juli 2022 op van toepassing te zijn. De regering mag evenwel, uiterlijk op die datum, beslissen om de toepassing van de in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling met maximaal drie maanden te verlengen. Die beslissing mag slechts één keer worden genomen.

Art. 34quater. In afwijking van artikel 3 is het voor de in artikel 34bis bedoelde chauffeurs uitzonderlijk toegelaten om taxidiensten te verlenen binnen de hierna vermelde perken en onder voorbehoud van de strikte naleving van de volgende verplichtingen:

- 1° ze mogen enkel taxidiensten verlenen op basis van een voorafgaande reservatie via een elektronisch platform;
- 2° ze mogen geen voorbehouden standplaats voor taxi's op de openbare weg innemen;
- 3° ze mogen geen gebruik maken van de benaming "taxi" of van een vermelding die naar dat woord verwijst, en evenmin hun voertuig uitrusten met om het even welke apparatuur die kan leiden tot verwarring met de reglementaire uiterlijke kenmerken van taxivoertuigen.

V. Texte adopté par la commission

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, entre l'article 34 et le chapitre V, un chapitre IVbis nouveau est inséré, libellé comme suit :

« CHAPITRE IVbis – Régime dérogatoire transitoire

Art. 34bis. Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre est mis en place exclusivement pour les chauffeurs qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

- 1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur ;
- 2° travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1°.

Art. 34ter. Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre cesse d'être applicable après le 22 juillet 2022. Toutefois, le Gouvernement peut décider, au plus tard à cette date, de prolonger de trois mois maximum l'application du régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre. Cette décision ne peut être prise qu'une seule fois.

Art. 34quater. En dérogation à l'article 3, les chauffeurs visés à l'article 34bis sont exceptionnellement autorisés à prester des services de taxis, dans les limites suivantes et moyennant le strict respect des obligations suivantes :

- 1° ils ne peuvent prester des services de taxis que dans le cadre d'une réservation préalable effectuée via une plateforme électronique ;
- 2° ils ne peuvent pas occuper un point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique ;
- 3° ils ne peuvent ni faire usage de la dénomination « taxi » ou de tout vocable rappelant ce mot, ni équiper leur véhicule de dispositifs de quelque nature que ce soit pouvant prêter à confusion avec la livrée réglementaire des véhicules de taxis.

Art. 34*quinquies*. De in artikel 34*bis* bedoelde chauffeurs worden, wanneer zij taxidiensten verlenen, uitzonderlijk vrijgesteld van de naleving van de volgende bepalingen:

- 1° artikel 28, derde lid, 2° dat de reglementaire kenmerken voor taxivoertuigen oplegt;
- 2° artikel 30, dat de verplichting oplegt om de geldende tarieven in de taxivoertuigen uit te hangen;
- 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 augustus 2010 ter bepaling van de tarieven die van toepassing zijn op de taxidiensten.

Art. 34*sexies*. §1. Om de in artikel 34*bis* bedoelde chauffeurs die taxidiensten wensen te verlenen diensten te mogen aanbieden, moet een elektronisch reservatieplatform tijdelijk erkend zijn door de minister-president.

§2. Om de in §1 bedoelde tijdelijke erkenning te krijgen, moet het elektronisch reservatieplatform voldoen aan de volgende minimumvoorwaarden:

- 1° een vestigingseenheid in België hebben die geregistreerd is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen;
- 2° een elektronische reservatiedienst voor taxidiensten ter beschikking stellen van het publiek;
- 3° de Directie Personenvervoer van Brussel Mobiliteit elektronisch toegang verschaffen tot de volgende informatie, die voortdurend wordt geüpdatet:
 - a) de identiteitsgegevens van de exploitanten en chauffeurs die op het platform geregistreerd zijn;
 - b) de algemene voorwaarden voor exploitanten en chauffeurs om zich aan te sluiten bij het platform, welke geen verbod mogen inhouden om zich ook bij andere platformen naar keuze aan te sluiten en evenmin meerkosten mogen opleggen aan degenen die zich bij meerdere platformen aansluiten;
 - c) de algemene gebruiksvoorwaarden van het platform voor de klanten.

§3. De in §1 bedoelde tijdelijke erkenning wordt verstrekt binnen de tien werkdagen nadat de documenten waarin wordt aangetoond dat aan de in §2 bedoelde eisen is voldaan, naar de minister-president zijn verstuurd.

§4. Indien de minister-president vaststelt dat niet meer aan alle in §2 bedoelde voorwaarden is voldaan, laat hij de exploitant van het desbetreffende platform weten dat hij van plan is diens erkenning vanaf de tiende werkdag na de kennisgeving op te schorten, als de vastgestelde tekortkomingen tegen dan niet zijn verholpen.

Indien de minister-president beslist om de erkenning na afloop van de in het vorige lid bedoelde termijn op te

Art. 34*quinquies*. Lorsqu'ils prestent des services de taxis, les chauffeurs visés à l'article 34*bis* sont exceptionnellement dispensés du respect des dispositions suivantes :

- 1° l'article 28, alinéa 3, 2°, qui impose une livrée réglementaire aux véhicules de taxis ;
- 2° l'article 30, qui impose l'affichage dans les véhicules de taxis des tarifs en vigueur ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis.

Art. 34*sexies*. § 1^{er}. Pour pouvoir offrir ses services aux chauffeurs visés à l'article 34*bis* qui souhaitent prester des services de taxis, une plateforme de réservation électronique doit avoir été agréée temporairement par le Ministre-Président.

§ 2. Pour obtenir l'agrément temporaire visé au § 1^{er}, la plateforme de réservation électronique doit répondre aux conditions minimales suivantes :

- 1° avoir, en Belgique, une unité d'établissement enregistrée à la Banque-Carrefour des Entreprises ;
- 2° mettre à la disposition du public un service de réservation électronique de services de taxis ;
- 3° permettre à la direction Transport de Personnes de Bruxelles Mobilité d'accéder électroniquement aux informations suivantes, mises à jour en permanence :
 - a) les données d'identification des exploitants et des chauffeurs enregistrés sur la plateforme ;
 - b) les conditions générales d'affiliation à la plateforme applicables aux exploitants et aux chauffeurs, lesquelles ne peuvent ni leur interdire de s'affilier également à d'autres plateformes de leur choix, ni imposer de surcoût à ceux qui s'affilient à plusieurs plateformes ;
 - c) les conditions générales d'utilisation de la plateforme applicables aux clients.

§ 3. L'agrément temporaire visé au § 1^{er} est délivré dans les dix jours ouvrables de l'envoi, au Ministre-Président, des documents attestant du respect des exigences visées au § 2.

§ 4. S'il constate que l'ensemble des conditions visées au § 2 ne sont plus remplies, le Ministre-Président notifie à l'exploitant de la plateforme concernée son intention de suspendre son agrément à compter du dixième jour ouvrable qui suit cette notification s'il n'est pas remédié dans ce délai aux manquements constatés.

Si le Ministre-Président décide d'une suspension de l'agrément au terme du délai visé à l'alinéa précédent, il

schorten, heft hij die opschorting op zodra de desbetreffende exploitant heeft aangetoond dat opnieuw aan alle in §2 bedoelde voorwaarden is voldaan.

§5. De straffen bepaald in artikel 35, §1 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zijn van toepassing op iedere aanbieder van de in §1 bedoelde reservatiediensten die de in §2 bedoelde voorwaarden schendt. ».

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op 11 december 2021, met uitzondering van artikel 34*sexies*, dat op 10 januari 2022 in werking treedt.

lève cette suspension dès que l'exploitant concerné a pu démontrer que l'ensemble des conditions visées au § 2 sont à nouveau remplies.

§ 5. Les sanctions prévues à l'article 35, § 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur sont applicables à toute personne offrant les services de réservation visés au § 1^{er} en violation des conditions visées au § 2. ».

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le 11 décembre 2021, à l'exception de son article 34*sexies*, qui entre en vigueur le 10 janvier 2022.

VI. Amendementen

AMENDEMENT NR. 1

(van de heren Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, mevrouw Carla DEJONGHE, mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 2

Het artikel te vervangen door hetgeen volgt :

« Artikel 2. In de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt tussen artikel 34 en hoofdstuk V een nieuw hoofdstuk IVbis ingevoegd, dat luidt als volgt:

« HOOFDSTUK IVbis. – Afwijkende overgangsregeling

Art. 34bis. De in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling wordt uitsluitend ingesteld voor de chauffeurs die voldoen aan alle volgende voorwaarden:

1° houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die op basis van een tot de administratie gerichte aanvraag op uiterlijk 15 januari 2021 is afgegeven of in de hoedanigheid van chauffeur werken voor de houder van zo'n vergunning op basis van een arbeids- of zelfstandige samenwerkingsovereenkomst;

2° als exploitant-chauffeur in hoofdberoep of als chauffeur die geen exploitant is minstens twintig uur per week werken als chauffeur van het voertuig of van een van de voertuigen waarop de onder 1° bedoelde vergunning betrekking heeft.

Art. 34ter. De in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling houdt na 22 juli 2022 op van toepassing te zijn. De regering mag evenwel, uiterlijk op die datum, beslissen om de toepassing van de in dit hoofdstuk bepaalde afwijkende overgangsregeling met maximaal drie maanden te verlengen. Die beslissing mag slechts één keer worden genomen.

Art. 34quater. In afwijking van artikel 3 is het voor de in artikel 34bis bedoelde chauffeurs uitzonderlijk toegelaten om taxidiensten te verlenen binnen de hierna vermelde perken en onder voorbehoud van de strikte naleving van de volgende verplichtingen:

1° ze mogen enkel taxidiensten verlenen op basis van een voorafgaande reservatie via een elektronisch platform;

2° ze mogen geen voorbehouden standplaats voor taxi's op de openbare weg innemen;

3° ze mogen geen gebruik maken van de benaming "taxi" of van een vermelding die naar dat woord verwijst, en evenmin hun voertuig uitrusten met om het even welke

VI. Amendements

AMENDEMENT N° 1

(de MM. Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, Mmes Carla DEJONGHE, Els ROCHETTE)

Article 2

Remplacer l'article par ce qui suit :

« Article 2. Dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, entre l'article 34 et le chapitre V, un chapitre IVbis nouveau est inséré, libellé comme suit :

« CHAPITRE IVbis. – Régime dérogatoire transitoire

Art. 34bis. Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre est mis en place exclusivement pour les chauffeurs qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur ;

2° travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1°.

Art. 34ter. Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre cesse d'être applicable après le 22 juillet 2022. Toutefois, le Gouvernement peut décider, au plus tard à cette date, de prolonger de trois mois maximum l'application du régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre. Cette décision ne peut être prise qu'une seule fois.

Art. 34quater. En dérogation à l'article 3, les chauffeurs visés à l'article 34bis sont exceptionnellement autorisés à prester des services de taxis, dans les limites suivantes et moyennant le strict respect des obligations suivantes :

1° ils ne peuvent prester des services de taxis que dans le cadre d'une réservation préalable effectuée via une plateforme électronique ;

2° ils ne peuvent pas occuper un point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique ;

3° ils ne peuvent ni faire usage de la dénomination « taxi » ou de tout vocable rappelant ce mot, ni équiper leur véhicule de dispositifs de quelque nature

apparatuur die kan leiden tot verwarring met de reglementaire uiterlijke kenmerken van taxivoertuigen.

Art. 34quinquies. De in artikel 34bis bedoelde chauffeurs worden, wanneer zij taxidiensten verlenen, uitzonderlijk vrijgesteld van de naleving van de volgende bepalingen:

1° artikel 28, derde lid, 2° dat de reglementaire kenmerken voor taxivoertuigen oplegt;

2° artikel 30, dat de verplichting oplegt om de geldende tarieven in de taxivoertuigen uit te hangen.

Art. 34sexies. §1. Om de in artikel 34bis bedoelde chauffeurs die taxidiensten wensen te verlenen diensten te mogen aanbieden, moet een elektronisch reservatieplatform tijdelijk erkend zijn door de minister-president.

§2. Om de in §1 bedoelde tijdelijke erkenning te krijgen, moet het elektronisch reservatieplatform voldoen aan de volgende minimumvoorwaarden:

1° een vestigingseenheid in België hebben die geregistreerd is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen;

2° een elektronische reservatiedienst voor taxidiensten ter beschikking stellen van het publiek;

3° de Directie Personenvervoer van Brussel Mobiliteit elektronisch toegang verschaffen tot de volgende informatie, die voortdurend wordt geüpdatet:

- a) de identiteitsgegevens van de exploitanten en chauffeurs die op het platform geregistreerd zijn;
- b) de algemene voorwaarden voor exploitanten en chauffeurs om zich aan te sluiten bij het platform, welke geen verbod mogen inhouden om zich ook bij andere platformen naar keuze aan te sluiten en evenmin meerkosten mogen opleggen aan degenen die zich bij meerdere platformen aansluiten;
- c) de algemene gebruiksvoorwaarden van het platform voor de klanten.

§3. De in §1 bedoelde tijdelijke erkenning wordt verstrekt binnen de tien werkdagen nadat de documenten waarin wordt aangetoond dat aan de in §2 bedoelde eisen is voldaan, naar de minister-president zijn verstuurd.

§4. Indien de minister-president vaststelt dat niet meer aan alle in §2 bedoelde voorwaarden is voldaan, laat hij de exploitant van het desbetreffende platform weten dat hij van plan is diens erkenning vanaf de tiende werkdag na de kennisgeving op te schorten, als de vastgestelde tekortkomingen tegen dan niet zijn verholpen.

Indien de minister-president beslist om de erkenning na afloop van de in het vorige lid bedoelde termijn op te schorten, heft hij die opschorting op zodra de desbetreffende

que ce soit pouvant prêter à confusion avec la livrée réglementaire des véhicules de taxis.

Art. 34quinquies. Lorsqu'ils presentent des services de taxis, les chauffeurs visés à l'article 34bis sont exceptionnellement dispensés du respect des dispositions suivantes :

1° l'article 28, alinéa 3, 2°, qui impose une livrée réglementaire aux véhicules de taxis ;

2° l'article 30, qui impose l'affichage dans les véhicules de taxis des tarifs en vigueur.

Art. 34sexies. § 1^{er}. Pour pouvoir offrir ses services aux chauffeurs visés à l'article 34bis qui souhaitent prester des services de taxis, une plateforme de réservation électronique doit avoir été agréée temporairement par le Ministre-Président.

§ 2. Pour obtenir l'agrément temporaire visé au § 1^{er}, la plateforme de réservation électronique doit répondre aux conditions minimales suivantes :

1° avoir, en Belgique, une unité d'établissement enregistrée à la Banque-Carrefour des Entreprises ;

2° mettre à la disposition du public un service de réservation électronique de services de taxis ;

3° permettre à la direction Transport de Personnes de Bruxelles Mobilité d'accéder électroniquement aux informations suivantes, mises à jour en permanence :

- a) les données d'identification des exploitants et des chauffeurs enregistrés sur la plateforme ;
- b) les conditions générales d'affiliation à la plateforme applicables aux exploitants et aux chauffeurs, lesquelles ne peuvent ni leur interdire de s'affilier également à d'autres plateformes de leur choix, ni imposer de surcoût à ceux qui s'affilient à plusieurs plateformes ;
- c) les conditions générales d'utilisation de la plateforme applicables aux clients.

§ 3. L'agrément temporaire visé au § 1^{er} est délivré dans les dix jours ouvrables de l'envoi, au Ministre-Président, des documents attestant du respect des exigences visées au § 2.

§ 4. S'il constate que l'ensemble des conditions visées au § 2 ne sont plus remplies, le Ministre-Président notifie à l'exploitant de la plateforme concernée son intention de suspendre son agrément à compter du dixième jour ouvrable qui suit cette notification s'il n'est pas remédié dans ce délai aux manquements constatés.

Si le Ministre-Président décide d'une suspension de l'agrément au terme du délai visé à l'alinéa précédent, il lève cette suspension dès que l'exploitant concerné a pu

exploitant heeft aangetoond dat opnieuw aan alle in §2 bedoelde voorwaarden is voldaan.

§5. De straffen bepaald in artikel 35, §1 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zijn van toepassing op iedere aanbieder van de in §1 bedoelde reservatiediensten die de in §2 bedoelde voorwaarden schendt. ». ».

VERANTWOORDING

Op 25 november 2021 bereikte de Brusselse regering een akkoord over de hervorming van de sector van het bezoldigd personenvervoer, die aansluit bij het regeerakkoord dat beoogt mobiliteitsoplossingen voor iedereen uit te werken.

Alvorens de hervorming in het voorontwerp van ordonnantie vast te leggen, werd overigens het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2007 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur gewijzigd. Dat gewijzigde besluit werd op 15 juli 2021 definitief goedgekeurd en zal begin 2022 van kracht worden. Die hervorming strekt ertoe het statuut van taxichauffeurs en dat van limousinechauffeurs, alsook de toegangsvoorwaarden tot het beroep te harmoniseren.

Het toeval wil dat het Hof van Beroep te Brussel op 23 november 2021 twee arresten heeft gewezen die kaderen in de juridische saga die al vele jaren aan de gang is tussen de taxisector en de internationale platformen die in Brussel actief zijn via het systeem van de verhuur van voertuigen met chauffeur (hierna: "VVC"). In de desbetreffende zaken stonden taxibedrijven en het bedrijf Uber tegenover elkaar.

Naar aanleiding van die arresten heeft het bedrijf in kwestie beslist om zijn platform "UberX" vanaf 26 november ontoegankelijk te maken voor de houders van een door het Brussels Gewest afgegeven vergunning om een VVC-dienst te exploiteren.

Die beslissing brengt de chauffeurs die van dat platform afhankelijk zijn om hun brood te verdienen, in grote moeilijkheden. Sinds de door Uber aangekondigde opschorting geven zij uiting aan hun ontredde door onder meer belangrijke verkeerswegen in het gewest te blokkeren.

De globale hervorming van de sector zoals deze in eerste lezing door de Brusselse Regering is goedgekeurd, moet nog worden voorgelegd aan het sectoraal overleg en dient de voorgeschreven raadplegingen te ondergaan. Ze kan ten vroegste over een aantal maanden in werking treden. Daarom is het essentieel en dringend dat een voorlopige toestand wordt ingesteld zodat de betrokken chauffeurs aan het werk kunnen blijven. Dat is het voorwerp van zowel dit amendement als van het voorstel van ordonnantie waarop dit betrekking heeft.

démontrer que l'ensemble des conditions visées au § 2 sont à nouveau remplies.

§ 5. Les sanctions prévues à l'article 35, § 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur sont applicables à toute personne offrant les services de réservation visés au § 1^{er} en violation des conditions visées au § 2. ». ».

JUSTIFICATION

Le Gouvernement bruxellois a trouvé, ce 25 novembre 2021, un accord sur la réforme du secteur des services de transport rémunéré de personnes, qui s'inscrit dans l'accord de gouvernement entendant développer des solutions de mobilité pour tous.

Par ailleurs, la réforme portée par l'avant-projet d'ordonnance a été précédée par la modification de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, approuvée définitivement le 15 juillet 2021, qui entrera en vigueur au début de l'année 2022. Cette réforme vise à harmoniser les statuts des chauffeurs de taxi et de limousines ainsi que les conditions d'accès à ces métiers.

Hasard du calendrier, la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, ce 23 novembre 2021, deux arrêts qui s'inscrivent dans le cadre de la saga judiciaire qui oppose depuis de nombreuses années le secteur du taxi et les plateformes internationales actives à Bruxelles via le système de la location de voitures avec chauffeur (ci-après : « LVC »). Les affaires en question opposaient des sociétés de taxi à la société Uber.

À la suite du prononcé de ces arrêts, la société en question a décidé de rendre sa plateforme « UberX » inaccessible, à dater de ce 26 novembre, aux titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC délivrée par la Région bruxelloise.

Cette décision met en grande difficulté les chauffeurs qui dépendent de cette plateforme pour gagner leur vie. Ceux-ci expriment leur désarroi depuis l'annonce de la suspension par Uber, notamment en bloquant d'importants axes de circulation sur le territoire régional.

La réforme globale du secteur adoptée en première lecture par le Gouvernement bruxellois doit encore être soumise à concertation sectorielle et aux autres consultations prescrites. Elle ne pourra être d'application que dans quelques mois au plus tôt. Dès lors, il est indispensable et urgent d'aménager une situation provisoire permettant aux chauffeurs concernés de continuer à travailler. C'est l'objet que se donnent, à la fois le présent amendement et la proposition d'ordonnance sur laquelle il porte.

Het voornaamste doel van het amendement is erop toezien dat de regelgeving beter aansluit bij de toestand zoals die vandaag bestaat, rekening houdend met de vele gerechtelijke uitspraken die zijn gedaan, en voorzien in een aantal modaliteiten waarin de oorspronkelijke tekst niet voorziet.

Dit amendement houdt een fundamentele wijziging van het oorspronkelijke voorstel van ordonnantie in, die kan worden uiteengezet als volgt:

- Het voorstel van ordonnantie wijzigt de regeling die aan de VVC-exploitanten wordt opgelegd door te bepalen dat zij nog enkel een welbepaalde reiziger of reizigers mogen oppikken als dit vooraf eerst per telefoon of elektronisch is gereserveerd. In haar advies over het voorstel merkt de afdeling wetgeving van de Raad van State op dat deze aanpak erop neerkomt dat het de VVC-exploitanten verboden wordt hun diensten nog aan te bieden in het kader van een schriftelijk contract dat beantwoordt aan het door de Regering uitgevaardigde model, zoals bedoeld in artikel 17, § 1, 4°, van de ordonnantie van 27 april 1995. Anders gesteld, de voorgestelde afwijkende regeling zou een verbod inhouden van de wijze waarop het contract gesloten wordt zoals deze wordt opgelegd door de ordonnantie van 1995.
- Dit amendement stelt zich aan dit bezwaar niet bloot aangezien het de regeling die bij de ordonnantie van 1995 is opgelegd aan VVC-exploitanten niet wijzigt; binnen de perken en de voorwaarden waarin het amendement voorziet, voegt het aan deze regeling de mogelijkheid toe om bepaalde taxidiensten te verrichten bovenop de VVC-diensten bepaald door de ordonnantie.

Het nieuwe artikel 34*bis* legt de voorwaarden vast waaraan moet worden voldaan om gebruik te kunnen maken van het ingevoerd overgangsstelsel:

- 1° De betrokkene moet “VVC-chauffeur” zijn. Deze voorwaarde houdt rechtstreeks verband met het voorwerp van de ordonnantie, nl. tegemoetkomen aan de noodsituatie waarin de chauffeurs zich bevinden na hun uitsluiting door Uber van het reservatieplatform UberX;
- 2° Wie tegelijk exploitant en chauffeur is, dient het chauffeursvak uit te oefenen als hoofdberoep en wie geen exploitant is, dient minstens twintig uur per week te werken als chauffeur. Het zijn immers enkel zij die van het merendeel van hun inkomen verstoken blijven door de uitsluiting van het UberX-platform. Dit objectieve verschil verantwoordt dat de afwijkende regeling voor hen wordt voorbehouden om te voorkomen dat zij deze beroepsinkomsten niet ontvangen gedurende de enkele maanden die de toepassing van deze ordonnantie duurt;
- 3° De chauffeurs die niet zelf houder zijn van de “VVC-vergunning” aan de hand waarvan zij werken, moeten een contract kunnen verantwoorden, ongeacht of het een arbeidsovereenkomst of een zelfstandig samenwerkingscontract betreft. Deze voorwaarde is uiteraard bedoeld om te kunnen nagaan of de personen die van de

L’objet principal de l’amendement est de veiller à mieux répondre à la situation actuelle, en tenant compte des multiples décisions judiciaires intervenues, et de prévoir certaines modalités que le texte original ne prévoyait pas.

Cet amendement apporte à la proposition d’ordonnance initiale une modification fondamentale, que l’on peut exposer comme ceci :

- la proposition d’ordonnance modifie le régime imposé aux exploitants de LVC, notamment en prévoyant qu’ils ne peuvent « prendre en charge un ou des passager(s) déterminé(s) qu’après avoir fait l’objet d’une réservation préalable par voie téléphonique ou électronique ». Dans son avis rendu sur la proposition, la section de législation du Conseil d’État a fait remarquer que cette manière de faire revient à interdire aux exploitants de LVC d’encore offrir leurs services dans le cadre « d’un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement », au sens de l’article 17, § 1^{er}, 4°, de l’ordonnance du 27 avril 1995 ». En clair : le régime dérogatoire proposé interdirait le mode de conclusion du contrat imposé par l’ordonnance de 1995.
- le présent amendement ne s’expose pas à cette objection, puisqu’il ne modifie pas le régime imposé aux exploitants de LVC par l’ordonnance de 1995 ; il ajoute à ce régime, dans les limites et les conditions qu’il prévoit, la possibilité de prester certains services de taxis en plus des services LVC prévus par l’ordonnance.

L’article 34*bis* nouveau pose les conditions à remplir pour bénéficier du régime transitoire mis en place :

- 1° Il faut être « chauffeur LVC ». Cette condition est directement liée à l’objectif de l’ordonnance, qui est de répondre à la situation d’urgence dans laquelle se trouvent ces chauffeurs à la suite de leur exclusion, par Uber, de sa plateforme de réservation UberX ;
- 2° Il faut exercer ce métier de chauffeur à titre principal, pour ceux qui cumulent les qualités d’exploitant et de chauffeur, et au minimum vingt heures par semaine, pour ceux qui ne sont pas exploitants. Seules ces personnes sont, en effet, privées de l’essentiel de leurs revenus à la suite de leur exclusion de la plateforme UberX. Cette différence objective justifie que le régime dérogatoire leur soit réservé, pour éviter qu’elles ne soient privées de ces revenus professionnels pendant les quelques mois que durera l’application de la présente ordonnance ;
- 3° Les chauffeurs qui ne sont pas eux-mêmes titulaires de l’« autorisation LVC » dans le cadre de laquelle ils travaillent doivent pouvoir justifier d’un contrat, qu’il s’agisse d’un contrat de travail ou de collaboration indépendante. L’objectif de cette condition est évidemment de pouvoir vérifier que les personnes qui

afwijkende regeling gebruik maken ook werkelijk chauffeur zijn en effectief minstens twintig uur per week als zodanig werkzaam zijn. Voor een « exploitant-chauffeur » volstaat de “VVC-vergunning” zelf als verantwoording. Voor chauffeurs in dienst van een exploitant geldt dat zij een contract moeten kunnen verantwoorden;

- 4° De chauffeur moet werken op basis van een exploitatievergunning, uitgereikt ingevolge een aanvraag die ten laatste op 15 januari 2021 is ingediend. Dit is de datum waarop het Hof van Beroep van Brussel een arrest velde dat stelt dat de juridische constructie waarop het UberX-platform berust, een vorm van wetsontduiking is. Het doel van deze voorwaarde is dat enkel chauffeurs die te goeder trouw zijn van de afwijkende overgangsregeling gebruik zouden kunnen maken, hetzij zij die stappen hebben ondernomen om een vergunning te verkrijgen zonder noodzakelijk kennis te hebben van de problematiek van het niet-naleven van de bepalingen van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Het arrest van 15 januari wordt relevanter geacht dan dat van 23 november als “beslissend moment” om te beoordelen of de betrokkenen te goeder trouw zijn of niet, omdat het Hof op dat moment gewezen heeft op het wetsontduikend karakter van het geldende systeem. De arresten van 23 november, die geen beslissingen ten gronde zijn (het gaat om procedures met betrekking tot het bedrag van de dwangsommen die betaald moeten worden in uitvoering van een vorige beslissing van 2015), namen in deze enkel de conclusies over die in januari van dit jaar al waren getrokken. Bovendien heeft de beslissing van 15 januari ook veel weerklank gekregen in de media, wat resulteerde in vele persartikels, maar ook in televisiedebatten tussen vertegenwoordigers van de taxi- en van de VVC-sector over de gevolgen van deze beslissing. Tot dan waren in eerste aanleg verscheidene andersluidende uitspraken gedaan, wat noopte tot een zeker begrip van de wijze waarop aanvragers van nieuwe VVC-vergunningen begrepen wat al dan niet was toegestaan. Sinds het arrest van het Hof van Beroep van 15 januari 2021 en de daarmee gepaard gaande media-aandacht is deze interpretatie niet langer toegestaan. Elke aanvrager van een nieuwe VVC-vergunning weet - of zou alleszins moeten weten - dat hij de ordonnantie van 1995 overtreedt indien hij onder dekking van deze vergunning beoogt zijn diensten aan te bieden via een elektronisch reservatieplatform. De uitzonderingsregeling die met deze ordonnantie wordt ingevoerd, mag immers niet ten goede komen aan personen die welbewust besloten hebben zich te onttrekken aan het geldend wettelijk kader.

Het nieuwe artikel 34^{ter} is bedoeld om te verduidelijken dat de toepassing van de overgangsregeling enkel beoogt te gelden tot de nieuwe ordonnantie tot organisatie van de taxisector is aangenomen door het gewestparlement. Gelet op de dringendheid die met de goedkeuring van dit nieuw wettelijk kader gepaard gaat en rekening houdend met de termijnen die nodig zijn voor de verscheidene vereiste raadplegingen en het behoorlijk verloop van het

bénéficient du régime dérogatoire provisoire ont effectivement la qualité de chauffeur et qu'ils travaillent bien au moins vingt heures par semaine. Pour un « exploitant-chauffeur », cette preuve sera rapportée par l'« autorisation LVC » elle-même. Pour les chauffeurs qui travaillent pour un exploitant, il faudra pouvoir justifier d'un contrat ;

- 4° Le chauffeur doit travailler dans le cadre d'une autorisation d'exploiter délivrée à la suite d'une demande introduite au plus tard le 15 janvier 2021. Cette date est celle à laquelle la Cour d'appel de Bruxelles a rendu un arrêt jugeant que le montage juridique sur lequel repose la plateforme UberX est constitutif d'une fraude à la loi. L'objectif de cette condition est de ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les chauffeurs de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui ont entamé les démarches pour obtenir leur autorisation sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

L'arrêt du 15 janvier est jugé plus pertinent que ceux du 23 novembre pour servir de « moment décisif » dans l'appréciation de la bonne foi des intéressés, parce que c'est à ce moment-là que la Cour a démontré le caractère frauduleux du système mis en place. Les arrêts du 23 novembre, qui ne sont pas des décisions « sur le fond » (il s'agissait de procédures relatives au montant des astreintes à payer en exécution d'une précédente décision de 2015), n'a fait, à cet égard, que reprendre les conclusions tirées dès janvier dernier. En outre, la décision du 15 janvier a été largement médiatisée, donnant lieu à de nombreux articles de presse mais aussi à des débats télévisés entre représentants des secteurs du taxi et de la LVC à propos des conséquences de cette décision. Jusqu'alors, plusieurs décisions de première instance avaient été rendues en sens contraire, ce qui invitait à une certaine compréhension quant à la manière dont les demandeurs de nouvelles autorisations LVC appréhendaient ce qui leur était autorisé ou interdit. Depuis l'arrêt de la Cour d'appel du 15 janvier 2021 et la médiatisation dont il a été l'objet, cette compréhension n'est plus permise. Tout demandeur d'une nouvelle autorisation LVC sait - ou, à tout le moins, devrait savoir - qu'il est en infraction à l'ordonnance de 1995 si, sous le couvert de cette autorisation, il entend offrir ses services via une plateforme de réservation électronique. Il n'est pas souhaitable que le régime dérogatoire mis en place par la présente ordonnance bénéficie à des personnes ayant décidé de s'affranchir, en connaissance de cause, du cadre légal en vigueur.

L'article 34^{ter} nouveau a pour objectif de préciser que le régime transitoire n'a vocation à s'appliquer que jusqu'à ce que la nouvelle ordonnance organisant le secteur du taxi soit adoptée par le Parlement régional. Vu l'urgence que présente l'adoption de ce nouveau cadre légal, et en tenant compte des délais nécessaires aux diverses consultations requises et au bon déroulement du travail parlementaire, la date limite proposée pour l'application

parlementair werk wordt als uiterste datum voor de toepassing van de afwijkende overgangsregeling vrijdag 22 juli 2022 voorgesteld, tijdens de week waarin normaal gezien de laatste plenaire zitting van het Parlement vóór de zomervakantie plaatsvindt. Om evenwel rekening te houden met de hypothese waarin de procedure onderbroken zou worden door het parlementair reces wordt de Regering gemachtigd om - één enkele keer - te besluiten tot verlenging van de afwijkende overgangsregeling met hoogstens drie bijkomende maanden. Deze beslissing dient genomen te worden vóór het verstrijken van de principstermijn op 22 juli.

Het nieuwe artikel 34^{quater} staat de begunstigen van deze ordonnantie tijdelijk toe om taxidiensten te verrichten, maar enkel na voorafgaande boeking middels een elektronisch platform. In het licht van het vooropgestelde doel is het niet aangewezen om:

- deze mogelijkheid om “als taxi te werken” uit te breiden tot andere modaliteiten van het dienstenaanbod (en dan met name de boeking per telefoon) die zij voorheen niet toepasten;
- hen de mogelijkheid te bieden op plaatsen te gaan staan die zijn voorbehouden voor taxi's;
- hen toe te staan zich als taxi voor te doen, niet in de formulering en evenmin in de gebruikte visuele middelen.

De nadruk wordt gelegd op het feit dat dit artikel weliswaar tijdelijk de begunstigen van deze ordonnantie toestaat een aantal taxidiensten te verrichten volgens de voorwaarden die het vermeldt, maar dat het niet leidt tot een wijziging van de aard van de vergunning waarover deze begunstigen beschikken. Het blijft gaan om een “VVC-vergunning”, waarop artikel 23 van de ordonnantie van 1995 van toepassing blijft. De vergunning blijft dus persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

Het nieuwe artikel 34^{quinquies} bepaalt met het oog op de samenhang dat de voertuigen die gebruikmaken van de afwijkende overgangsregeling:

- niet vallen onder de verplichting om de reglementaire uiterlijke kenmerken van de taxi's te dragen (in tegendeel, dit wordt hen uitdrukkelijk verboden);
- in het voertuig de opgelegde tarieven niet mogen uithangen. Deze voertuigen mogen immers alleen taxidiensten verrichten indien zij vooraf worden geboekt via een elektronisch platform waar de toegepaste tarieven worden vermeld. De gebruiker dient bij het instappen dus reeds alle vereiste informatie ontvangen te hebben.

Het nieuwe artikel 34^{sexies} is een embryo van de erkenningsregeling voor reservatieplatformen, die in dit stadium beperkt blijft tot taxidiensten verricht door chauffeurs bedoeld in het nieuwe artikel 34^{bis}, onverminderd de erkenningsregeling die in het toekomstig stelsel bepaald zal worden.

du régime dérogatoire transitoire est le vendredi 22 juillet 2022, cette semaine étant celle au cours de laquelle, en principe, se tient la dernière séance plénière du Parlement avant les vacances d'été. Toutefois, pour couvrir l'hypothèse dans laquelle la procédure se trouverait interrompue par la survenance des vacances parlementaires, le Gouvernement est habilité à décider - une seule fois - de la prolongation du régime transitoire dérogatoire pour trois mois supplémentaires, au maximum. Cette décision devra avoir été adoptée avant l'échéance de principe du 22 juillet.

L'article 34^{quater} nouveau autorise temporairement les bénéficiaires de la présente ordonnance à prester des services de taxis mais uniquement après réservation préalable au moyen d'une plateforme informatique. Au regard de l'objectif poursuivi, il ne convient pas :

- d'étendre cette possibilité de « faire du taxi » aux autres modalités d'offre de service (notamment la réservation par téléphone) qu'ils ne pratiquaient pas ;
- de leur permettre de stationner sur les emplacements réservés aux taxis ;
- de les autoriser à se présenter comme des taxis, ni dans les termes, ni dans les visuels utilisés.

Il faut insister sur le fait que, si cet article autorise temporairement les bénéficiaires de la présente ordonnance à prester certains services de taxis aux conditions qu'elle détermine, elle n'a pas pour effet de modifier la nature de l'autorisation dont sont titulaires ces bénéficiaires. Il s'agit toujours d'une « autorisation LVC », à laquelle l'article 23 de l'ordonnance de 1995 reste applicable. L'autorisation reste donc personnelle, indivisible et incessible.

L'article 34^{quinquies} nouveau, par souci de cohérence, précise que les véhicules qui bénéficieront du régime dérogatoire transitoire :

- ne sont pas concernés par l'obligation de revêtir la livrée réglementaire des taxis (au contraire, ça leur est expressément interdit) ;
- ne doivent pas afficher, à bord, les tarifs imposés. Ce qui s'explique par le fait que ces véhicules ne peuvent prester des services de taxis que sur réservation préalable via une plateforme électronique sur laquelle les tarifs pratiqués sont mentionnés. L'utilisateur aura donc déjà reçu l'information requise avant de monter dans le véhicule.

L'article 34^{sexies} nouveau est un embryon de régime d'agrément des plateformes de réservation, limité à ce stade aux services de taxis prestés par les chauffeurs visés à l'article 34^{bis} nouveau, et sans préjudice du régime d'agrément qui sera déterminé dans le futur régime.

Hierbij wordt deze tot haar eenvoudigste vorm herleid en wordt de uitreiking van de vergunning rechtstreeks toevertrouwd aan de minister-president, aan wie de Regering de bevoegdheid voor het bezoldigd vervoer van personen gedelegeerd heeft, zoals bedoeld in artikel 4, § 2, 2°, van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en federaties van gemeenten.

De sancties voor overtreding van de erkenningsvereisten stelen op de sancties die in de ordonnantie van 1995 vermeld staan voor wie zonder vergunning een taxi- of VVC-dienst uitbaat.

AMENDEMENT NR. 2

(van de heren Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, mevrouw Carla DEJONGHE, mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 3

Het artikel te vervangen door hetgeen volgt :

« Artikel 3. Deze ordonnantie treedt in werking op 11 december 2021, met uitzondering van artikel 34*sexies*, dat op 10 januari 2022 in werking treedt. ».

VERANTWOORDING

Het is absoluut noodzakelijk dat de chauffeurs op wie de in ons amendement bij artikel 2 voorgestelde afwijkende overgangsregeling betrekking heeft, onverwijld weer aan de slag kunnen gaan. Daarom wordt voorgesteld om de afwijkende overgangsregeling vanaf aanstaande maandag in werking te laten treden. De platformen moeten echter een redelijke termijn krijgen om zich te schikken naar de eis in verband met de tijdelijke erkenning die bepaald is in artikel 34*sexies* dat ons amendement bij artikel 2 van het voorstel van ordonnantie invoegt. Rekening houdend met het naderende eindejaarsverlof wordt bepaald om artikel 34*sexies* op de eerstvolgende werkdag daarna, meer bepaald op maandag 10 januari, in werking te laten treden.

AMENDEMENT NR. 3

(van de heer David WEYTSMAN)

Artikel 2

Het artikel 34*bis* in ontwerp te schrappen.

VERANTWOORDING

Vooreerst moet rekening worden gehouden met de opmerking van de Raad van State, die in zijn advies van 8 december 2021 het volgende uitlegt, m.b.t. de door de

Il est donc, à ce stade, réduit à sa plus simple expression et la délivrance de l'agrément est confiée directement au Ministre-Président, auquel le Gouvernement a délégué la compétence du transport rémunéré de personnes tel que visé à l'article 4, § 2, 2°, de la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes.

Les sanctions applicables en cas de violation des exigences requises pour être agréé sont calquées sur celles que l'ordonnance de 1995 prévoit pour les personnes qui exploitent sans autorisation un service de taxi ou un service de LVC.

AMENDEMENT N° 2

(de MM. Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, Mmes Carla DEJONGHE, Els ROCHETTE)

Article 3

Remplacer l'article par ce qui suit :

« Article 3. La présente ordonnance entre en vigueur le 11 décembre 2021, à l'exception de son article 34*sexies*, qui entre en vigueur le 10 janvier 2022. ».

JUSTIFICATION

Il est indispensable que les chauffeurs concernés par le régime dérogatoire transitoire proposé dans l'amendement à l'article 2 que nous avons déposé puissent recommencer à travailler sans délai. C'est pourquoi il est proposé de fixer l'entrée en vigueur de ce régime dérogatoire transitoire à lundi prochain. Toutefois, les plateformes doivent disposer d'un délai raisonnable pour se conformer à l'exigence d'agrément temporaire prévue par l'article 34*sexies* qu'insère notre amendement à l'article 2 de la proposition d'ordonnance. Compte tenu de l'arrivée prochaine des vacances de fin d'année, l'entrée en vigueur de cet article 34*sexies* est fixée au premier jour ouvrable qui suivra celles-ci, c'est-à-dire le lundi 10 janvier.

AMENDEMENT N° 3

(de M. David WEYTSMAN)

Article 2

Supprimer l'article 34*bis* en projet.

JUSTIFICATION

Il convient tout d'abord de respecter les remarques du Conseil d'État qui, dans son avis du 8 décembre 2021, explique, au sujet de la date choisie par les auteurs de la

indieners van het voorstel gekozen datum: “Op zichzelf beschouwd kan uit de datum waarop het Hof van Beroep te Brussel dit arrest heeft gewezen, namelijk 15 januari 2021, echter niet worden afgeleid dat enkel de exploitanten die hun activiteit tot die datum hebben aangevat, moeten worden geacht "hun beroepsactiviteit te hebben aangevat zonder zich noodzakelijkerwijs bewust te zijn van het probleem van de niet-naleving van de bepalingen van de ordonnantie inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur", noch dat degenen die hun beroepsactiviteit na die datum hebben aangevat, in tegenstelling tot eerstgenoemden, niet kunnen worden beschouwd als exploitanten die te goeder trouw zijn.

Dienaangaande zij eraan herinnerd dat het Hof van Beroep niettemin heeft geoordeeld dat het twee prejudiciële vragen aan het Grondwettelijk Hof moest stellen om zich uit te spreken over het grondwettelijke aspect van het verbod voor VVC's om klanten op te halen of om gebruik te maken van smartphones. Indien het Hof uitspraak zou doen over de ongrondwettigheid van deze twee bepalingen, dan zouden de diensten van het platform verder kunnen worden aangeboden aan de inwoners van Brussel. Het is dus raadzaam voorzichtig te zijn met de interpretatie van het arrest van het Hof van Beroep van 15 januari en de conclusies van het Hof af te wachten. Ten tweede werden de VVC-chauffeurs pas eind maart op de hoogte gebracht van de omzendbrief van Brussel Mobiliteit, zodat de datum van 15 januari niet betekent dat chauffeurs die later een vergunning aanvroegen te kwader trouw handelen.

Ten derde moet bij het aanvragen van een VVC-vergunning een omvangrijk dossier worden ingevuld en opgestuurd naar Brussel Mobiliteit, dat tijd nodig heeft om het te verifiëren. Zodra het dossier volledig is, wordt het naar de juridische dienst van mobiliteit gestuurd. Na deze fase van gemiddeld een maand bij de juridische dienst, stuurt de dossierbeheerder een e-mail met de mededeling dat het dossier is goedgekeurd en doorgestuurd naar het kabinet van de minister. Normaliter bedraagt de reglementaire termijn waarbinnen het kabinet van de minister-president moet antwoorden drie maanden, die eenmaal kan worden verlengd, zoals bepaald in de nota van Brussel Mobiliteit betreffende de aanvragen voor een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Veel chauffeurs merkten dat deze periode van 6 maanden geheel overschreden werd. Veel chauffeurs hadden hun vergunningsaanvraag dan ook ruim voor 15 januari aangevraagd.

Gelet op deze drie elementen, de daaruit voortvloeiende discriminerende situatie en de ernstige gevolgen voor vele chauffeurs die reeds een aanvraag hebben ingediend en/of aanzienlijke investeringen hebben gedaan, wordt hier voorgesteld de voorwaarde te schrappen dat de overgangsordonnantie alleen van toepassing is op vóór 15 januari 2021 verkregen vergunningen.

proposition que : « Prise isolément, la date du prononcé de cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, à savoir le 15 janvier 2021, ne permet toutefois pas d'établir que seuls les exploitants qui ont démarré leur activité jusqu'à cette date doivent être considérés comme ayant « démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », ni que ceux ayant démarré leur activité professionnelle après cette date ne peuvent, au contraire des premiers, être considérés comme étant des exploitants de bonne foi. ».

À ce sujet il convient de rappeler que la Cour d'appel a tout de même estimé devoir poser deux questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle afin de trancher sur l'aspect constitutionnel de l'interdiction pour les LVC de pratiquer de maraude ou d'utiliser de smartphone. Si la Cour statuait sur l'aspect anticonstitutionnel de ces deux dispositions, alors les services de la plateforme pourraient continuer à être offerts aux Bruxellois. Il convient donc d'être prudent avec l'interprétation de l'arrêt rendu par la Cour d'appel le 15 janvier et d'attendre les conclusions de la Cour. Ensuite, les chauffeurs LVC n'ont été avertis de la circulaire de Bruxelles Mobilité qu'à la fin mars, la date du 15 janvier ne correspond donc pas à une date signifiant que les chauffeurs ayant demandé une licence ultérieurement seraient de mauvaise foi.

Troisièmement, lorsque l'on demande une licence LVC, on doit remplir un dossier conséquent envoyé à Bruxelles Mobilité, qui se charge de le vérifier, ce qui prend du temps. Dès que le dossier est complet, il est envoyé au service juridique de la mobilité. Après cette étape de 1 mois en moyenne au service juridique, le chargé de dossier envoie un mail pour dire que le dossier est approuvé et transmis au cabinet du Ministre. Normalement le délai réglementaire pour la réponse du cabinet du Ministre-Président est de 3 mois, renouvelable une seule fois, comme le précise la note de Bruxelles Mobilité relative aux demandes d'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur. Beaucoup de chauffeurs ont vu ce délai de 6 mois complètement dépassé. Beaucoup de chauffeurs avaient dès lors effectué leur demande de licence bien avant le 15 janvier.

Au vu de ces trois éléments, de la situation discriminatoire qui en découle et des conséquences sérieuses pour de nombreux chauffeurs qui ont déjà introduit leur demande et/ou ont déjà réalisé des investissements conséquents, il est proposé ici de supprimer la condition stipulant que l'ordonnance transitoire ne s'appliquera qu'aux licences obtenues avant le 15 janvier 2021.

AMENDEMENT NR. 4
(van de heer David WEYTSMAN)

Artikel 2

In het artikel 34*sexies* in ontwerp, de woorden “22 juli 2022” te vervangen door de woorden “1 januari 2023”.

VERANTWOORDING

De eerder voorgestelde termijn was te kort, want hij stopte bij de goedkeuring van de hervorming door het Brussels Parlement. Er moet echter voor worden gezorgd dat de betrokken VVC-chauffeurs dankzij de overgangssituatie kunnen blijven werken totdat de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de hervorming van de taxisector door de Brusselse regering zijn uitgevaardigd, wat enige tijd zal duren na de goedkeuring van de hervorming door het Parlement, wegens het technische karakter van een aantal specifieke punten. Bovendien zal de hervorming ook een reeks nieuwe voorwaarden voor het verkrijgen van de VVC-vergunning vereisen, wat betekent dat er een overgangperiode zal moeten komen om de chauffeurs de tijd te geven zich aan de nieuwe bepalingen aan te passen. Die periode dient te worden meegerekend in de overgangperiode waarin deze ordonnantie voorziet.

Daarom wordt voorgesteld de looptijd van de huidige ordonnantie te verlengen tot en met 31 december 2022. Tegen die datum zullen al deze aspecten geregeld zijn zonder dat het werk van VVC-chauffeurs die onder bepalingen in verband met het vroegere regelgevingskader of de daaruit voortvloeiende gerechtelijke uitspraken vallen, in het gedrang komt.

AMENDEMENT NR. 5
(van de heer Youssef HANDICHI en Mevr. Leila LAHSSAINI)

Artikel 2

Het artikel te vervangen door hetgeen volgt :

« Artikel 2. In de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt een nieuw hoofdstuk IV*bis* ingevoegd, luidend als volgt:

« HOOFDSTUK IV*bis*. – Afwijkende overgangsregeling

Art. 34*bis*. De houders van een uiterlijk op 26 november 2021 aangevraagde vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur kunnen, op hun verzoek, gebruik maken van de in dit hoofdstuk vastgestelde afwijkende overgangsregeling.

Art. 34*ter*. De in artikel 34*bis* bedoelde exploitant kan bij de administratie een aanvraag indienen voor onmiddellijke

AMENDEMENT N° 4
(de M. David WEYTSMAN)

Article 2

À l'article 34*sexies* en projet, remplacer les mots « 22 juillet 2022 » par les mots « 1^{er} janvier 2023 ».

JUSTIFICATION

Le délai proposé précédemment était trop court, car il ne s'arrêtait qu'à l'adoption de la réforme par le Parlement bruxellois. Il convient cependant de veiller à ce que la situation transitoire permette aux chauffeurs LVC concernés d'exercer jusqu'à ce que les arrêtés d'exécution liés à la réforme du secteur des taxis aient été publiés par le Gouvernement bruxellois, ce qui prendra, au vu de l'aspect technique de certains points spécifiques, un certain temps après l'adoption de la réforme par le Parlement. De plus, la réforme exigera également une série de nouvelles conditions pour l'obtention de la licence LVC, ce qui implique qu'une période transitoire devra être prévue pour laisser le temps aux chauffeurs de s'adapter aux nouvelles dispositions. Cette période doit être comprise dans la période transitoire prévue par la présente ordonnance.

Il est dès lors proposé de prolonger la durée de la présente ordonnance jusqu'au 31 décembre 2022 inclus, date à laquelle tous ces aspects auront pu être réglés sans mettre en péril le travail des chauffeurs LVC concernés par des dispositions liées à l'ancien cadre réglementaire ou aux décisions de justice qui en découlaient.

AMENDEMENT N° 5
(de M. Youssef HANDICHI, Mme Leila LAHSSAINI)

Article 2

Remplacer l'article par ce qui suit :

« Article 2. Dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, un chapitre IV*bis* nouveau est inséré, libellé comme suit :

« CHAPITRE IV*bis*. – Régime dérogatoire transitoire

Art. 34*bis*. Les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur demandée au plus tard le 26 novembre 2021 peuvent bénéficier, à leur demande, du régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre.

Art. 34*ter*. L'exploitant visé à l'article 34*bis* peut faire une demande à l'administration pour intégrer immédiatement le

toegang tot de taxisector, overeenkomstig hoofdstuk II van deze ordonnantie. De in artikel 34*bis* bedoelde exploitant wordt vrijgesteld van de naleving van de in artikel 3, eerste lid, bedoelde eisen;

Art. 34*quater*. De in artikel 34*bis* bedoelde exploitant komt niet in aanmerking

- a) voor artikel 15 van deze ordonnantie.
- b) het voertuig van de in artikel 34*bis* bedoelde exploitant mag een of meer welbepaalde passagiers alleen ophalen na een voorafgaande telefonische of elektronische reservering daartoe. Het mag niet worden aangeroepen op de openbare weg.

Art. 34*quinquies*. De in artikel 34*bis* bedoelde exploitant mag niet langer optreden als een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Art. 34*sexies*. §1. Om hun activiteiten tijdens de overgangperiode te kunnen voortzetten, moeten de telefonische en/of elektronische platforms binnen 10 werkdagen na de inwerkingtreding van deze ordonnantie een voorlopige vergunning krijgen.

§2. Om in aanmerking te komen voor de vergunning moet het telefonisch en/of elektronisch platform aan de volgende voorwaarden voldoen:

- 1° het moet zijn maatschappelijke zetel in België hebben ;
- 2° het platform geeft de administratie toegang tot de volgende gegevens
 - a. de gegevens en documenten met betrekking tot de chauffeurs die voor het platform werken;
 - b. de algemene voorwaarden voor aansluiting bij het platform;
 - c. de algemene gebruiksvoorwaarden voor het platform die gelden voor de klanten.

Art. 34 *septies*. De telefonische en/of elektronische platformen die toestaan dat zij worden gebruikt door personen die niet over een taxivergunning beschikken, verliezen onmiddellijk hun vergunning en worden gestraft met een boete van 10.000 euro die, naast de opdecimen, wordt vermenigvuldigd met het totale aantal bij het platform aangesloten chauffeurs. ». ».

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe de logica van de tijdelijke afwijkingsregeling om te keren: chauffeurs die een VVC-vergunning hebben maar feitelijk in de taxisector werken, snel in de taxisector op te nemen. De gewijzigde ordonnantie heeft tot doel de activiteit van Uber in Brussel te legaliseren en de chauffeurs de facto een nieuw statuut te geven.

secteur taxi, conformément au chapitre II de la présente ordonnance. L'exploitant visé à l'article 34*bis* est exempté du respect des exigences visées à l'article 3, alinéa 1^{er} ;

Art. 34*quater*. L'exploitant visé à l'article 34*bis* ne peut pas bénéficier

- a) de l'article 15 de la présente ordonnance.
- b) Le véhicule de l'exploitant visé à l'article 34*bis* ne peut prendre en charge un ou des passager(s) déterminé(s) qu'après avoir fait l'objet d'une réservation préalable par voie téléphonique ou électronique à cette fin. Il ne peut pas être hélé sur la voie publique.

Art. 34*quinquies*. L'exploitant visé à l'article 34*bis* ne peut plus exercer en qualité de service de location de voitures avec chauffeur.

Art. 34*sexies*. §1^{er}. Pour maintenir leurs activités durant la période transitoire, les plateformes téléphoniques et/ou électroniques doivent recevoir un agrément provisoire dans les 10 jours ouvrables de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

§2. Pour bénéficier de l'agrément, la plateforme téléphonique et/ou électronique doit remplir les conditions suivantes :

- 1° avoir son siège social en Belgique ;
- 2° la plateforme donne accès à l'administration aux informations suivantes :
 - a. les informations et documents relatifs aux chauffeurs qui travaillent pour la plateforme ;
 - b. les conditions générales d'affiliation à la plateforme ;
 - c. les conditions générales d'utilisation de la plateforme applicables aux clients.

Art. 34 *septies*. Les plateformes téléphonique et/ou électronique qui permettent leur utilisation par ceux qui ne disposent pas d'une autorisation de taxis perdent immédiatement leur agrément et sont punies d'une amende de 10.000 euros à multiplier, outre les décimes additionnels, par le nombre total de chauffeurs affiliés à la plateforme. ». ».

JUSTIFICATION

Cet amendement vise à inverser la logique du régime dérogatoire temporaire : intégrer rapidement dans le secteur taxi les chauffeurs ayant une licence LVC mais travaillant concrètement dans le secteur taxi. Alors que l'ordonnance amendée vise à légaliser l'activité d'Uber à Bruxelles et à créer de fait un nouveau statut de chauffeurs.

Het voorgestelde amendement bepaalt dat houders van een vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur die uiterlijk op 26 november 2021 werd aangevraagd, in aanmerking kunnen komen voor de tijdelijke afwijkingsregeling. Deze datum houdt rekening met de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies 70.602/4 van 8 december 2021: de juridische saga tussen taxichauffeurs en VVC-chauffeurs is al vele jaren aan de gang en hun rechtspositie is dus verre van duidelijk. De datum waarop Uber heeft besloten de stekker uit de UberX-applicatie te trekken is meer op zijn plaats. Bovendien moet rekening worden gehouden met het tijdstip waarop de vergunning werd aangevraagd, en niet met het tijdstip waarop de vergunning werd verleend, wat ver uit elkaar kan liggen.

Alle betrokken chauffeurs kunnen een aanvraag indienen voor de tijdelijke afwijkingsregeling. Zoals de Raad van State opmerkt, is deze saga al jaren aan de gang. Het is niet in een overgangperiode dat wij een onderscheid zullen gaan maken tussen de verschillende chauffeurs.

Overeenkomstig artikel 5 van de ordonnantie van 1995 betreffende de taxidiensten bepaalt de regering het maximum aantal toegestane voertuigen. Het is aan de Brusselse regering om binnen de 10 werkdagen na de inwerkingtreding van deze ordonnantie voorlopige vergunningen af te geven aan de chauffeurs die onder deze tijdelijke afwijkingsregeling vallen.

Deze chauffeurs hebben dus de tijd om zich in orde te stellen voor het verkrijgen van een vergunning tegen de goedkeuring van het toekomstige taxiplan.

De ordonnantie van 1995 legt de risico's van gevangenisstraffen, boetes en inbeslagname van voertuigen uitsluitend bij de exploitanten en chauffeurs. Uber onderhandelt met hen zonder risico's te nemen, terwijl de multinational dat doet door de Belgische wet opzettelijk te omzeilen. Uber moet dus ook een boete krijgen die automatisch wordt vermenigvuldigd met het totale aantal bij het platform aangesloten chauffeurs, ongeacht het aantal vastgestelde inbreuken.

AMENDEMENT NR. 6

Subamendement op amendement nr. 1

(van de heren Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, mevr. Carla DEJONGHE, mevr. Els ROCHETTE)

Artikel 34quinquies

Aan het ontworpen artikel 34quinquies een punt 3° toe te voegen, luidend als volgt :

« 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26 augustus 2010 ter bepaling van de tarieven die van toepassing zijn op de taxidiensten. ».

VERANTWOORDING

L'amendement proposé prévoit que les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur demandée au plus tard le 26 novembre 2021 peuvent bénéficier du régime transitoire dérogatoire. Cette date tient compte des remarques du Conseil d'État dans son avis 70.602/4 du 8 décembre 2021 : la saga judiciaire opposant les chauffeurs taxi et LVC dure depuis de nombreuses années et leur statut juridique est donc loin d'être clair. La date à laquelle Uber a décidé de débrancher l'application UberX est plus adéquate. En outre, il faut prendre en compte le moment de la demande de la licence et non pas le moment de l'octroi, qui peut être très éloigné.

L'ensemble des chauffeurs concernés peuvent demander à bénéficier du régime transitoire dérogatoire. Comme le souligne le Conseil d'État, cette saga dure depuis des années. Ce n'est pas dans une période transitoire qu'on va commencer à faire une discrimination entre les différents chauffeurs.

Conformément à l'article 5 de l'ordonnance de 1995 relative aux services de taxis, le gouvernement détermine le nombre maximum de véhicules autorisés. Il appartient au gouvernement bruxellois de délivrer, endéans les 10 jours ouvrables de l'entrée en vigueur de cette ordonnance, des licences provisoires aux chauffeurs visés par ce système dérogatoire temporaire.

Ces chauffeurs ont dès lors le temps de se mettre en ordre pour obtenir une licence d'ici l'adoption du futur plan taxi.

L'ordonnance de 1995 fait peser les risques d'emprisonnement, d'amende et de saisie de véhicules uniquement dans le chef des exploitants et des chauffeurs. Uber traite avec eux sans prendre aucun risque alors que la multinationale le fait en contournant volontairement le droit belge. Uber doit donc être sanctionné également d'une amende d'un montant à multiplier d'office par le nombre total de chauffeurs affiliés à la plateforme, quel que soit le nombre d'infractions constatées.

AMENDEMENT N° 6

Sous-amendement à l'amendement N°1

(de MM. Jamal IKAZBAN, Marc LOEWENSTEIN, Arnaud VERSTRAETE, Hicham TALHI, Mmes Carla DEJONGHE, Els ROCHETTE)

Article 34quinquies

Ajouter à l'article 34quinquies en projet un point 3°, libellé comme suit :

« 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis. ».

JUSTIFICATION

De tijdelijke afwijkende regeling beoogt de betrokken chauffeurs in staat te stellen zo snel mogelijk het werk te hervatten, in afwachting van de goedkeuring van de hervorming van de sector. Het is derhalve niet wenselijk hier in te gaan op tariefkwesties. Dit amendement maakt het dus mogelijk de status quo met betrekking tot deze bijzonder gevoelige kwestie slechts voor enkele maanden te handhaven.

L'objectif de l'ordonnance dérogatoire temporaire est de permettre aux chauffeurs qu'elle vise de reprendre le travail au plus vite, dans l'attente de l'adoption de la réforme du secteur. Il n'est donc pas indiqué de s'avancer ici sur les questions tarifaires. Le présent amendement permet donc, pendant quelques mois seulement, de maintenir le statu quo sur cette question particulièrement sensible.