



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de
Binnenlandse Zaken,**

**belast met de Plaatselijke Besturen,
de Veiligheid en Preventie, de Erediensten,
de Administratieve Vereenvoudiging,
het Bezoldigd Vervoer van Personen
en de Brandbestrijding en
Dringende Medische Hulp**

**VERGADERING VAN
DINSDAG 18 JANUARI 2022**

ZITTING 2021-2022

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commission des
affaires intérieures,**

**chargée des pouvoirs locaux,
de la sécurité et de la prévention,
des cultes, de la simplification
administrative, du transport rémunéré de
personnes et de la lutte contre l'incendie et
l'aide médicale urgente**

**RÉUNION DU
MARDI 18 JANVIER 2022**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

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

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

INHOUD

ACTUALITEITSDEBAT	1
De tenuitvoerlegging van de ordonnantie tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur	1
Sprekers:	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Christophe De Beukelaer (cdH)	
De heer Youssef Handichi (PTB)	
De heer Hicham Talhi (Ecolo)	
De heer Jamal Ikazban (PS)	
De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo)	
De heer Rudi Vervoort, minister-president	

SOMMAIRE

DÉBAT D'ACTUALITÉ	1
La mise en œuvre de l'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	1
Orateurs :	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
M. Christophe De Beukelaer (cdH)	
M. Youssef Handichi (PTB)	
M. Hicham Talhi (Ecolo)	
M. Jamal Ikazban (PS)	
M. Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
M. Ahmed Mouhssin (Ecolo)	
M. Rudi Vervoort, ministre-président	

1103 Voorzitterschap: de heer Guy Vanhengel, voorzitter.

1105 **ACTUALITEITSDEBAT**

1105 *De tenuitvoerlegging van de ordonnantie tot invoeging van een afwijkende overgangsregeling in de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur*

1109 **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- Op 10 december 2021 keurde het parlement een ordonnantie goed waardoor de tweeduizend getroffen chauffeurs met een VVB-licentie alvast weer aan het werk konden in afwachting van de hervorming die u al zeven jaar belooft. Voor die noodmaatregel was zowel binnen de regering als binnen het parlement een meerderheid. Er werd gewezen op het principe van wederzijdse erkenning, zodat Waalse en Vlaamse licentiehouders ook in het Brussels Gewest zouden kunnen werken.

Mijnheer de minister-president, u bleef afwezig tijdens het debat, en ik vreesde al dat u een draai zou geven aan de beslissing van het parlement. Al sinds het begin stellen de PS en Ecolo alles in het werk om een deel van de chauffeurs met een VVB-licentie te saboteren en platformen zoals Uber, Heetch en Ride Plus te verbieden.

Zo tegen de wil van het parlement ingaan is een minister-president onwaardig. Bovendien bewijst u de klanten van de platformen en de mobiliteit als geheel geen dienst.

Het klopt dat er minder verplaatsingen zijn door de coronacrisis. Dat is problematisch, voor taxichauffeurs en voor chauffeurs met een VVB-licentie. In plaats van zelfstandige chauffeurs te blijven gijzelen, moeten we daarom dringend werk maken van een Taxiplan en moeten we de vraag aanzwengelen.

Kunt u uw standpunt verduidelijken? Kunt u ervoor zorgen dat Brussel Mobiliteit deze zelfstandigen, voor het merendeel Brusselaars, weer aan de slag laat gaan?

Présidence : M. Guy Vanhengel, président.

DÉBAT D'ACTUALITÉ

La mise en œuvre de l'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

M. David Weytsman (MR).- Nous avons voté le 10 décembre 2021 l'ordonnance dite "sparadrapp bis" pour permettre à tous les chauffeurs LVC actifs à Bruxelles - soit 2.000 personnes - de reprendre le travail en attendant la réforme que vous promettez depuis sept ans.

L'objectif d'une majorité au sein du gouvernement comme du parlement était de soutenir provisoirement ces chauffeurs, vu l'urgence. Cet objectif a été rappelé à plusieurs reprises lors des débats, notamment par vos partenaires de majorité. Ces derniers rappelaient d'ailleurs le principe de reconnaissance mutuelle qui devait permettre aux détenteurs de licences wallonnes et flamandes de travailler à Bruxelles.

M. le ministre-président, j'avais déploré le fait que vous ne soyez pas présent lors de ce débat, car je craignais effectivement que vous n'ayez une interprétation libre de la décision du parlement.

Depuis le début, le PS et Ecolo ont tout fait pour exclure du métier certains chauffeurs LVC et pour interdire les plateformes telles qu'Uber, Heetch, Ride Plus et autres. Ce n'est évidemment pas ce que nous souhaitons. Par vos décisions, vous piègez non seulement les plateformes, mais également les chauffeurs qui ne peuvent plus travailler et leurs familles. C'est aberrant parce que cela ne respecte pas la décision du parlement. Selon moi, cela décrédibilise d'ailleurs la fonction même du ministre-président.

Cela n'a en outre pas de sens par rapport au service rendu aux clients et à la mobilité. Vous piègez ces indépendants car certains d'entre eux avaient essayé d'obtenir une licence bruxelloise, ce qui n'a pas été possible. Vous les bloquez alors qu'ils ont obtenu un avis positif de l'administration. D'autres auraient souhaité basculer dans ce régime, mais n'ont pas pu le faire parce que l'ordonnance les en empêchait.

M. le ministre-président, je comprends bien que la crise sanitaire et ses conséquences économiques - comme la fermeture de certains lieux et le télétravail - engendrent des difficultés et une diminution des déplacements. C'est un problème pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs LVC. Je comprends cependant aussi que nous devons travailler en urgence sur un plan taxis et que nous devons donner un coup de fouet à la demande, au lieu d'ôter à des indépendants, éventuellement concurrents des chauffeurs de taxi, le droit de travailler.

1111 **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA).**- We vernamen via de media dat Brussel Mobiliteit een nota heeft gepubliceerd over een ordonnantie die we voor het kerstreces hebben goedgekeurd. Volgens die nota zouden enkel chauffeurs met een Brusselse LVC-licentie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogen werken. Vlaamse en Waalse vergunninghouders zouden hun diensten niet langer in het Brussels Gewest kunnen aanbieden.

Kunt u mij zeggen wat de regels nu precies zijn? Het arrest van het Hof van Beroep van november 2021 betrof enkel de Brusselse LVC-licentiehouders, zoals u hebt bevestigd tijdens de bespreking. Het had geen impact op de Vlaamse en Waalse licentiehouders. Natuurlijk is die noodordonnantie enkel van toepassing op de Brusselse licentiehouders. De situatie wordt heel complex.

Welke regels gelden voor de Vlaamse en Waalse licentiehouders die hun diensten in Brussel aanbieden? Hoe gebeurt de controle hierop? We hebben duidelijkheid nodig. Ik vermoed dat heel wat van die licentiehouders in de rand van Brussel gevestigd zijn, in Waals- of Vlaams-Brabant. Het zijn volgens mij geen Antwerpse of West-Vlaamse licentiehouders, maar licentiehouders die zich op Brussel richten. U kunt dat ongetwijfeld bevestigen.

1113 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Deze noodordonnantie werd goedgekeurd, zodat bestuurders van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder tijdelijk hun activiteiten kunnen voortzetten in afwachting van het Taxiplan. Daarmee geeft de meerderheid in feite haar verantwoordelijkheid toe in dit dossier. We wachten immers al jaren op een Taxiplan waarin de regels verduidelijkt worden.*

U belooft dat het plan over een aantal maanden klaar is. Dan is het toch ongehoord dat u nu terugkomt op verbintenissen die u eerder aanging. U had immers bevestigd dat de overgangstekst van toepassing was op alle chauffeurs en dat die dus allemaal konden blijven voortwerken tot het Taxiplan klaar is.

Hoe verklaart u die ommezwaai? Hoe zult u de situatie rechtzetten?

Wanneer kunnen we het Taxiplan bespreken? Het wordt nu hoogdringend!

Pouvez-vous clarifier votre position et tout faire pour que Bruxelles Mobilité laisse travailler ces indépendants, en grande partie bruxellois ?

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *L'arrêt de la Cour d'appel de novembre 2021 ne concernait que les détenteurs d'une licence LVC bruxelloise. Par conséquent, l'ordonnance dite sparadrap, approuvée juste avant Noël, ne doit s'appliquer qu'aux chauffeurs LVC bruxellois. Or, selon une note de Bruxelles Mobilité, les détenteurs d'une licence flamande ou wallonne ne pourraient plus travailler en Région bruxelloise.*

Quelles sont les règles applicables aux détenteurs d'une licence LVC des autres Régions, qui sont en majeure partie établis dans la périphérie pour travailler à Bruxelles ? Quel contrôle est effectué ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je ne reviendrai pas sur le contexte, car il est connu de tous. Toutefois, force est de constater l'existence d'un problème sur le terrain. La majorité a voté la fameuse "ordonnance sparadrap", qui permet aux chauffeurs LVC de poursuivre temporairement leurs activités dans l'attente du plan taxis.

Pourquoi vous êtes-vous sentis obligés d'adopter cette ordonnance ? Parce que vous reconnaissez votre responsabilité dans ce dossier. Cela fait des années que vous auriez dû présenter un plan taxis pour clarifier les règles du secteur. À présent qu'il est annoncé pour les prochains mois, il s'agit de garantir un revenu aux chauffeurs concernés : tel était d'ailleurs l'objet de cette ordonnance votée dans l'urgence, qui ne devrait rester en vigueur que quelques mois, tout au plus. Aussi est-il extrêmement mesquin de revenir sur les engagements qui ont été pris lors de la discussion de ce texte transitoire. Il nous avait en effet été confirmé que celui-ci s'appliquerait à l'ensemble des chauffeurs, y compris les titulaires d'une licence wallonne ou flamande. Tous étaient donc autorisés à travailler jusqu'à l'adoption du plan taxis.

Comment expliquez-vous ce changement d'attitude entre les débats menés au parlement et la situation actuelle ? Comment comptez-vous remédier à cette situation afin d'éviter une accumulation des problèmes sociaux pour ces chauffeurs ?

1115 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Gefeliciteerd met uw perfecte plan, mijnheer de president. U hebt de zaak zeven jaar laten rotten en enkele vertegenwoordigers van de sector in uw zak gestoken om alles te blokkeren. Dat is intussen uitgemond in een open oorlog waar iedereen op iedereen schiet en het op Twitter scheldpartijen en bedreigingen regent. De hele sector is uit elkaar gespeeld, in het voordeel van de multinational Uber. Bravo!*

Zult u nu de zaak weer in handen nemen? Gaat u werken aan een Taxiplan zonder Uber en Heetch, zoals ik u al sinds het begin vraag? De taxisector heeft jarenlang bestaan zonder die platformen. Een aantal landen hebben ze zelfs succesvol kunnen bestrijden.

Het is hoog tijd dat de sereniteit terugkeert en dat de taxi- en de VVB-sector elkaar vinden in een Taxiplan dat hen opstuwet, zonder Uber.

1117 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Het standpunt van de PTB was weer eens hoogst onduidelijk.*

1117 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *Wat was er niet duidelijk?*

(Samenspraak)

1117 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *De arrogantie van Ecolo ergert me mateloos. Wat begreep u niet aan ons voorstel van een Taxiplan zonder Uber?*

1125 **De voorzitter.**- *Mijnheer Handichi, uw spreektijd is voorbij.*

1125 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Het hof van beroep oordeelde dat de diensten van Uber niet vallen onder verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) en dat ze oneerlijke concurrentie zijn voor de taxisector.*

De Brusselse regering werkte een tijdelijke uitzondering uit voor de meer dan duizend Brusselse chauffeurs met een VVB-licentie, maar dus niet voor de Waalse en Vlaamse licentiehouders. Ik

Quand pourrions-nous discuter du plan taxis et procéder à un vote ? Il y a urgence : la situation de flou qui règne sur le terrain ne peut perdurer !

M. Youssef Handichi (PTB).- Je voudrais féliciter le ministre-président, car le plan fonctionne à merveille. Quel plan ? Celui qui a débuté il y a sept ans et qui consiste à ne pas s'occuper des dossiers, à laisser pourrir la situation et, disons-le clairement, à acheter quelques représentants du secteur afin qu'ils étouffent les mouvements. Heureusement, certains représentants restent quand même mobilisés et, à l'heure où nous parlons, font part de leurs revendications dans le quartier Schuman.

Le plan fonctionne donc à merveille puisque plus personne ne parle d'Uber. Chacun se tire dans les pattes et se regarde de travers. Sur Twitter, les insultes et les menaces pleuvent ; la guerre est ouverte. Tout le secteur est divisé. Le tout au profit d'Uber, la multinationale. Bravo, M. le ministre-président !

Allez-vous désormais reprendre les rênes du dossier ? Allez-vous réellement travailler sur un plan taxis sans Uber ? Telle est ma question depuis le début. Je vais peut-être passer pour un martien, mais pourrions-nous avoir un secteur des taxis sans Uber, tel que nous en avons connu un pendant de nombreuses années ? Certains pays ont lutté et ont gagné face à Uber, car ils se sont concentrés sur la multinationale. Pourquoi continuons-nous à envisager un plan taxis intégrant Uber et Heetch ?

Maintenant que le secteur est divisé et écrasé par Uber, il faudrait reprendre le dossier en main, rétablir la sérénité et réunir le secteur LVC et le secteur des taxis afin d'établir un plan taxis qui les tire vers le haut, sans Uber. J'espère vraiment vous entendre sur ce point.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- J'ai compris les positions des intervenants précédents, sauf celle du groupe PTB, qui me semble peu claire comme de coutume.

M. Youssef Handichi (PTB).- Qu'est-ce que vous n'avez pas compris ?

(Colloques)

M. Youssef Handichi (PTB).- L'arrogance du groupe Ecolo m'agace au plus haut point. Qu'est-ce que vous n'avez pas compris dans la proposition d'un plan taxis sans Uber ?

M. le président.- M. Handichi, chacun dispose de son temps de parole et vous avez disposé du vôtre.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Je réexplique de manière très simple : un arrêt de la Cour d'appel a estimé qu'Uber n'exerçait pas une activité de LVC et que la société faisait de facto une concurrence déloyale au secteur des taxis.

Le gouvernement bruxellois a pris ses responsabilités pour sauver plus de 1.000 chauffeurs LVC bruxellois, et si vous lisez l'ordonnance telle qu'elle a été votée, vous noterez que le régime

hoor niemand van mijn collega's protesteren omdat Brusselse chauffeurs met een VVB-licentie niet in Vlaanderen mogen rijden. De wederzijdse erkenning waarover de heer Weytsman het heeft, geldt enkel voor VVB-diensten, niet voor taxi's.

De taxisector protesteert nu en eist terecht dat de licenties gecontroleerd worden, zoals u aankondigde in de plenaire vergadering.

Mijnheer Weytsman, zorg er liever voor dat ook in Wallonië VVB-diensten mogelijk worden, zodat alle chauffeurs met een licentie in hun eigen gewest kunnen rijden.

1125 **De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- Ik ben Brussels parlements lid! Bovendien levert uw partij de minister van Mobiliteit in alle regeringen.

(Opmerkingen van de heren Handichi en Talhi)

1135 **De voorzitter.**- Wacht alstublieft tot u het woord krijgt. Als iedereen in deze videovergadering door elkaar praat, kan niemand meer volgen.

1135 **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** *(in het Frans).*- Wanneer komen er controles? Of zijn die niet belangrijk?

1141 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- Minister-president Vervoort kreeg dit dossier in 2019 in handen. Hij kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor het beleid van de afgelopen zeven of acht jaar.

(Opmerkingen van de heer Handichi)

De oorzaak van de chaos ligt bij Uber. Die multinational veroorzaakte onwettelijke en oneerlijke concurrentie en werd dan ook door de rechtbank veroordeeld.

dérogatoire transitoire est prévu pour les licences octroyées par l'administration bruxelloise, et pas pour celles des autres Régions. Les licences wallonnes et flamandes sont donc exclues de ce dispositif.

Je n'entends aucun de mes collègues s'émouvoir du fait que les chauffeurs LVC bruxellois ne puissent pas rouler en Flandre. M. Weytsman nous parle de reconnaissance mutuelle, mais cette dernière ne vaut que pour les services de LVC, pas pour le secteur des taxis.

Si vous aviez pris connaissance de la circulaire de Bruxelles Mobilité, vous sauriez que les conditions ne sont pas les mêmes pour exercer une activité de taxi en Région de Bruxelles-Capitale. Aujourd'hui, le secteur du taxi manifeste et revendique des contrôles des licences. C'est légitime, puisque les contrôles que vous annonciez lors du débat en séance plénière n'ont simplement pas lieu, et cela soulève des questions.

M. Weytsman, avec toute l'estime que je vous accorde, je vous demande de concentrer votre énergie à ouvrir le marché wallon pour les services de LVC wallons, afin que personne ne soit laissé sur le carreau. Demain, chaque chauffeur LVC pourra continuer ses activités dans sa Région respective. Concentrez-vous, au lieu de faire des interventions ici !

M. David Weytsman (MR).- Je suis parlementaire bruxellois ! Par ailleurs, à tous les niveaux, le ministre de la mobilité est membre de votre famille politique.

Tant mieux s'il a pris contact avec vous.

(Remarques de M. Handichi et de M. Talhi)

M. le président.- Nous sommes en visioconférence. Quand vous vous interrompez les uns les autres, nous ne comprenons rien. Je sais que le sujet suscite des réactions, mais veuillez s'il vous plaît attendre d'avoir la parole, afin qu'elle soit plus audible et que tout le monde puisse suivre le débat, à l'extérieur comme au sein de cette commission.

M. Hicham Talhi (Ecolo).- Quand les contrôles vont-ils effectivement avoir lieu ? Le ministre-président m'avait annoncé le 24 décembre qu'ils auraient lieu sur le terrain dès la semaine suivante. Ces contrôles ne sont-ils pas assez importants ? Quel en est le bilan ?

M. Jamal Ikazban (PS).- J'ai entendu beaucoup de bêtises, mais je n'ai interrompu personne. Sans vouloir prendre sa défense, M. Vervoort a hérité du dossier des taxis à la fin de l'année 2019 et je trouve donc un peu culotté de lui reprocher ce qui se passe depuis sept ou huit ans.

(Remarques de M. Handichi)

À entendre mes collègues, j'ai le sentiment que l'on inverse la situation. Le chaos actuel est le fait d'Uber. Personne ne le mentionne, mais c'est cette multinationale sans foi ni loi qui

Daarom heeft de meerderheid in afwachting van het Taxiplan een overgangsregeling goedgekeurd. Die regeling geldt voor de Brusselse bestuurders van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB). Hoe wordt die regeling gehandhaafd? Moeten we het aantal controleurs niet verhogen?

Wat met Vlaamse en Waalse VVB-bestuurders die opdrachten krijgen van Uber of andere onlineplatformen in Brussel? Strookt dat wel met de nieuwe ordonnantie?

Om erkend te worden, moeten de platforms een aantal inlichtingen bezorgen. Heeft Uber dat gedaan? Verschillende collega's menen dat er ongeveer tweeduizend chauffeurs in hoofdberoep werkzaam zijn in het Brussels Gewest.

a imposé une concurrence illégale et déloyale tout en faisant croire à des travailleurs qu'ils pouvaient faire office de taxi illégalement. Mes dires ont été confirmés à deux reprises par la justice, puisque la multinationale a été condamnée.

C'est la raison pour laquelle ce gouvernement a décidé de voter une disposition dérogatoire et transitoire, en attendant le plan taxis, qui a été approuvé en première lecture et qui fait l'objet d'une concertation. M. le ministre-président, ce régime dérogatoire et transitoire concerne les locations de voitures avec chauffeur (LVC) à Bruxelles et donc les travailleurs qui pratiquaient le taxi illégalement avec une licence LVC. Pour ne pas laisser ces derniers sur le côté, le gouvernement a décidé de leur donner la possibilité de faire du taxi moyennant certaines règles - qu'ils ne respectent d'ailleurs pas. Comme M. Talhi, je m'interroge. De quels moyens de contrôle disposons-nous sur le terrain ? Ne faudrait-il pas renforcer les équipes de contrôle avec le soutien des zones de police ? Étant donné que le dispositif dont nous parlons concerne les chauffeurs LVC bruxellois et compte tenu de cette nouvelle ordonnance, lorsqu'une société telle qu'Uber distribue des courses à des opérateurs wallons et flamands, est-elle également dans l'illégalité ?

Pour qu'une plateforme pratiquant la LVC soit reconnue comme telle, l'une des conditions imposées est que celle-ci fournisse des informations quant à l'identité, au type et au nombre de chauffeurs qu'elle emploie. L'idée d'une telle mesure était de venir en aide aux 2.000 chauffeurs dont c'était l'activité principale. De nombreux collègues ont cité ce chiffre à plusieurs reprises. Uber a-t-elle transmis des informations de ce type à l'administration régionale et au gouvernement ?

¹¹⁴⁵ *Sinds 6 januari moeten alle chauffeurs in het bezit zijn van een bekwaamheidsattest. Als we dat onvoldoende controleren, verliezen we onze geloofwaardigheid.*

Laten we tot slot niet vergeten dat de taxisector ermee ingestemd heeft dat bestuurders die de sector al jaren oneerlijke concurrentie aandoen, hun activiteiten voorlopig mogen voortzetten.

J'entends que certains essayent déjà de contourner la nouvelle règle. Depuis le 6 janvier, le certificat de capacité est exigé de tous. Il y aura certes un délai d'adaptation, mais le certificat sera-t-il bien imposé à tout le monde ?

Chers collègues, que ce soit pour cette ordonnance provisoire ou pour le futur plan taxis que nous appelons de nos vœux, si nous ne sommes pas capables de faire respecter les réglementations sur le terrain, avec de vrais contrôles, nous perdons toute crédibilité. Les contrôles sont donc nécessaires et le secteur des taxis les demande.

Je suis un peu surpris que tous mes collègues oublient de dire que le secteur des taxis a accepté que l'on permette à des personnes qui effectuaient illégalement des courses de rouler provisoirement comme taxis, alors qu'il subit la concurrence illégale de ces personnes depuis plus de sept ans.

¹¹⁴⁹ **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** (in het Frans).- *Het verbaast me dat het dossier nog altijd voer is voor verhitte debatten.*

Het uitgangspunt van de ordonnantie was om banen te redden en om de chauffeurs van het Uberplatform de kans te geven het werk te hervatten. Enkel voor chauffeurs die minder dan 24 uur

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je suis assez surpris par les propos prononcés par certains aujourd'hui au regard de l'accord intervenu au sein du gouvernement, qui s'est traduit par l'amendement à l'ordonnance dite "sparadrapp" et, dans les travaux parlementaires, par l'ordonnance qui a été votée le 10 décembre dernier.

per week rijden of die hun vergunning na 15 januari hebben aangevraagd, geldt nog steeds een rijverbod.

De ordonnantie is enkel van toepassing op de Brusselse vergunningen. We beseffen echter dat veel Waalse en Vlaamse vergunningen aangevraagd zijn door Brusselaars die in ons geweest geen vergunning konden krijgen.

Deze noodordonnantie zal niet volstaan om alle misstanden die in de loop der jaren zijn ontstaan, uit de wereld te helpen. We bevinden ons in een overgangsfase. Dit is niet het goede moment om de taxisector van morgen vorm te geven.

Het allerbelangrijkste is dat de chauffeurs hun werk kunnen voortzetten, in afwachting van de ruime hervorming van de taxisector die een oplossing zal bieden voor de kwestie van de Waalse en Vlaamse vergunningen, van de numerus clausus en van de tarieven. Een circulaire, die uitsluitend van de minister-president uitgaat, is geen goede manier om striktere voorwaarden dan die uit de ordonnantie op te leggen. De sector heeft nood aan sereniteit.

Hopelijk wordt er snel werk gemaakt van de langverwachte hervorming van de taxisector.

L'objectif était un apaisement. Or, ce que j'entends aujourd'hui est assez interpellant.

Pour rappel, la philosophie de cette ordonnance était de sauver des emplois et, en particulier, l'emploi de nombreux Bruxellois. Elle visait, en outre, à permettre aux chauffeurs, qui avaient dû cesser leurs activités à la suite de la fermeture de la plateforme d'Uber après la décision de la cour d'appel du 23 novembre, de recommencer à travailler. Les seuls chauffeurs n'étant pas autorisés à rouler étaient ceux qui travaillaient moins de vingt heures et ceux dont la demande d'autorisation d'exploiter avait été introduite après le 15 janvier 2021, autrement dit les chauffeurs qui n'ont pas encore de licence bruxelloise à ce jour. Et ce, sans préjuger bien entendu du principe de reconnaissance mutuelle.

L'ordonnance ne vise néanmoins que les licences bruxelloises puisque nous ne pouvons légiférer que pour celles-ci. Elle n'avait pas pour vocation de modifier la situation pour les licences wallonnes et flamandes. Notre souci principal est de préserver l'emploi des Bruxellois. Or, il est un fait que les détenteurs de licences wallonnes et flamandes sont, en grande partie, des Bruxellois qui n'ont pas pu obtenir leur licence à Bruxelles dans la mesure où le processus y est bloqué, mais ces chauffeurs ont leur siège à Bruxelles et y paient leurs impôts.

Il est assez interpellant de voir aujourd'hui la tournure des événements. Bien que la solution trouvée en urgence ne soit pas idéale, elle était nécessaire. Nous nous trouvons dans une situation boiteuse qui n'est pas neuve et l'ordonnance réparatrice n'a pas pour vocation de régler toutes les injustices engendrées depuis des années par le modèle actuel. Nous sommes dans une période transitoire et il n'y a pas lieu d'en profiter pour poser aujourd'hui les jalons de ce que sera le secteur des taxis demain.

L'essentiel pour le groupe DéFI est que les chauffeurs puissent rouler en toute sérénité sans avoir une épée de Damoclès au-dessus de leur tête, et ce, dans l'attente de la réforme globale qui clarifiera les choses et qui règlera définitivement les questions épineuses. L'avenir des licences wallonnes et flamandes, tout comme le numerus clausus et les tarifs, relève de cette réforme globale, de la concertation avec le secteur et du débat parlementaire. Il n'appartient pas à une circulaire, qui est de la compétence exclusive du ministre-président, d'imposer des conditions plus strictes que celles fixées par l'ordonnance et précisées dans les travaux parlementaires. Tout le secteur a besoin de sérénité.

Je tiens encore une fois à rappeler que nous nous trouvons dans une période transitoire, et non dans une pré-réforme. Veillons à en arriver très rapidement à la réforme totale du secteur des taxis, attendue depuis tant d'années.

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) (*en néerlandais*).- *Une proposition de réforme était déjà sur la table sous la législature précédente. Elle a été approuvée en première lecture, mais a ensuite été mise de côté.*

1151 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit)**.- Wie het heeft over een dossier dat de minister-president heeft geërfd van het verleden, herinner ik eraan dat tijdens de vorige regeerperiode een hervormingsvoorstel van toenmalig minister Smet op tafel lag. Dat voorstel werd in eerste lezing goedgekeurd, maar daarna

op de lange baan geschoven. Ik denk niet dat voormalig minister Smet daarvoor verantwoordelijk was.

Meer dan een maand geleden keurden we een noodordonnantie goed voor de chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder. Naar schatting 2.000 chauffeurs konden geen ritten meer uitvoeren na een arrest van het hof van beroep. Het doel van die noodordonnantie was om een overgangsregeling in te voeren voor de Brusselse chauffeurs van verhuurdiensten van voertuigen met een chauffeur tot het Taxiplan definitief in werking treedt.

Er moet absoluut vooruitgang worden geboekt met een definitieve regeling zodat Brusselse chauffeurs die vandaag met Vlaamse of Waalse licenties rijden, tijd krijgen om een Brusselse licentie aan te vragen. Daarmee zullen alle problemen opgelost zijn. De huidige gespannen en onduidelijke situatie toont eens te meer aan dat het Taxiplan enorm dringend is. Wanneer mogen we het voorontwerp verwachten?

1153 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Mijnheer de minister-president, waarom hebt u een circulaire verspreid? Was er objectieve informatie beschikbaar die op een probleem wees?

Ik ben het eens met diegenen die zeggen dat het de bedoeling was om tijdelijk rust te brengen in de sector tot u en de Brusselse regering een definitieve oplossing vinden. Het is in elk geval niet wenselijk om de chaos en onzekerheid voortdurend aan te wakkeren en te versterken.

Ik wil begrijpen waarop dit initiatief is gebaseerd. Net als de heer Loewenstein heb ook ik de indruk dat het ietwat tegenstrijdig is met wat besproken werd tijdens de parlementaire werkzaamheden. Indien iemand dit zou willen aanvechten, zal de noodordonnantie allang niet meer gelden wanneer het geding kan worden behandeld. Zo blijven we in een situatie zitten waarin enerzijds regels gelden en anderzijds interpretaties mogelijk zijn die twijfelachtig zijn en door sommigen wel en door anderen niet worden toegepast.

Ik wil dus weten wat de reden is van de circulaire en nagaan of er geen betere alternatieven zijn. Het belangrijkste is dat we nu onze energie richten op een blijvende oplossing voor de taxisector en alle LVC-licentiehouders, die er hopelijk tegen de zomer zal zijn.

1155 **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- Ik apprecieer het duidelijke standpunt van de Groenfractie.

1155 **De heer Ahmed Mouhssin (Ecolo)** *(in het Frans).*- De heer Handichi blijft maar olie op het vuur gooien. Zou u hem tot de orde kunnen roepen?

1155 **De voorzitter.**- Mijnheer Handichi, ik roep u tot de orde.

Il y a plus d'un mois, nous avons approuvé une ordonnance d'urgence en vue d'introduire un régime transitoire pour les chauffeurs bruxellois des services de VLC, jusqu'à l'entrée en vigueur définitive du plan taxis.

La situation actuelle est tendue et floue pour les détenteurs d'une licence wallonne ou flamande, et montre une fois de plus l'extrême urgence du plan taxis. Quand pouvons-nous espérer recevoir l'avant-projet ?

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- M. le ministre-président, pourquoi avez-vous publié une circulaire ? Je veux comprendre sur quoi repose cette initiative, qui est en contradiction avec ce dont nous avons discuté précédemment. Nous nous retrouvons dans une situation où, d'une part, des règles s'appliquent et, d'autre part, des interprétations discutables sont possibles.

J'aimerais donc savoir quelle est la raison de cette circulaire et s'il n'existe pas de meilleures solutions. Le plus important est de concentrer notre énergie sur une solution pérenne pour le secteur des taxis et tous les titulaires de licence VLC. Nous espérons qu'elle sera en place d'ici l'été.

M. Youssef Handichi (PTB).- Je souhaiterais féliciter le groupe Groen, car il est beaucoup plus clair que le groupe Ecolo.

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo).- M. le président, pouvons-nous tous intervenir à notre gré, comme le fait le PTB ? Si ce n'est pas le cas, je souhaiterais que vous rappeliez M. Handichi à l'ordre. Ses remarques sont désobligeantes et il jette à chaque fois de l'huile sur le feu. C'est devenu une habitude. M. Madrane l'avait déjà rappelé à l'ordre lors d'une séance plénière et je souhaiterais que vous fassiez de même.

M. le président.- M. Handichi, je vous rappelle à l'ordre.

¹¹⁶¹ **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Als de wetgeving tijdens de vorige regeerperiode beter was nageleefd, waren we niet in een situatie als deze beland, waarbij ongeveer tweeduizend personen hun vergunning via de achterdeur hebben verkregen.*

Op 10 december 2021 keurde het parlement een tijdelijke ordonnantie goed, die uitbaters en chauffeurs met een vergunning voor verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder (VVB) toeliet om te werken in het kader van een erkend onlineplatform, als ze aan bepaalde voorwaarden voldeden.

De circulaire die u vernoemt, betreft de controle op taxidiensten en VVB sinds de inwerkingtreding van die ordonnantie. Naast een synthese van de ordonnantie, herinnert de circulaire aan de bestaande wetgeving voor Waalse en Vlaamse houders van een VVB-vergunning. Aangezien er ter zake geen samenwerkingsakkoorden zijn gesloten, kan een vergunning die in een buurgewest is uitgereikt slechts op het Brusselse grondgebied worden gebruikt binnen het kader dat het Grondwettelijk Hof heeft afgebakend.

¹¹⁶³ *(verder in het Nederlands)*

Volgens het beginsel van de wederzijdse erkenning, dat is bekrachtigd door de bijzondere wet en het Grondwettelijk Hof, mogen de Vlaamse en Waalse verhuurders van voertuigen met bestuurder die zich houden aan de geldende regelgeving, vrij hun diensten aanbieden op het grondgebied van de andere gewesten. Op 28 juni 2021 bevestigde de Raad van State de beslissing van het Vlaams Gewest om de Vlaamse vergunning van zes verhuurders van voertuigen met bestuurder die via het Uberplatform op basis van een Platform Rider Association-overeenkomst ritten uitvoerden, na een controle op het Brusselse grondgebied in te trekken. Het Vlaams Gewest stelt dat die zes exploitanten met een Vlaamse vergunning voor verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder zich niet houden aan het decreet door in Brussel diensten te leveren. Het is dus verrassend dat Uber ondanks de uitspraak van de Raad van State ritten op het Brusselse grondgebied blijft uitbesteden aan de houders van een

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Si la loi avait été mieux respectée durant la précédente législature, nous n'en serions pas là. Dans cette situation, en allant d'interprétation en interprétation, 2.000 personnes - c'est le chiffre, non vérifié, d'Uber - ont obtenu une licence de manière détournée.

Je vais faire un peu de droit. Le 10 décembre 2021, le parlement a voté une ordonnance temporaire qui étend aux exploitants, chauffeurs et titulaires d'une autorisation LVC délivrée par la Région avant le 15 janvier ou ayant introduit leur demande avant cette date, et prestant un minimum de vingt heures par semaine, la possibilité d'exploiter un service de taxi dans le cadre des courses attribuées par les plateformes électroniques agréées.

La circulaire que vous évoquez a pour objet de cadrer les contrôles des services de taxi et de LVC à la suite de l'entrée en vigueur de cette ordonnance. Elle en synthétise le contenu et rappelle le cadre légal et jurisprudentiel préexistant pour les canaux concernés, notamment relativement aux courses effectuées par des détenteurs wallons et flamands de licences LVC. En l'absence d'accords de coopération, les autorisations délivrées par les Régions voisines ne peuvent être exploitées sur le territoire bruxellois que dans les limites déterminées par la Cour constitutionnelle dans ses arrêts du 29 avril 2010 pour les LVC et du 8 mars 2012 pour les taxis.

L'arrêt de la cour d'appel du 23 novembre 2021 et l'ordonnance du 10 décembre 2021 apportent également des éléments clés à la politique de contrôle actuelle. Dans son arrêt 41/2010 du 29 avril 2010, la Cour constitutionnelle précise que, selon le principe de reconnaissance mutuelle inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'État, sauf si cette dernière a établi la nécessité d'y imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime.

(poursuivant en néerlandais)

Selon le principe de reconnaissance mutuelle, les loueurs flamands et wallons de voitures avec chauffeur qui respectent la réglementation en vigueur peuvent offrir leurs services sur le territoire des autres Régions.

Le 28 juin 2021, le Conseil d'État a confirmé la décision de la Région flamande de retirer la licence flamande à six loueurs de véhicules avec chauffeur qui effectuaient des courses via la plateforme Uber, au motif qu'ils violaient le décret en fournissant des services à Bruxelles.

Vlaamse vergunning voor verhuurdiensten van voertuigen met bestuurder die de Vlaamse regelgeving schenden.

¹¹⁶⁵ (verder in het Frans)

De houders van Vlaamse of Waalse VVB-vergunningen mogen hun diensten op Brussels grondgebied aanbieden, op voorwaarde dat ze de Brusselse regelgeving naleven. Dat betekent onder meer dat die taxi's hun ritten niet op Brussels grondgebied mogen starten. Het Grondwettelijk Hof stelde dat duidelijk in zijn arrest van 8 maart 2012.

Een Vlaamse of Waalse taxi mag wel van buiten de Brusselse grenzen worden opgeroepen om een klant in Brussel op te pikken. Een klant op Brussels grondgebied afzetten, vormt evenmin een probleem. Omgekeerd geldt hetzelfde: Brusselse taxichauffeurs mogen niet aan Brussels Airport op klanten wachten.

In 2012 werden de taxichauffeurs via een telefooncentrale opgeroepen, vandaag gebeurt dat via de smartphone. De wijze waarop artikel 3 van de ordonnantie wordt overtreden, is echter dezelfde.

¹¹⁶⁷ (verder in het Nederlands)

Het Hof van Beroep bestempelt de ritten die Uber uitbesteedt in zijn arrest van 23 november 2021 als taxidiensten in de zin van de ordonnantie van 27 april 1995. Diezelfde redenering van het Hof van Beroep kan overigens worden toegepast op alle platformen die onder gelijkwaardige voorwaarden ritten uitbesteden. Het is dus niet toegestaan om ritten te laten uitvoeren door exploitanten die niet beschikken over een vergunning voor het uitbaten van een taxidienst, zoals bedoeld in artikel 3 van de ordonnantie.

¹¹⁶⁹ (verder in het Frans)

Het was om dat arrest van het hof van beroep na te leven, dat we een ordonnantie hebben goedgekeurd om VVB-uitbaters in staat

(poursuivant en français)

Les détenteurs de licences wallonnes LVC peuvent tout de même prester leurs services sur le territoire des autres Régions, pour autant qu'ils se conforment à leur propre législation. Ce principe est d'ailleurs bien compris par Uber, car la plateforme n'attribue aucune course aux exploitants LVC bruxellois et wallons, lorsque le point de départ se situe sur le territoire flamand.

Les prestations des taxis des autres Régions doivent également s'inscrire dans le cadre de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012. La Cour juge conforme l'exigence faite aux exploitants de détenir une autorisation de taxi délivrée par la Région de Bruxelles-Capitale, lorsque le point de départ de la course se situe sur le territoire de Bruxelles-Capitale.

Cette disposition n'empêche pas un exploitant des services de taxi d'une autre Région d'entrer sur le territoire de Bruxelles-Capitale afin d'y déposer un client pris en charge en dehors du territoire bruxellois. Elle n'empêche pas non plus que cet exploitant des services de taxi puisse entrer sur le territoire de la Région lorsqu'il y est appelé par un client, à condition que le véhicule ne se trouve pas déjà sur le territoire bruxellois. Cet arrêt de la Cour constitutionnelle avait été prononcé dans le cadre de courses réparties par les centraux téléphoniques à des exploitants des services de taxi des autres Régions, qui positionnaient leur véhicule sur le territoire bruxellois dans l'attente d'une course ou d'une série de courses.

La situation actuelle est exactement identique. Les plateformes électroniques qui répartissent ces courses en violation à l'article 3 de l'ordonnance commettent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché. Le seul élément qui diffère est que ces courses de taxi étaient réparties par radio en 2012 et le sont aujourd'hui par smartphone. C'est par ailleurs sur la base de cette jurisprudence de la Cour constitutionnelle que les taxis bruxellois ne peuvent toujours pas se positionner en Flandre dans l'attente d'une course, notamment à l'aéroport.

(poursuivant en néerlandais)

La Cour d'appel qualifie les courses sous-traitées par Uber de services de taxi au sens de l'ordonnance du 27 avril 1995. Le même raisonnement peut être appliqué à toutes les plateformes qui sous-traitent des courses dans des conditions équivalentes.

(poursuivant en français)

C'est notamment pour respecter l'arrêt de la cour d'appel qualifiant les courses Uber de courses de taxi que le législateur

te stellen hun diensten in het kader van erkende onlineplatformen aan te bieden.

Uiteraard zijn wij niet bevoegd om invulling te geven aan de VVB-regelgeving van de andere gewesten. Volgens het beginsel van wederzijdse erkenning en het vrije verkeer van diensten, zijn de verschillende gewesten verplicht om de vergunning van een ander gewest te erkennen, op voorwaarde dat de dienstverlening niet ingaat tegen de regelgeving van dat gewest.

Ik weet niet hoeveel houders van een Vlaamse of Waalse VVB-vergunning er precies op Brussels grondgebied rijden, maar de Brusselse ordonnantie beïnvloedt hun werk geenszins.

Zeven platformen hebben een erkenningsaanvraag ingediend, waarna vijf erkenningen werden afgegeven. Uiteraard mogen die platformen enkel ritten toewijzen aan VVB-uitbaters die de regelgeving naleven.

De Brusselse steunmaatregelen gaan uitsluitend naar houders van Brusselse vergunningen en naar bedrijven die in het Brussels Gewest gevestigd zijn.

De regering leeft in deze trouwens het meerderheidsakkoord na.

¹¹⁷¹ *De aanpak van de controles zal ik bespreken met Brussel Mobiliteit.*

Terwijl Heetch op onze golflengte lijkt te zitten, heeft Uber allicht het debat van vandaag afgewacht alvorens standpunt in te nemen. Hoe het platform ervoor zorgt dat de wetgeving wordt nageleefd, valt onder zijn verantwoordelijkheid.

¹¹⁷⁵ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Wie niet stevig genoeg in zijn schoenen staat, verschuilt zich achter de wet.*

a adopté l'ordonnance qui permet à certains exploitants de services de LVC titulaires d'une licence bruxelloise de prester des services de taxi dans le cadre de courses attribuées par les plateformes agréées.

En ce qui concerne l'application de l'ordonnance aux chauffeurs LVC flamands et wallons, conformément au principe de répartition des pouvoirs entre les entités fédérées, nous n'avons évidemment pas la compétence matérielle pour légiférer sur les services LVC autorisés par leurs Régions respectives. Le principe de reconnaissance mutuelle consacre la libre circulation des services et des biens entre les entités fédérées et oblige ces entités de reconnaître les autorisations similaires délivrées par une autre entité pour autant que cette autorisation soit exploitée conformément aux règles qui lui sont propres.

Nous ne disposons pas du nombre de détenteurs d'une licence LVC flamande ou wallonne mais aucun de ces chauffeurs ne voit son régime de travail modifié par l'ordonnance que nous avons votée.

Sept plateformes ont introduit à ce jour une demande. Cinq agréments ont été délivrés et deux sont en cours d'analyse. Il est bien entendu qu'elles ne peuvent attribuer des courses de taxi qu'aux exploitants LVC qui respectent les règles fixées dans les législations qui les concernent, dont bien sûr l'ordonnance en question.

La Région bruxelloise n'est pas une zone de non-droit où chacun peut venir faire ce qu'il souhaite. Les autres Régions ont d'ailleurs fixé des règles auxquelles Uber se plie, notamment en Flandre. Lorsque nous avons aidé le secteur des taxis, les seuls bénéficiaires étaient les sociétés situées sur le territoire bruxellois et titulaires de licences bruxelloises. À ce compte-là, vous auriez dû me demander pourquoi nous n'indemnisons pas les titulaires d'une licence LVC flamande ou wallonne à Bruxelles. Nous devons respecter une certaine cohérence.

Pour le reste, j'invite à ceux qui l'auraient oublié de relire l'accord de majorité, tant dans sa lettre que dans son esprit.

Concernant les contrôles, je pense que nous aurons effectivement une réunion avec les services concernés de Bruxelles Mobilité. Pour moi, les choses sont assez claires à cet égard.

Heetch nous a annoncé se conformer à cette interprétation. Ce n'est pas le cas d'Uber, qui attendait certainement le débat d'aujourd'hui avant de se positionner. La manière dont cette société utilise sa plateforme et le respect du cadre font partie de ses responsabilités. Elle est apparemment capable de le faire respecter pour que les chauffeurs Bruxellois n'aillent pas en Flandre ! C'est tout ce que je peux vous dire pour le moment.

M. David Weytsman (MR).- Je n'ai rien appris de nouveau. Quand on n'a pas la carrure pour porter des ambitions politiques, on se cache évidemment derrière des interprétations du droit.

1175 **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Graag een beetje respect! Hoe stevig staat u wel in uw schoenen?*

1175 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *U hebt geen politieke ambitie en verstoep zich dan maar achter juridische interpretaties. Misschien hebt u wettelijk gezien niet helemaal ongelijk, maar daar gaat het niet om. Het gaat om wat er politiek beslist is, en die beslissingen moet u uitvoeren. Drie regeringspartners hebben u duidelijk gezegd dat uw aanpak niet in de geest is van wat binnen de regering én in het parlement is beslist.*

Wat met de duizend zelfstandigen die van de ene dag op de andere hun werk verliezen? Onder hen zijn ook Brusselaars, van wie sommigen een Brusselse vergunning hadden gewild of in de Brusselse regeling hadden willen stappen, maar dat houdt u al een jaar tegen. De voorliggende ordonnantie stelt hen niet in staat te blijven werken. Dat is een politieke kwestie die u moet zien op te lossen.

2105 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- *Mijnheer de minister-president, u schetst het kader en ik geloof best dat dat de regels zijn, maar uw uitleg is natuurlijk niet bevredigend en het stopt hier niet.*

Ten eerste hebben we een nieuwe taxiwetgeving nodig. We vernamen vandaag niet wanneer u die zal voorleggen aan het parlement. Ten tweede zit u niet samen met uw Vlaamse tegenhanger om te bekijken wat er mogelijk is voor de Brusselse chauffeurs die in Vlaanderen of in Wallonië een vergunning zijn gaan halen omdat u er geen meer geeft.

Dat is tenslotte waar het om gaat. U bent gestopt met het verstrekken van vergunningen waardoor die Brusselaars, die hier willen leven en werken, via een ander gewest aan een vergunning moeten geraken.

Overlegt u soms met de andere ministers om te bespreken hoe dit kan worden aangepakt? Het is een probleem dat Brussel overschrijdt. Het zou goed zijn om een oplossing te vinden voor die mensen die van de ene dag op de andere dag hun job verloren omdat u geen vergunningen meer wilt geven.

2107 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Het is hemeltergend hoe u zich constant aan uw verantwoordelijkheid probeert te onttrekken in dit dossier. De meerderheid schuift*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *Le mépris et l'insulte ne sont pas des façons de travailler. Je ne vous parle pas comme ça. Ayez au moins un peu de respect ! Quelle carrure pensez-vous avoir ?*

M. David Weytsman (MR).- *Je pense effectivement que, quand on n'a pas d'ambition politique, on se cache derrière des interprétations juridiques. Vous avez peut-être raison sur certaines de ces interprétations juridiques, je ne le sais pas, mais ce n'est pas de cela dont il est question, M. le ministre-président. Il s'agit de savoir ce qui a été décidé politiquement. Et c'est là votre rôle, M. le ministre-président, appliquer des décisions politiques !*

Il me semble que trois partenaires de ce gouvernement vous ont clairement expliqué que ce n'était pas la philosophie de la décision politique du gouvernement, ni même de celle du parlement. J'ai regretté publiquement votre absence au parlement ce jour-là, parce que je me doutais que vous auriez une interprétation juridique différente. Je n'ai donc rien appris de nouveau.

Que fait-on des 1.000 indépendants qui n'étaient pas du tout informés de votre interprétation juridique et qui, du jour au lendemain, risquent de se retrouver sans travail ? Une partie d'entre eux sont Bruxellois, et certains d'entre eux ont souhaité avoir une licence bruxelloise - que vous bloquez depuis un an - ou entrer dans ce cadre. Mais avec cette ordonnance "sparadrapp bis", que vous avez corédigée, M. le ministre-président, vous ne les laissez pas travailler ! Voilà une question politique à laquelle vous devez répondre, M. le ministre-président.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *M. le ministre-président, nous avons besoin d'une nouvelle législation sur les taxis. Vous ne vous réunissez pas avec votre homologue flamand pour voir ce qui peut être fait pour les chauffeurs bruxellois obligés d'aller chercher une licence en Flandre ou en Wallonie parce que vous n'en délivrez plus.*

Les chauffeurs Bruxellois qui veulent travailler ici doivent désormais obtenir une licence par l'intermédiaire d'une autre Région. Vous concertez-vous avec les autres ministres pour évoquer ce problème, qui ne concerne pas que Bruxelles ?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- *M. le ministre-président, je vous remercie pour ces explications, mais la façon dont vous vous dédouane en permanence de votre responsabilité dans ce*

steeds alle schuld af op Uber, maar de overheid draagt ook verantwoordelijkheid. U hebt de marktomwenteling in de taxisector niet zien aankomen en de wetgeving niet tijdig aangepast.

U stond overigens tijdens de vorige regeerperiode ook al aan het hoofd van de regering. Doordat het Taxiplan zo lang op zich laat wachten, is de situatie nagenoeg onoplosbaar geworden. U moet zich dan ook enigszins tolerant opstellen tijdens deze overgangsperiode, zodat iedereen zijn baan kan blijven uitoefenen.

U hebt ten slotte ook sommige meerderheidsleden een stoot onder de gordel gegeven. De DéFI-fractie en de Vlaamse meerderheidspartijen dachten immers werkelijk dat het akkoord tot resultaat moest hebben dat iedereen zijn beroep kon blijven uitoefenen. Een dergelijke vertrouwensbreuk doet vragen rijzen over het beheer van andere dossiers.

dossier est insupportable. Certains membres de la majorité et vous-même rejetez constamment la faute sur Uber. Je n'ai jamais pris la défense de cette multinationale, mais l'État, la Région bruxelloise et vous-même, qui êtes ministre-président de cette même Région depuis des années, êtes également responsables. En effet, vous n'avez pas vu arriver le chamboulement du marché du taxi. Vous auriez dû adapter la législation en temps et en heure, comme nous sommes nombreux à le demander depuis des années.

Nous pourrions incriminer également Pascal Smet, mais vous étiez tout de même chef de ce gouvernement lors de la législature précédente et vous ne pouvez donc pas vous en laver les mains ! Nous vous demandons aujourd'hui d'assumer vos responsabilités : nous aurions dû disposer d'un plan taxis depuis bien longtemps ; cela nous aurait permis d'éviter ces problèmes. En l'absence de ce plan, la situation actuelle est inextricable, notamment sur le plan social. Nous vous demandons aujourd'hui de faire preuve de tolérance au cours de cette période transitoire, afin de permettre à chacun de travailler.

Autre point insupportable : vous avez visiblement fait un coup bas à votre majorité. Je crois certains collègues issus de celle-ci lorsqu'ils disent qu'ils pensaient vraiment que l'accord dont nous parlons était supposé permettre à tout un chacun de continuer à travailler. Ils se retrouvent aujourd'hui tout étonnés, affirment qu'il ne s'agit pas de l'accord auquel ils croyaient être parvenus au niveau politique. Les partis Ecolo et PS semblent jouer un jeu, mettant ainsi au pied du mur les membres de DéFI et les partenaires flamands de la majorité. Il me semble qu'il s'agit d'une rupture de confiance fondamentale dans cette gestion régionale. Je me demande quels sont les autres dossiers que votre gouvernement gère de la sorte.

²¹⁰⁹ **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- *U hebt ons niets nieuws geleerd. U lijkt steeds uw verantwoordelijkheden te vergeten om ze maar niet te moeten opnemen, ondanks de dramatische situaties op het terrein.*

Deze problemen vereisen een politiek antwoord, geen college rechtsgeleerdheid.

M. Youssef Handichi (PTB).- Nous avons assisté à une leçon de droit, mais, comme mes collègues l'ont dit précédemment, nous n'avons rien appris de nouveau. Vous semblez oublier que vous êtes ministre-président de cette Région, mais vos oublis ne sont pas une coïncidence : ils vous permettent d'échapper à certaines questions, de ne pas y répondre, malgré la situation dramatique sur le terrain. Pourtant, c'est votre travail.

Je vous ai questionné quant à votre vision du secteur des taxis sans Uber et quant à l'avancement de l'application publique. Ce sont des questions politiques qui requièrent des réponses idoines, pas une leçon de droit. Vous êtes le premier responsable de cette situation catastrophique qui dure depuis plus de sept ans, même si vous voulez visiblement vous en dédouaner.

²¹¹¹ **De heer Hicham Talhi (Ecolo)** (in het Frans).- *Het was nuttig om eraan te herinneren dat wij als parlement ook wetgever zijn en dat onze teksten juridisch waterdicht moeten zijn. Ik wijs de heer De Beukelaer erop dat het cdH in de vorige regering zat en dus een grote verantwoordelijkheid draagt.*

Als Brussels parlements lid kom ik op voor Brussel. Waarom is niemand verontwaardigd als een platform wel de Vlaamse, maar

M. Hicham Talhi (Ecolo).- M. le ministre-président, certaines paroles prononcées ici ne sont pas dignes d'un débat parlementaire et je tiens à vous exprimer tout mon soutien et toute ma confiance.

Contrairement à ce qu'ils prétendent, certains ont peut-être appris beaucoup de choses et commencent à comprendre le dossier. Il était utile de rappeler que nous faisons aussi du droit au

niet de Brusselse regelgeving volgt? De CEO van Uber roept op om de wet te overtreden; zo nodig zal hij de boetes wel betalen.

Mijnheer de minister-president, de belangrijkste vraag hebt u beantwoord: er komt een vergadering met Brussel Mobiliteit over de controles. Ik neem aan dat die controles dan binnenkort versterkt zullen worden?

Tot slot roep ik de MR en de PS, die in Wallonië in de meerderheid zitten, op om ervoor te ijveren dat de Waalse markt wordt opengesteld voor VVB-licenties.

parlement et que les textes que nous sommes censés voter doivent être solides sur le plan juridique.

Certains vous rappellent vos responsabilités historiques. J'ai presque l'impression qu'on vous demande de légiférer de manière rétroactive. Je souhaiterais rappeler à M. De Beukelaer que le groupe cdH faisait partie du précédent gouvernement et qu'il a une part de responsabilité encore plus importante dans cette affaire. En effet, M. Carlo Di Antonio, ancien ministre wallon de la mobilité, a distribué des licences LVC en Wallonie alors qu'il n'y avait pas de marché pour ce secteur.

En ma qualité de parlementaire bruxellois, j'agis pour Bruxelles. Je ne comprends pas que personne ne s'offusque du fait qu'une plateforme respecte les réglementations flamandes, mais pas bruxelloises. Cette situation m'indigne. Un patron d'entreprise incite ses sous-traitants à violer la législation en leur disant qu'il paiera les amendes si nécessaire. Je souhaiterais qu'on s'interroge sur la possible responsabilité pénale du patron d'Uber. Une ordonnance a été votée, et je souhaite que les décisions soient appliquées.

M. le ministre-président, vous avez répondu à la question principale : une réunion à propos des contrôles aura lieu avec Bruxelles Mobilité. J'en déduis que vous n'êtes pas satisfait de la nature des contrôles et j'espère qu'ils seront renforcés sous peu.

Enfin, j'ajouterai un dernier mot pour les membres des groupes MR et PS. Ils font partie de la majorité en Wallonie et je les invite à faire en sorte d'ouvrir le marché wallon afin qu'aucun chauffeur ne perde son revenu.

M. Jamal Ikazban (PS). - Je remercie le ministre-président pour sa réponse tout à fait limpide. Seuls ceux qui ne veulent pas comprendre n'auront pas compris.

J'attends avec beaucoup d'impatience les contrôles annoncés.

Si la réponse donnée par le ministre-président est juridique, elle est aussi politique, puisque - même si certains veulent le nier - le grand responsable de la situation chaotique actuelle est clairement la société Uber. Uber a en effet fait croire à tout le monde qu'on pouvait proposer un service de taxi sans respecter les règles, et elle a été condamnée à deux reprises par la justice. L'autre responsable est le laisser-faire. Le ministre-président M. Vervoort a d'ailleurs indiqué dans sa réponse que, si l'on n'avait pas laissé faire, si l'on n'avait pas délivré...

(Inaudible)

M. Youssef Handichi (PTB). - Alors bloquons Uber !

M. Jamal Ikazban (PS). - Vous feriez mieux de vous taire, vous dont on ne comprend même pas bien la position.

Les autres responsables sont ces élus qui ont fait croire que l'on pouvait proposer un service de taxi comme si de rien n'était.

²¹¹³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).* - Ik kijk vol ongeduld uit naar de aangekondigde controles.

Het antwoord van de minister-president was glashelder en wel degelijk politiek. Sommigen weigeren toe te geven dat Uber verantwoordelijk is voor deze chaos. Het andere probleem is dat we het gewoon toestaan.

(Onverstaanbaar)

²¹¹³ **De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).* - Waarom blokkeren we Uber dan niet?

²¹¹³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).* - U zwijgt beter, want uw standpunt is niet eens duidelijk.

Bovendien hebben sommigen, zonder de omzendbrieven af te wachten, de Uberchauffeurs van alles beloofd, onder meer dat ze taxidiensten mochten leveren.

2119 **De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- Met deze omzendbrief worden er voorwaarden opgelegd die nog strenger zijn dan diegene die het parlement met een ordonnantie wilde invoeren. De toekomst van de Waalse en Vlaamse licenties of de numerus clausus zijn allemaal belangrijke kwesties die moeten worden uitgeklaard in het kader van het Taxiplan, en niet eerder.

In het regeerakkoord staat dat er op termijn alleen nog Brusselse licenties zullen zijn en dat er een overgangperiode moet komen zodat houders van Vlaamse of Waalse licenties in het Brusselse systeem kunnen stappen.

Met deze noodordonnantie wilden we de gemoederen bedaren en de chauffeurs weer aan de slag laten gaan, maar deze netelige kwestie moet worden opgelost met de ordonnantie.

2121 **Mevrouw Els Rochette (one.brussels-Vooruit).**- Wanneer kunnen we het voorontwerp van het Taxiplan verwachten? Iedereen wacht daarop. Dat voorontwerp is het meest dringend om werk te maken van een goed en kwaliteitsvol personenvervoer in dit gewest. Het is de enige manier om de polarisatie en het tegen elkaar opzetten van Uber- en taxichauffeurs definitief op te lossen. We moeten daar heel snel werk van maken.

2123 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik hoop voor dit jaar op een goed Taxiplan dat tot een definitieve pacificatie kan leiden. Groen is absoluut geen fan van platformeconomie, waarbij grote multinationals mensen kunnen uitbuiten door de regels op het vlak van arbeidsrecht te overtreden. Dat standpunt verkondigt Groen al lang en we zullen dat blijven doen.

Het is voor Groen echter wel essentieel dat, als we maatregelen nemen, dat niet ten koste gaat van mensen met kwetsbare profielen die intussen in die situatie moeten werken. We moeten

Après le vote de l'ordonnance, certains n'ont même pas attendu les circulaires explicatives et interprétatives pour en expliciter le contenu aux uns et aux autres. Ce n'est pas mon problème si certains ont promis monts et merveilles à des personnes qui avaient déjà été instrumentalisées et manipulées par Uber.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le ministre-président a précisé que le bon usage demandait le respect de la législation. En effet. Mais le bon usage veut aussi que le parlement et l'intention du législateur, qui fait partie intégrante de la législation, soient respectés.

Par cette circulaire, on impose des conditions plus restrictives que le dispositif de l'ordonnance qui a été votée, dont les travaux parlementaires constituent la ratio legis. Il est important de le rappeler. Cette circulaire ne doit pas constituer une réforme avant l'heure, ni trancher des questions qui doivent l'être via la réforme globale. L'avenir des licences wallonnes et flamandes ou le numerus clausus font partie des questions importantes à trancher dans le cadre du plan taxis, pas avant.

Pourquoi régler, à quelques petits mois de la mise en œuvre de cette réforme, une situation épineuse qui dure depuis des années ? Ce n'est pas ce qui a été validé par le gouvernement, le 9 décembre 2021.

L'accord de majorité et son esprit visent en effet à ce qu'il n'y ait plus que des licences bruxelloises et à mettre en place un processus et une période transitoire pour que les détenteurs de licences wallonnes et flamandes roulant à Bruxelles puissent un jour basculer sur le régime bruxellois. Il est important de respecter l'esprit de l'accord de gouvernement, mais il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs !

Nous avons imaginé cette ordonnance réparatrice pour apaiser les esprits et permettre aux chauffeurs de reprendre le travail. Ces questions épineuses doivent être réglées dans le cadre de l'ordonnance relative au plan taxis, pas avant.

Mme Els Rochette (one.brussels-Vooruit) *(en néerlandais).*- *Quand pouvons-nous espérer recevoir l'avant-projet du plan taxis ? Ce plan est le seul moyen de mettre un terme à la polarisation et l'opposition entre les chauffeurs Uber et les chauffeurs de taxi.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Pour mon groupe, il est essentiel que le plan taxis ne soit pas adopté au détriment des personnes vulnérables et mène à une pacification définitive.*

Je suis surpris par la succession des événements. Le cabinet du ministre-président a publié l'ordonnance sparadrap 1, suivie de l'ordonnance sparadrap 2, qui a été approuvée par le parlement. Peu après, une circulaire a été envoyée.

er ons bewust van zijn dat Brussel al zeven jaar lang signalen gegeven heeft dat het wel mogelijk was om voor dergelijke platformen te werken.

Ik ben een beetje verrast door de opeenvolging van de gebeurtenissen. Vanuit het kabinet van de minister-president kwam noodordonnantie 1, gevolgd door noodordonnantie 2, die goedgekeurd werd door het parlement. Kort daarop komt er dan een omzendbrief.

2123 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.-** Noodordonnantie 1 kwam van Uber.

2123 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Als dat zo is, was dat niet duidelijk. Ik kreeg enkel de mail te zien van uw kabinetschef.

2123 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.-** In het begin wist ik dat zelf ook niet.

2123 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Dat is dan nadien bekend geraakt. Ik kon enkel zien dat het uw kabinetschef was die de tekst had verstuurd om die in het parlement af te werken. Dat hebben wij ook loyaal gedaan.

2123 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.-** Dat denk ik niet!

2135 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- We hebben die documenten ontvangen via uw kabinet. Maar dan hoor ik de heer Ikazban hier allerlei zaken verklaren, terwijl de PS hierin een grote verantwoordelijkheid draagt en over de nodige hefbomen beschikt.

De buitenlandse voorbeelden, waar Uberchauffeurs nu een werknemersstatuut hebben, zijn er gekomen via de bevoegdheden economie en werk. Ook daarvoor is de PS bevoegd. Niets houdt u tegen.

2135 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.-** U bedoelt op het federale niveau?

2135 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Inderdaad, de PS is bevoegd voor werk en economie op het federale niveau en kan het platform ook daar beter reglementeren.

2141 *(verder in het Frans)*

Dat moet in goed overleg en in alle transparantie gebeuren.

2143 **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *De Vlaamse en Waalse licenties kwamen pas in een later stadium aan bod, nadat er alarmbellen waren afgegaan, neem ik aan.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *L'ordonnance sparadrap 1 venait d'Uber.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Ce n'était pas très clair.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Au début, je l'ignorais aussi.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *J'ai uniquement pu constater que votre chef de cabinet avait envoyé le texte pour qu'il soit finalisé au parlement. Nous avons travaillé loyalement.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Je ne pense pas !*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *Les exemples étrangers, où les chauffeurs d'Uber ont désormais le statut de salarié, ont vu le jour par le biais des compétences de l'économie et du travail. Le PS les détient.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Vous voulez dire au niveau fédéral ?*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *En effet.*

(poursuivant en français)

Il importe de le faire en bonne concertation et avec la transparence requise envers toutes les parties impliquées, afin que les chauffeurs et leurs familles ne se retrouvent pas dans des situations de crise en raison d'un manque de clarté.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'affaire des licences flamandes et wallonnes n'a pas été abordée lors des nombreuses discussions qui ont précédé l'ordonnance "sparadrap". Cela s'est

Deze ordonnantie loopt vooruit op de komende hervorming. Ik wil niet dat ze ons achteraf aanwrijven dat we niet meer terug kunnen en voor voldongen feiten staan.

Overigens hoorde ik van een afgevaardigde van de VVB-chauffeurs dat zij een Waalse of Vlaamse vergunning hadden aangevraagd om de Brusselse wetgeving te omzeilen, niet omdat ze geen Brusselse vergunning meer kregen.

passé dans un second temps, j'imagine à la suite de signaux d'alerte.

J'ai toujours dit que cette ordonnance anticipait la future réforme. Je ne veux pas que l'on nous rétorque à l'avenir que, puisque nous avions autorisé "de manière sauvage" les licences flamandes et wallonnes à fonctionner à Bruxelles, nous ne pouvons pas revenir en arrière. Il faut fixer une limite et discuter dans le cadre de la réforme, et non l'inverse qui nous mènerait au fait accompli.

En outre, j'ai entendu le représentant des chauffeurs LVC déclarer que des chauffeurs avaient pris des licences flamandes et wallonnes car cela leur permettait de ne pas respecter la législation sur les limousines bruxelloises et d'acheter d'autres voitures. Ils n'ont jamais dit que c'était parce qu'ils ne recevaient plus de licences de la Région bruxelloise. Cela remonte à janvier de l'année passée, ne me faites pas croire que toutes ces licences ont été demandées après. Jusqu'où ira ce cirque ? Ne nous faisons pas passer pour des idiots.

2145 **De heer Arnaud Verstraete (Groen).**- Ik ben het met u eens, mijnheer de minister-president, dat het de bedoeling is om uiteindelijk te evolueren naar de definitieve situatie, die we zullen zien in het Taxiplan. Als dat geleidelijk kan gaan, is dat des te beter. Het moet echter van bij het begin duidelijk zijn wat er van iedereen wordt verwacht en wat er zal worden beslist. We moeten toch erkennen dat het hobbelige parcours met de verschillende noodordonnanties beter had gekund.

Het is goed dat we nu aan een definitieve oplossing kunnen werken en zo de pacificatie kunnen bewerkstelligen.

2151 **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Uber wil dat de numerus clausus verdwijnt, maar daarover verschillen de chauffeurs met VVB-licenties van mening. Hun visie is genuanceerder dan hier wordt voorgesteld.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- *L'objectif est bien entendu d'évoluer vers la situation finale, qui figurera dans le plan taxis. Néanmoins, il faut déterminer clairement dès le départ ce que l'on attend de chacun et ce qui sera décidé, afin de parvenir à la pacification.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Réfléchissez bien aussi au concept de numerus clausus. L'objectif d'Uber est que ce numerus clausus saute, que ce soit de l'intérieur ou de l'extérieur. Sur cet aspect-là, les chauffeurs de limousine ne partagent pas la vision d'Uber. J'attire donc l'attention de ceux qui souhaitent se faire bien voir de ces chauffeurs : leur perception est un peu plus nuancée que celle présentée aujourd'hui.

2151 **De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).**- *Daar ben ik het mee eens, maar wat stelt u voor?*

M. Youssef Handichi (PTB).- Je suis d'accord avec vous, mais que proposez-vous ?

2151 **De voorzitter.**- Ik wil het actualiteitsdebat hierbij afsluiten. Het is duidelijk dat iedereen spoedig wil debatteren over een definitieve ordonnantie.

M. le président.- Nous allons devoir clôturer ce débat d'actualité, qui était intéressant et utile. Comme vous l'avez entendu, M. le ministre-président, la demande récurrente est que l'on puisse discuter au plus vite d'une ordonnance définitive.

2151 **De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).**- *Het overleg met de organisaties loopt. Ik hoop dat de tekst binnenkort in tweede lezing besproken wordt en naar de Raad van State kan.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Les concertations avec les organisations sont en cours. Nous espérons que le texte passera prochainement en seconde lecture et devant le Conseil d'État.

2159 **De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).**- *Ik ben voorstander van een numerus clausus, ongeacht het standpunt van Uber.*

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je tiens simplement à préciser que je suis favorable à un numerus clausus. Uber peut avoir sa position, cela m'est bien égal.

- *De incidenten zijn gesloten.*

- *Les incidents sont clos.*