DOC 56 **1905/001**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 november 2026

WETSVOORSTEL

**tot instelling van een plafond
voor het commissieloon
dat taxireserveringstussenpersonen aanrekenen**

(ingediend door de heer Paul Magnette c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

18 novembre 2026

PROPOSITION DE LOI

**plafonnant
les commissions prélevées
par les intermédiaires de réservation de taxis**

(déposée par M. Paul Magnette et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe een maximumbedrag in te stellen voor het commissieloon dat taxireserveringstussenpersonen aanrekenen.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à plafonner les commissions prélevées par les intermédiaires de réservation de taxis.

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
VB	:	*Vlaams Belang*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
PS	:	*Parti Socialiste*
PVDA-PTB	:	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Les Engagés	:	*Les Engagés*
Vooruit	:	*Vooruit*
cd&v	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
Anders.	:	*Anders.*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
ONAFH/INDÉP	:	*Onafhankelijk-Indépendant*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		*Abréviations dans la numérotation des publications:*	
DOC 56 0000/000	*Parlementair document van de 56e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 56 0000/000*	*Document de la 56e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
QRVA	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*	*QRVA*	*Questions et Réponses écrites*
CRIV	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*	*CRIV*	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
CRABV	*Beknopt Verslag*	*CRABV*	*Compte Rendu Analytique*
CRIV	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*	*CRIV*	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN	*Plenum*	*PLEN*	*Séance plénière*
COM	*Commissievergadering*	*COM*	*Réunion de commission*
MOT	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*	*MOT*	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Betaald personenvervoer per taxi is een gewestbevoegdheid.[1] De drie gewesten hebben in dat verband regelgeving ingevoerd omtrent de toegang tot het beroep, de voorwaarden voor de uitbaters en de voertuigen, de nadere regels voor het verrichten van de diensten en, naargelang van de toepasbare regelingen, de tarieven en de transparantie ervan.[2]

De voorbije jaren hebben reserveringstussenpersonen, in de volksmond beter bekend als "digitale platformen", de taxisector ingrijpend veranderd, vooral in de grote agglomeraties.

Zulke operatoren bieden zelf geen vervoerdiensten aan, maar zijn wel uitgegroeid tot een belangrijke schakel om klanten te bereiken. In sommige grote steden zijn ze zelfs het voornaamste of, meer nog, het enige kanaal waarlangs men een taxi kan reserveren.

Die dominante positie, die in bepaalde grote agglomeraties al langer een feit is en nu ook in andere steden tot stand komt, ontspruit aan een uitgekiende strategie: in een eerste fase worden beide partijen gelokt met aantrekkelijke voorwaarden, waarna die, zodra alle alternatieven vrijwel zijn weggeconcurreerd, eenzijdig worden aangepast.

In Brussel bijvoorbeeld lagen de commissielonen aanvankelijk rond 15 %. Tegenwoordig lopen ze echter op tot 35 % per rit – meer dan een verdubbeling dus op enkele jaren tijd. Dat zet druk op de netto-inkomsten van taxichauffeurs en -bedrijven, die hun tarieven bovendien al geplafonneerd zien door gewestelijke regelgeving. Die trend is overigens niet eigen aan de taxisector. Er wordt al even fel tegen van leer getrokken in de sector van de maaltijdbezorging, waar dezelfde platformen dezelfde logica toepassen met dezelfde gevolgen. Het is evenmin een zuiver Brussels fenomeen: ook andere Europese grootsteden ontsnappen er niet aan en zonder ingrijpen

1 Zie artikel 6, § 1, X. 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, die de gewesten wat vervoer betreft de bevoegdheid geeft over "het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur".

2 Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (Vlaams Gewest).
Ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten (Brussels Hoofdstedelijk Gewest).
Decreet van 28 september 2023 betreffende de diensten voor het vervoer van personen over de weg tegen vergoeding door middel van voertuigen met een kleine capaciteit (Waals Gewest).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le transport rémunéré de personnes par taxi constitue une compétence régionale[1]. À ce titre, les trois Régions ont adopté des réglementations encadrant notamment l'accès à la profession, les conditions applicables aux exploitants et aux véhicules, les modalités de prestation des services ainsi que, selon les régimes applicables, les tarifs et la transparence tarifaire[2].

Depuis plusieurs années, les intermédiaires de réservation, communément désignés sous le terme de "plates-formes numériques", ont profondément transformé le secteur des taxis, en particulier dans les grandes agglomérations.

Ces opérateurs qui ne prestent pas eux-mêmes de services de transport sont devenus un canal d'accès majeur à la clientèle. Dans certaines grandes villes, il s'agit même du principal, voire de l'unique canal d'intermédiation entre clients et services de taxi.

Cette position dominante s'est construite dans certaines grandes agglomérations ou se construit dans d'autres villes à travers une stratégie bien identifiée: proposer dans un premier temps des conditions attractives pour capter les deux côtés du marché, puis, une fois les alternatives pratiquement inexistantes, modifier unilatéralement ces conditions.

À titre d'exemple, dans notre capitale, les commissions, qui se situaient initialement autour de 15 %, atteignent aujourd'hui jusqu'à 35 % du montant de chaque course – soit plus du double en quelques années – comprimant les revenus nets des chauffeurs et des exploitants dont les tarifs sont, par ailleurs, plafonnés par la réglementation régionale. Ce phénomène n'est pas propre au secteur taxi – il est dénoncé avec la même force dans la livraison de repas à domicile, où les mêmes plates-formes ont reproduit la même logique avec les mêmes effets – ni à la Région bruxelloise – il concerne d'autres grandes villes d'Europe et, sans intervention du législateur, peut

1 Voyez l'article 6, § 1er, X. 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui attribue aux Régions la compétence "en ce qui concerne le transport (…) du transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs".

2 Décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré (Flandre).
Ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis (Bruxelles-Capitale).
Décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité (Wallonie).

van de wetgever zullen nog andere Belgische steden, inclusief de kleine en middelgrote, die trend volgen.

Wanneer de concurrentie eerlijk verloopt, kan zij een drijvende kracht vormen achter innovatie en kwalitatieve dienstverlening, wat zowel de sector als de consumenten ten volle ten goede komt. Eerlijke concurrentie veronderstelt stabiele en transparante spelregels die door alle partijen worden nageleefd. Dergelijke platforms kunnen echter eenzijdig tariefvoorwaarden opleggen aan operatoren, die geen reëel alternatief meer hebben. Dat doet ernstige vragen rijzen over de naleving van de voorwaarden voor eerlijke concurrentie.

De gewesten nemen volop hun verantwoordelijkheid. Zo heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een actieplan met zes pijlers voor de taxisector uitgewerkt. Evenzo staat in de Waalse beleidsverklaring te lezen dat de regering werkt aan wetgeving die vergelijkbaar is met die in Vlaanderen, in samenwerking met de taxisector: een enkele Waalse vergunning, beschikbaarheid van vergunningen, redelijke tarieven, ondersteuning van de vergroening van het wagenpark.

Tegelijk vallen het toezicht op machtsposities, de bestrijding van oneerlijke handelspraktijken en de regulering van concurrentieverstorend gedrag onder de bevoegdheid van de federale overheid.

De bijzondere wet tot hervorming der instellingen kent de bevoegdheid op het gebied van het mededingingsrecht en het recht inzake de handelspraktijken uitsluitend toe aan de federale overheid.[3] Bovendien is de federale overheid bevoegd voor het prijsbeleid.[4] Zij mag prijsinstrumenten gebruiken om de eerlijke mededinging op de markt te beschermen. Dergelijke maatregelen kunnen betrekking hebben op de prijzen van diensten en producten die zowel onder de gewestelijke of gemeenschapsbevoegdheden als onder de federale bevoegdheden vallen, op voorwaarde dat de maatregel ertoe strekt de inflatie tegen te gaan of de mededinging te vrijwaren.[5]

Dit wetsvoorstel strekt er geenszins toe het betreffende gewestbeleid te beïnvloeden. Evenmin heeft het betrekking op de economische relatie tussen een passagier en een taxi-exploitant. Het betreft uitsluitend die tussen een platform en een taxi-exploitant, wat een afzonderlijke zakelijke relatie is. Dit wetsvoorstel beoogt de handelsbetrekkingen tussen ondernemingen opnieuw

[3] Artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

[4] Artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

[5] Belgische Senaat, Stuk 5-2232/5, raadpleegbaar op *https://www.senate.be/www/?LANG=nl&MIval=publications%2FviewPubDoc&TID=83.897.146.*

se produire ailleurs dans le pays, y compris dans les villes de petite ou moyenne taille.

La concurrence, lorsqu'elle est loyale, est un moteur d'innovation et de qualité de service dont le secteur et les consommateurs bénéficient pleinement. Une concurrence loyale suppose des règles du jeu stables, transparentes et respectées par tous les acteurs. Or, la capacité de ces plates-formes à imposer unilatéralement des conditions tarifaires à des opérateurs qui n'ont plus d'alternative réelle soulève de sérieuses questions quant au respect des conditions d'une concurrence saine.

Les Régions assument pleinement leurs responsabilités. C'est à ce titre, notamment, que la Région bruxelloise a lancé un plan d'action en six axes pour le secteur des taxis. De même, la déclaration de politique régionale wallonne prévoit que le gouvernement travaille "à une législation semblable à celle de la Flandre, en collaboration avec le secteur des taxis: licence unique wallonne, disponibilité des licences, tarification raisonnable, soutien au verdissement du parc".

Pour autant, l'encadrement des positions dominantes, la lutte contre les pratiques commerciales déloyales et la régulation des comportements anticoncurrentiels relèvent des compétences fédérales.

La loi spéciale de réformes institutionnelles attribue à l'autorité fédérale, seule, la compétence du droit de la concurrence et du droit des pratiques de commerce[3]. De plus, l'autorité fédérale est compétente en matière de politique des prix[4]. Elle peut à ce titre utiliser les instruments de la politique des prix afin de préserver la concurrence. Dans ce cadre, les mesures qu'elle prend peuvent porter sur les prix de services et de produits relevant aussi bien des compétences régionales ou communautaire que des compétences fédérales, à condition que le but réel de la mesure soit la lutte contre l'inflation ou la protection de la concurrence[5].

La présente proposition de loi ne vise, en aucun cas, influer sur les politiques régionales concernées. Elle ne concerne pas, non plus, la relation économique entre un passager et un exploitant de taxi. Elle vise uniquement la mise en relation entre une plate-forme et un exploitant de taxi, qui est une relation commerciale distincte. Cette proposition poursuit un objectif de rééquilibrage

[3] Article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 4°, de la loi du 8 août 2980 de réformes institutionnelles.

[4] Article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 3°, de la loi du 8 août 2980 de réformes institutionnelles.

[5] Sénat de Belgique, doc 5-2232/5. Document disponible à l'adresse suivante: *https://www.senate.be/www/?LANG=fr&MIval=publications%2FviewPubDoc&TID=83.897.146.*

in balans te brengen, eerlijke-concurrentievoorwaarden te vrijwaren en de economische levensvatbaarheid van de taxi-exploitanten te beschermen.

Daarom bevat het wetsvoorstel een wettelijke limiet voor de vergoeding die reserveringstussenpersonen mogen ontvangen voor de taxiritten die zij regelen.

Het voorgestelde maximum bedraagt 10 % van de ritprijs die de klant daadwerkelijk betaalt. Dat tarief is een normatieve keuze om te voorkomen dat de platforms een te groot deel van de ritprijs krijgen, al zullen zij tegelijk een vergoeding blijven ontvangen voor de diensten die zij leveren.

des relations commerciales entre entreprises, de préservation de conditions de concurrence loyales et de protection de la viabilité économique des exploitants.

À cette fin, la proposition prévoit d'instaurer une limite légale à la rémunération que les intermédiaires de réservation peuvent percevoir à l'occasion des courses de taxi qu'ils facilitent.

Le plafond proposé est fixé à 10 % du prix de la course effectivement payé par le client. Ce taux constitue un choix normatif destiné à limiter la part de la valeur de la course captée par l'intermédiation, tout en permettant aux plates-formes de percevoir une rémunération pour les services qu'elles fournissent.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Art. 2

In dit artikel worden de begrippen "taxidienst" en "reserveringstussenpersoon" gedefinieerd.

1° Het begrip "taxidienst" wordt ook in andere federale wetgeving vermeld, maar zonder definitie. Zo komt het voor in:

— artikel 44*bis*, § 1, derde lid, a), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, ingevoegd bij de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen;

— artikel 499 van het nieuwe Strafwetboek, waarin afzetterij van vervoer wordt gedefinieerd als het opzettelijk gebruikmaken van een taxidienst of het huren van een huurrijtuig, wetende dat men in de volstrekte onmogelijkheid verkeert om te betalen;

— het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg, waarin eveneens wordt verwezen naar het begrip "taxi" zonder het verder te definiëren.

Teneinde het gewestelijke beleid ongemoeid te laten, stellen de indieners voor het begrip "taxidienst" te definiëren via een verwijzing naar de ter zake vigerende gewestelijke regelgeving. Meer specifiek gaat het om artikel 2, 1°, van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten (Brussels Hoofdstedelijk Gewest), artikel 2,

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Art. 2

Cet article définit les notions de service de taxi et d'intermédiaire de réservation.

1° La notion de "service de taxi" apparaît dans d'autres législations fédérales, sans y être définie. À titre d'exemple, on peut citer:

— l'article 44*bis*, § 1er, alinéa 3, a), du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise;

— l'article 499 du nouveau Code pénal qui définit la grivèlerie de transport comme le fait de, délibérément, utiliser un service de taxi ou prendre en location une voiture de louage alors que l'on sait qu'on est dans l'impossibilité absolue de payer;

— l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique fait également référence à la notion de taxi mais sans la définir.

Afin de ne pas influer sur les politiques régionales, il est donc proposé définir le "service de taxis" par référence à la réglementation régionale applicable. Il s'agit en l'occurrence de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis (Région de Bruxelles-Capitale); de l'article 2, 5°, du décret du

5°, van het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (Vlaams Gewest) en artikel 1, 1°, van het decreet van 28 september 2023 betreffende de diensten voor het vervoer van personen over de weg tegen vergoeding door middel van voertuigen met een kleine capaciteit (Waals Gewest).

2° Het is de bedoeling een eenduidige, federaal geldende definitie aan te reiken voor het begrip "reserveringstussenpersoon", rekening houdend met de reeds op gewestniveau gehanteerde definities.

In de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt "reserveringstussenpersoon" gedefinieerd als: "elke natuurlijke of rechtspersoon die, op welke wijze dan ook, tegen vergoeding tussenkomt in de terbeschikkingstelling op de markt van taxidiensten, de promotie van taxidiensten op de markt verzorgt of diensten aanbiedt die de exploitanten en de klanten en gebruikers in staat stellen met elkaar in contact te treden".

Het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer van het Vlaams Gewest definieert "tussenpersoon" als: "elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die op eender welke wijze tegen betaling bemiddelt bij het aanbieden van diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt, promotie maakt voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer op de markt of diensten aanbiedt via dewelke exploitanten en kandidaat-klanten rechtstreeks met elkaar in contact kunnen treden".

Het decreet van 28 september 2023 betreffende de diensten voor het vervoer van personen over de weg tegen vergoeding door middel van voertuigen met een kleine capaciteit van het Waals Gewest definieert "de dienst voor elektronische vervoersbemiddeling" als: "de natuurlijke of rechtspersoon die een bezoldigde activiteit uitoefent waardoor, door middel van een elektronisch platform, exploitanten in contact kunnen worden gebracht met personen die zich binnen een vooraf bepaald kader wensen te verplaatsen".

Art. 3

Dit artikel verduidelijkt het toepassingsgebied van dit wetsvoorstel. Het is van toepassing op de handelsrelaties tussen een taxidienst en een reserveringstussenpersoon, waarbij het om twee verschillende natuurlijke of rechtspersonen gaat.

29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré (Région flamande) et de l'article 1er, 1°, du décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité (Région wallonne).

2° Il s'agit de proposer une définition univoque de l'intermédiaire de réservation, applicable au niveau fédéral, tout en tenant compte des définitions retenues par les Régions.

L'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis de la Région de Bruxelles-Capitale définit "l'intermédiaire de réservation" comme suit: "toute personne, physique ou morale, qui, de quelque façon que ce soit, intervient contre rémunération dans la mise à disposition sur le marché de services de taxis, assure la promotion des services de taxis sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux clients et usagers d'entrer en contact".

Le décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré de la Région flamande définit "l'intermédiaire" comme suit: "toute personne physique ou morale qui, de quelle façon que ce soit, intervient contre rémunération, dans la mise à disposition sur le marché de services de transport particulier rémunéré, assure la promotion de services de transport particulier rémunéré sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux candidats-clients d'entrer directement en contact".

Le décret du 28 septembre 2023 relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité de la Région wallonne définit "le service d'intermédiation électronique de transport" comme suit: "la personne physique ou morale qui exerce une activité rémunérée permettant, au moyen d'une plate-forme électronique, de mettre en relation des exploitants avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé".

Art. 3

Cet article clarifie le champ d'application de la présente proposition de loi. Elle s'applique aux relations commerciales entre un service de taxi et un intermédiaire de réservation, étant entendu qu'il s'agit de deux personnes, physiques ou morales, différentes.

Art. 4

Dit artikel bepaalt dat het totale commissieloon dat een reserveringstussenpersoon inhoudt op de prijs van een taxirit, niet meer zal mogen bedragen dan 10 % van de daadwerkelijk door de klant betaalde prijs.

Art. 5

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van deze wet. Teneinde de reserveringstussenpersonen de tijd te geven hun werking aan te passen, wordt bepaald dat deze wet in werking treedt de eerste dag van de derde maand na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 4

Cet article prévoit que la commission totale prélevée par un intermédiaire de réservation sur le prix d'une course de taxi ne pourra désormais plus excéder 10 % du prix réellement payé par le client pour cette course.

Art. 5

Cet article règle l'entrée en vigueur de la présente loi. Afin de laisser le temps aux intermédiaires de réservation d'adapter leur fonctionnement, il est prévu une entrée en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Paul Magnette (PS)
Patrick Prévot (PS)
Sophie Thémont (PS)
Hugues Bayet (PS)
Ridouane Chahid (PS)
Christophe Lacroix (PS)
Khalil Aouasti (PS)
Caroline Désir (PS)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “taxidienst”: de dienst zoals omschreven in de toepasselijke gewestelijke regelgeving;

2° “reserveringstussenpersoon”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, op welke wijze ook, tegen vergoeding tussenkomt bij het op de markt aanbieden van taxidiensten, taxidiensten op de markt promoot of diensten aanbiedt waarmee de exploitanten en de klanten en gebruikers met elkaar in contact kunnen komen.

Art. 3

Deze wet is van toepassing op de handelsrelaties tussen een taxidienst en een reserveringstussenpersoon.

Art. 4

Het totale commissieloon dat een reserveringstussenpersoon inhoudt op de prijs van een taxirit, mag niet meer bedragen dan 10 % van de daadwerkelijk door de klant betaalde prijs.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

5 november 2026

PROPOSITION DE LOI

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l’article 74 de la Constitution.

Art. 2

Pour l’application de la présente loi, on entend par:

1° “service de taxis”: le service défini par la réglementation régionale applicable;

2° “intermédiaire de réservation”: toute personne, physique ou morale, qui, de quelque façon que ce soit, intervient contre rémunération dans la mise à disposition sur le marché de services de taxis, assure la promotion des services de taxis sur le marché ou offre des services permettant aux exploitants et aux clients et usagers d’entrer en contact.

Art. 3

La présente loi s’applique aux relations commerciales entre un service de taxi et un intermédiaire de réservation.

Art. 4

La commission totale prélevée par un intermédiaire de réservation sur le prix d’une course de taxi ne peut excéder 10 % du prix réellement payé par le client pour cette course.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

5 novembre 2026

Paul Magnette (PS)
Patrick Prévot (PS)
Sophie Thémont (PS)
Hugues Bayet (PS)
Ridouane Chahid (PS)
Christophe Lacroix (PS)
Khalil Aouasti (PS)
Caroline Désir (PS)

Centrale drukkerij - Imprimerie centrale