

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1990-1991

7 NOVEMBER 1990

ONTWERP VAN VERORDENING

houdende vaststelling van de tarieven
die van toepassing zijn voor het
bezoldigd vervoer van personen per taxi

VERSLAG
uitgebracht namens de Commissie
van Binnenlandse Zaken belast
met de lokale besturen en
de agglomeratiebevoegdheden
door de heer PATERNOSTER

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : mevr. Creyf, voorzitter; de heren Escolar, Parmentier, mevrouwen Guillaume, Mouzon, de heer Michel, mevr. Dereppe, de heren Harmel, Duponcelle.

2. Plaatsvervanger : de heer Paternoster, rapporteur.

3. Andere leden van de Raad : mevr. de T'Serclaes, de heren De Berlangeer, De Bie.

Zie :

Stuk van de Raad :

A-68/1 : Ontwerp van verordening.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

7 NOVEMBRE 1990

PROJET DE REGLEMENT

fixant le tarif applicable
pour le transport rémunéré
de personnes par taxis

RAPPORT
fait au nom de la Commission
des Affaires intérieures,
chargée des pouvoirs locaux et
des compétences d'agglomération
par M. PATERNOSTER

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : M^{me} Creyf, président; MM. Escolar, Parmentier, M^{mes} Guillaume, Mouzon, M. Michel, M^{me} Dereppe, MM. Harmel, Duponcelle.

2. Membre suppléant : M. Paternoster, rapporteur.

3. Autres membres du Conseil : M^{me} de T'Serclaes, MM. De Berlangeer, De Bie.

Voir :

Document du Conseil :

A-68/1 : Projet de règlement.

I. Uiteenzetting door de Minister van Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid

De tariefbepaling inzake taxi's is nog steeds een nationale bevoegdheid, maar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest heeft een afwijking gevraagd.

Onder invloed van de stijgende levensduurte (en nu ook van de stijgende energieprijzen) zijn regelmatig aanpassingen van de tarieven noodzakelijk. De tarieven van de taxi's te Brussel liggen op een gemiddeld niveau ten overstaan van de ons omringende landen en zijn vergelijkbaar met de andere agglomeraties in België.

Beheerders van taximaatschappijen en de sociale partners hebben gevraagd de tarieven die vastlagen sedert 1986 te herzien.

Een taxitarief bestaat uit drie parameters :

1. kilometerprijs;
2. opnemingsgeld;
3. wachtgeld per uur.

De voorgestelde kilometerprijs te Brussel hangt af of men binnen de grenzen van de 19 gemeenten blijft (35 fr.) ofwel die grenzen overschrijdt (70 fr.). Naast het opnemingsgeld, dient ook het wachtgeld gedefinieerd te worden. Er werd een akkoord bereikt dat beneden of aan 15 km/u de taximeter zal overschakelen op de tarifiering met wachtgeld per uur (rekening houdende met het fileprobleem te Brussel).

De nationale Minister van Economische Zaken heeft een opnemingsgeld toegekend van 90 fr. (i.p.v. de gevraagde 95 fr. en de huidige 85 fr.) en heeft het behoud van het wachtgeld dat reeds 560 fr. bedroeg, toegestaan. Wij hebben de kilometerprijs beperkt tot 35 fr. (i.t.t. de nationale tarifiering van 42 fr.) omdat een aantal ritten over de grens van de agglomeratie gaan, waar het tarief verdubbelt.

II. Algemene bespreking

Een lid vraagt waarom de nationale tarieven niet gewoon worden toegepast. Volgens de Minister gebeurt dit niet omdat de ritten in Brussel trager verlopen dan in een middelgrote provinciestad. Aanpassingen zijn en waren vroeger reeds nodig. Voor de taxi gaat er immers veel meer tijd verloren.

I. Exposé du Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau

La réglementation des tarifs en matière de taxis est toujours une compétence nationale mais la Région de Bruxelles-Capitale a sollicité des dérogations.

En raison de l'accroissement du coût de la vie (auquel s'ajoute aujourd'hui l'augmentation des prix de l'énergie) des adaptations régulières du tarif s'avèrent indispensables. Le tarif des taxis bruxellois est d'un niveau moyen par rapport aux pays limitrophes et est comparable à celui en vigueur dans les autres agglomérations de Belgique.

Les exploitants des sociétés de taxis et les partenaires sociaux ont demandé à revoir un tarif resté inchangé depuis 1986.

Un tarif de taxi se compose de trois paramètres :

1. prix kilométrique;
2. prise en charge;
3. heure d'attente.

Le prix kilométrique proposé à Bruxelles variera : dans les limites des 19 communes, il s'élève à 35 F; lorsqu'on quitte les 19 communes, il passe à 70 F. Outre la prise en charge, il y a encore lieu de fixer le prix de l'heure d'attente. Il est convenu qu'à 15 km/heure ou en-deçà, le taximètre passera au tarif d'heure d'attente (compte tenu des problèmes d'embouteillage à Bruxelles).

Le Ministre national des Affaires économiques a accordé une prise en charge de 90 F (au lieu des 95 F demandés et des 85 F actuels) et a accordé le maintien du tarif d'attente à 560 F. Nous avons limité le prix kilométrique à 35 F (contrairement au tarif national qui est de 42 F) parce qu'un certain nombre de courses vont au-delà des limites de l'agglomération où le tarif est doublé.

II. Discussion générale

Un membre demande pourquoi on n'applique pas simplement le tarif national. D'après le Ministre, cela ne se fait pas parce que les courses à Bruxelles sont moins rapides que dans une ville de province de taille moyenne. Des adaptations sont nécessaires et l'étaient déjà auparavant. En effet, le taxi perd beaucoup plus de temps.

Nationaal tarief		Brussel	
Kilometerprijs	42	35/70	(vroeger 31/62)
Opnemingsbedrag	70	90	(vroeger 85)
Wachtgeld	500	560	(onveranderd)

Een ander lid vraagt wat die prijzen precies dekken, welke boekhoudkundige gegevens tot die prijsbepaling geleid hebben. De Minister antwoordt dat hij zich hiervoor gebaseerd heeft op de aanwijzingen van de betrokken beroepsorganisaties via rondetafelconferenties en ad hoc commissievergaderingen. De uiteindelijke prijs is een vertaling van de prijs van de wagen, de verzekeringen, het loon van de chauffeur, de kostprijs van de brandstof en dergelijke. Brusselse taxi's zijn niet overdreven duur op voorwaarde dat het officiële tarief toegepast wordt.

Een derde lid wenst te weten van wie de vraag naar de tariefverhogingen uitgegaan is. De Minister antwoordt dat de beroepsorganisaties en de beheerders van de taximaatschappijen dit initiatief genomen hebben. Op vraag van een ander lid of alle maatschappijen die verhoging aangevraagd hebben, stelt de Minister dat er een vrij grote eensgezindheid bestond. De nieuwe tarieven zullen in ieder geval door iedereen toegepast moeten worden. Het aanplakbriefje met de vermelding van de verhoging van 8 % als overgangsmaatregel (art. 4) wordt door de administratie afgeleverd.

Een vierde lid vraagt de Minister de controle strenger te houden. Zo gebeurt het dat taxichauffeurs hun bekwaamheidscertificaat doorspelen. Eenzelfde taxi wordt soms door verschillende chauffeurs bestuurd. Volgens de Minister is dit laatste zeer goed mogelijk omdat de exploitatievergunning aan de eigenaar afgeleverd wordt die verschillende chauffeurs voor zich kan laten werken. Waar men echter moet op letten is dat de chauffeurs erkend zijn. In Brussel rijden er 1.500 taxi's en zijn er 3.200 erkende chauffeurs. Hetzelfde lid begrijpt moeilijk waarom de overgangsmaatregel waarvan sprake in artikel 4 slechts 8 % bedraagt terwijl het tarief van de kilometerprijs volgens zijn berekeningen met 13 % verhoogt (van 31 fr. naar 35 fr.). Volgens de Minister neemt het lid niet alle parameters in beschouwing en gaat het wel degelijk om een tariefverhoging van 8 % (zie bijlage).

Een ander lid vraagt beneden welke snelheid het wachtgeld per uur voor het nationale tarief geldt en waarom tarieven I en II zo ver uit elkaar liggen. Het lid vraagt ook of het nationale tarief dit jaar aangepast werd. De Minister wijst erop dat er in kleinere steden minder tijd verloren wordt met wachten in verkeersopstoppen en dat de overschakeling daar volgens de nationale tarifiering gebeurt, namelijk beneden de grens van 11,9 km/u. Wat het hoge tarief II betreft moet men vermelden dat de taxi bij het terugkomen naar de agglomeratie meestal geen klant meevoert.

Tarif national		Bruxelles	
Prix kilométrique	42	35/70	(auparavant 31/62)
Prise en charge	70	90	(auparavant 85)
Attente	500	560	(inchangé)

Un autre membre demande à quoi correspondent exactement ces prix et quelles sont les données comptables qui ont conduit à ces chiffres. Le Ministre répond qu'il s'est basé pour ce faire sur les indications des organisations professionnelles concernées recueillies lors de tables rondes et de réunions de commissions ad hoc. Le prix définitif reflète le prix du véhicule, les assurances, le salaire du chauffeur, le prix du carburant et autres. Les taxis bruxellois ne sont pas exagérément chers, à condition que le tarif officiel soit appliqué.

Un troisième membre souhaite savoir de qui émane la demande d'augmentation du tarif. Le Ministre répond que ce sont les organisations professionnelles et les exploitants des sociétés de taxis qui en ont pris l'initiative. A la demande d'un autre membre qui souhaite savoir si toutes les sociétés ont demandé cette hausse, le Ministre affirme que le consensus était assez large. Le nouveau tarif devra de toute manière être appliqué par tout le monde. L'affichette portant la mention de l'augmentation de 8 % à titre transitoire (art. 4) est délivrée par l'administration.

Un quatrième membre demande au Ministre d'effectuer un contrôle plus strict. Il arrive en effet que des chauffeurs de taxis se passent leur certificat de capacité. Un même taxi est parfois conduit par plusieurs chauffeurs. Selon le Ministre, cette dernière situation peut fort bien se présenter car l'autorisation d'exploiter est délivrée au propriétaire qui peut faire travailler plusieurs chauffeurs pour lui. Néanmoins, il faut veiller à ce que les chauffeurs soient accrédités. A Bruxelles, il y a 1.500 taxis et 3.200 chauffeurs accrédités. Le même membre comprend difficilement pourquoi la mesure transitoire dont il est question à l'article 4 se monte seulement à 8 % alors que le tarif du prix kilométrique augmente de 13 % (de 31 F à 35 F). Le Ministre répond que le membre ne prend pas tous les paramètres en considération et qu'il s'agit bien d'une augmentation de 8 % (voir annexe).

Un autre membre demande en-deçà de quelle vitesse l'heure d'attente est en vigueur pour le tarif national et pourquoi il y a une si grande différence entre le tarif I et le tarif II. Il demande également si le tarif national a été adapté cette année. Le Ministre souligne que, dans de plus petites villes, on perd moins de temps dans les embouteillages de circulation et que le passage au tarif d'attente se fait alors en-deçà de la limite de 11,9 km/heure, conformément à la tarification nationale. En ce qui concerne le prix élevé du tarif II, il ne faut pas oublier que le taxi, lorsqu'il

Dat is dus een verloren rit. Als men echter het bedrag totaliseert (tarieven I en II), is de prijs per rit niet zo hoog. Wat het nationale tarief betreft werd de laatste wijziging toegekend in december 1989.

Een lid stelt voor de Brusselse taxi's makkelijker herkenbaar te maken (cfr. yellow cabs te New-York). Dit zou oneerlijke praktijken moeilijker maken, de controle vergemakkelijken en aldus voor de klant meer garantie betekenen qua prijs en service. Op die manier zou men ook het onderscheid kunnen maken tussen de Brusselse taxi's en de taxi's die van buiten het Gewest komen en een ander tarief hanteren. Volgens de Minister is de Brusselse taxiwereld te verscheiden om zo iets op een uniforme manier op te leggen. De officiële taxi's hebben trouwens een duidelijke vermelding « TAXI » op het dak.

Een ander lid wijst op het probleem van het forfait-verhuursysteem, waarbij een chauffeur mits betaling van een fikse som voor eigen rekening rijdt (zonder sociale bescherming). De Minister is zich bewust van dit probleem. Hij onderstreept het belang van een voldoende aantal controleurs. De Minister ziet weinig verband tussen dit fenomeen en het niveau van het tarief. Bij de bestrijding van dergelijke fenomenen is niet alleen de controle vanwege de administratie belangrijk (er zijn nu zeven controleurs en er zullen er nog aangeworven worden). De Minister rekent ook op de geest van corporatisme van de taxichauffeurs die dergelijke misbruiken moeten signaleren.

Een lid vraagt of de Minister voorstellen kan formuleren voor nieuwe taxistandplaatsen. De Minister wijst erop dat het oprichten en afschaffen van standplaatsen tot een gemeentelijke bevoegdheid hoort. Als er plaatsen verdwijnen is dit niet zo dramatisch omdat er reeds veel taxi's functioneren met een oproepsysteem met zender en ontvanger.

Een lid stelt de vraag of de kennis van het Nederlands bij de chauffeurs getest wordt. De Minister zegt dat privé-bedrijven niet onderworpen zijn aan de taalwetgeving.

Wat het aantal taxi's in Brussel betreft onderzoekt de Minister in samenwerking met de maatschappijen of er voor het ogenblik een bijkomende vraag bestaat.

Een ander lid vraagt zich af waarom er voor de tariefbepaling een referendum georganiseerd werd. Op deze manier werd de traditie van sociaal overleg genegeerd en werd er teveel tijd verloren vooraleer de aanpassing een feit was. De Minister wijst erop dat sommigen de representativiteit van sommige vereni-

revient vers l'agglomération, ne transporte généralement pas de client. Il s'agit donc d'une course perdue. Toutefois, si l'on globalise les montants de la course (tarif I + tarif II), le prix par km n'est pas tellement élevé. En ce qui concerne le tarif national, la dernière modification a été accordée en décembre 1989.

Un membre propose de faciliter la reconnaissance des taxis bruxellois (cfr. les yellow cabs à New-York). Cela ferait obstacle aux pratiques malhonnêtes et faciliterait les contrôles. Il y aurait donc une plus grande garantie pour le client quant au prix et au service. Il serait également possible, de cette manière, de différencier les taxis bruxellois des taxis en provenance d'autres Régions qui appliquent un autre tarif. D'après le Ministre, le monde des taxis bruxellois est trop diversifié pour imposer un système de ce type de manière uniforme. Les taxis officiels sont d'ailleurs équipés sur leur toit d'un signal qui les identifie (TAXI).

Un autre membre souligne le problème de la pratique du forfait location, où un chauffeur roule pour son compte (sans protection sociale) moyennant paiement d'une forte somme. Le Ministre est conscient de ce problème. Il souligne l'importance d'un nombre suffisant de contrôleurs. Le Ministre voit peu de rapport entre ce phénomène et le niveau du tarif. Pour combattre ce type de phénomène, ce n'est pas seulement le contrôle de l'administration qui est important (il y a actuellement sept contrôleurs et d'autres recrutements sont prévus). Le Ministre compte également sur l'esprit corporatif des chauffeurs de taxi qui sont tenus de signaler de tels abus.

Un membre demande si le Ministre peut formuler des propositions en ce qui concerne de nouveaux emplacements réservés aux taxis. Le Ministre souligne que l'aménagement et la suppression d'emplacements réservés aux taxis sont de la compétence des communes. La suppression d'emplacements n'est pas tellement dramatique parce que de nombreux taxis fonctionnent dès à présent avec un système d'appel par émetteur-récepteur.

Un membre demande si l'on teste la connaissance du néerlandais chez les chauffeurs. Le Ministre déclare que les entreprises privées ne sont pas soumises à la législation linguistique.

Pour ce qui est du nombre de taxis à Bruxelles, le Ministre examine avec les sociétés s'il existe actuellement une demande supplémentaire.

Un autre membre se demande pourquoi on a organisé un référendum avant l'adaptation des tarifs. De cette façon, on a fait fi de la concertation sociale traditionnelle et on a perdu trop de temps avant de réaliser l'adaptation. Le Ministre signale que certains ont mis en doute la représentativité de certaines

gingen betwijfelden. Hij wou ook de opinie kennen van groepen die niet aangesloten zijn. Een lid vraagt of het een referendum betreft of een enquête. De Minister antwoordt dat alle exploitanten, ook de individuele, werden betrokken bij deze raadpleging.

III. Bespreking van de artikelen

Artikelen 1 en 2

Artikelen 1 en 2 worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Artikel 3

Artikel 3 wordt aangenomen met 6 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 4

Een lid vraagt hoe de taximeters op het nieuwe tarief afgesteld zullen worden. De Minister antwoordt dat dit gebeurt door een erkende firma. Vermits het gaat om 1.500 wagens zal dit toch de nodige tijd vragen. Om deze reden is een overgangsbepaling voorzien waarbij de prijs van de rit mag verhoogd worden met 8 %.

Een ander lid stelt dat, gelet op artikelen 48 en 36 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, en artikel 69 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, een verordening van de Raad het lid van de Executieve dat bevoegd is voor de uitoefening van een bevoegdheid van de Executieve niet kan aanwijzen. Het lid dient een amendement (nr. 1) in.

Het amendement (nr. 1) wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het geamendeerde artikel 4 wordt aangenomen met 6 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 5

Hetzelfde lid dient een amendement (nr. 2) in met dezelfde verantwoording. Het amendement wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het geamendeerde artikel 5 wordt aangenomen met 7 stemmen en 1 onthouding.

associations. Il souhaitait également connaître l'opinion de groupes non affiliés. Un membre demande s'il s'agissait d'une enquête ou d'un référendum. Le Ministre répond que tous les exploitants, y compris les exploitants individuels, ont été associés à cette consultation.

III. Discussion des articles

Articles 1^{er} et 2

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 8 membres présents.

Article 3

L'article 3 est adopté par 6 voix pour et 2 abstentions.

Article 4

Un membre demande comment on règlera les taximètres sur le nouveau tarif. Le Ministre répond que c'est une entreprise agréée qui s'en charge. Comme 1.500 voitures sont concernées, l'opération demandera malgré tout un certain temps. C'est la raison pour laquelle les prix de la course peuvent être majorés de 8 % à titre transitoire.

Un autre membre estime que, vu les articles 48 et 36 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, et l'article 69 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, il n'appartient pas à un règlement du Conseil de désigner le membre de l'Exécutif compétent pour exercer une compétence de l'Exécutif. Le membre dépose un amendement (n° 1).

L'amendement (n° 1) est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

L'article 4 amendé est adopté par 6 voix pour et 2 abstentions.

Article 5

Le même membre dépose un amendement (n° 2) justifié de la même manière. L'amendement est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

L'article 5 amendé est adopté par 7 voix pour et 1 abstention.

Artikel 6

Artikel 6 wordt aangenomen met 6 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 7

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel

Het geamendeerde ontwerp van verordening wordt in zijn geheel aangenomen met 6 stemmen voor en 2 onthoudingen.

Het onderhavige verslag wordt bij eenparigheid van de 8 aanwezige leden aangenomen.

De Rapporteur,
L. PATERNOSTER

De Voorzitter,
S. CREYF

Article 6

L'article 6 est adopté par 6 voix pour et 2 abstentions.

Article 7

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet de règlement, tel qu'amendé, est adopté par 6 voix pour et 2 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le Rapporteur,
L. PATERNOSTER

La Présidente,
S. CREYF

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

ONTWERP VAN VERORDENING

houdende vaststelling van de tarieven die van toepassing zijn voor het bezoldigd vervoer van personen per taxi

Artikel 1. — Dit besluit regelt een aangelegenheid bedoeld bij artikel 108ter, § 2, van de Grondwet.

Art. 2. — Deze verordening is van toepassing op de exploitanten van een taxidienst, houders van een vergunning afgeleverd door de diensten van de Brusselse Agglomeratie.

Art. 3 — Het tarief voor het vervoer per taxi wordt als volgt vastgesteld :

1. Kilometerprijs :	
– tarief I :	35 fr.
– tarief II :	70 fr.
2. Opnemingsbedrag :	90 fr.
3. Wachtgeld per uur :	560 fr.

Art. 4. — Als overgangsmaatregel en uiterlijk tot een door de Executieve vastgestelde datum, mogen de exploitanten van voertuigen uitgerust met taximeters die nog niet werden afgesteld op de door onderhavige verordening toegelaten tarieven, de ritprijs aangeduid door de taximeter op basis van het vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening geldende tarief, verhogen met 8 %.

Deze toelating is ondergeschikt aan de voorwaarde dat op de taximeter een aanplakbriefje is aangebracht met de volgende vermelding :

« De prijs aangeduid door deze taximeter mag worden verhoogd met 8 %, fooi inbegrepen, krachtens de agglomeratieverordening van... ».

Art. 5. — De Executieve stelt de datum vast waarop alle exploitanten van voertuigen uitgerust met een taximeter hun teller aan het door deze verordening vastgestelde tarief moeten hebben aangepast.

Art. 6 — Het besluit van de Agglomeratieraad van 10 februari 1988 houdende wijziging der tarieven voor het vervoer per taxi wordt opgeheven.

Art. 7. — Deze verordening treedt in werking de dag waarop ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

PROJET DE REGLEMENT

fixant le tarif applicable pour le transport rémunéré de personnes par taxis

Article 1^{er}. — Le présent règlement règle une matière visée à l'article 108ter, § 2, de la Constitution.

Art. 2. — Le présent règlement est applicable aux exploitants d'un service de taxis titulaires d'une autorisation délivrée par les services de l'Agglomération bruxelloise.

Art. 3. — Le tarif pour le transport par taxis est fixé comme suit :

1. Prix kilométrique :	
– en tarif I :	35 F
– en tarif II :	70 F
2. Prise en charge :	90 F
3. Heure d'attente :	560 F

Art. 4. — A titre transitoire et au plus tard jusqu'à une date fixée par l'Exécutif, les exploitants de voitures munies d'un taximètre qui n'est pas encore réglé sur les tarifs autorisés par le présent règlement, peuvent majorer de 8 % le prix de la course indiqué par le taximètre sur base du tarif en vigueur avant la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Cette autorisation est subordonnée à la condition que le taximètre porte une affiche avec la mention suivante :

« Le prix indiqué par ce taximètre peut être majoré de 8 %, pourboire inclus, en vertu du règlement d'agglomération du... ».

Art. 5. — L'Exécutif fixe la date à laquelle tous les exploitants de voitures munies d'un taximètre devront avoir adapté leur compteur au tarif fixé par le présent règlement.

Art. 6. — La délibération du Conseil d'Agglomération du 10 février 1988 modifiant les tarifs pour les transports par taxis est abrogée.

Art. 7. — Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

BIJLAGE I

**AMENDEMENTEN INGEDIEND
IN DE COMMISSIE
OP HET ONTWERP VAN VERORDENING
HOUDENDE VASTSTELLING VAN DE TARIEVEN
DIE VAN TOEPASSING ZIJN
VOOR HET BEZOLDIGD VERVOER
VAN PERSONEN PER TAXI
(A-68/1 - 89/90)**

Nr. 1

Artikel 4

In alinea 1, de woorden « de Minister bevoegd inzake bezoldigd vervoer van personen », te doen vervangen door « de Executieve ».

VERANTWOORDING

Gelet op artikelen 48 en 36 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, en artikel 69 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kan een verordening van de Raad het lid van de Executieve dat bevoegd is voor de uitoefening van een bevoegdheid van de Executieve niet aanwijzen.

Nr. 2

Artikel 5

De woorden « de Minister bevoegd inzake bezoldigd vervoer van personen », te doen vervangen door « de Executieve ».

VERANTWOORDING

Gelet op artikelen 48 en 36 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, en artikel 69 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, kan een verordening van de Raad het lid van de Executieve dat bevoegd is voor de uitoefening van een bevoegdheid van de Executieve niet aanwijzen.

ANNEXE I

**AMENDEMENTS DEPOSES
EN COMMISSION
AU PROJET DE REGLEMENT
FIXANT LE TARIF APPLICABLE
POUR LE TRANSPORT REMUNERE
DE PERSONNES
PAR TAXIS
(A-68/1 - 89/90)**

N° 1

Article 4

Au 1^{er} alinéa, remplacer les mots « le Ministre ayant le transport rémunéré de personnes dans ses attributions » par les mots « l'Exécutif ».

JUSTIFICATION

Vu les articles 48 et 36 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, et article 69 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il n'appartient pas à un règlement du Conseil de désigner le membre de l'Exécutif compétent pour exercer une compétence de l'Exécutif.

N° 2

Article 5

Remplacer les mots « Le Ministre ayant le transport rémunéré de personnes dans ses attributions » par les mots « L'Exécutif ».

JUSTIFICATION

Vu les articles 48 et 36 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, et article 69 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, il n'appartient pas à un règlement du Conseil de désigner le membre de l'Exécutif compétent pour exercer une compétence de l'Exécutif.

BIJLAGE II**Berekening van het verhogingspercentage**

Het verhogingspercentage werd unilateraal door de nationale Minister van Economische Zaken vastgesteld op $\pm 8\%$.

Dit percentage wordt door de diensten van het Ministerie van Economische Zaken niet op elke prijsparameter berekend, (nr. 1 tot nr. 3 hieronder), maar wel op een combinatie van deze drie parameters, die de waarde van een gemiddelde standaardrit vertegenwoordigen (nr. 4): de beroepssector stemt ermee in dat deze gemiddelde rit op 4 km met 3 minuten wachttijd wordt bepaald.

De voorgestelde verhoging is bijgevolg een verhoging van iets meer dan 8%, die door de Minister van Economische Zaken werd aanvaard.

Vergelijkende tabel van het huidig tarief en het ontwerp van verhoging

	Huidig tarief	Voor-gesteld tarief	
1. Kilometerprijs	31 fr.	35 fr.	+ 12,90 %
2. Opnemingsgeld	85 fr.	90 fr.	+ 5,88 %
3. Wachtgeld per uur	560 fr.	560 fr.	
4. Gemiddelde rit	237 fr.	258 fr.	+ 8,86 %

ANNEXE II**Calcul du pourcentage d'augmentation**

Le pourcentage d'augmentation a été fixé unilatéralement par le Ministre national des Affaires économiques à $\pm 8\%$.

Ce pourcentage est calculé par les services du Ministère des Affaires économiques non pas sur chaque paramètre de prix (n° 1 à n° 3 ci-dessous), mais bien sur une combinaison de ces trois paramètres, représentant la valeur d'une course moyenne type (n° 4): cette course moyenne acceptée par l'ensemble de la profession, est fixée à 4 kilomètres avec 3 minutes d'attente.

L'augmentation proposée représente dès lors une augmentation d'un peu plus de 8%, qui a été acceptée par le Ministre des Affaires économiques.

Tableau comparatif du tarif actuel et du projet d'augmentation

	Tarif actuel	Tarif en projet	
1. Prix kilométrique	31 F	35 F	+ 12,90 %
2. Prise en charge	85 F	90 F	+ 5,88 %
3. Heure d'attente	560 F	560 F	
4. Course moyenne	237 F	258 F	+ 8,86 %

BIJLAGE III**Standplaats van de taxi's op 30 september 1989**

190 plaatsen voor 856 wagens.

Aantal voertuigen die mogen rijden

1983 : 1.455
1984 : 1.448
1985 : 1.424
1986 : 1.416
1987 : 1.404
1988 : 1.403
1989 : 1.478 (75 vergunningen afgeleverd door het College van de Agglomeratie op 31 mei 1989).
1990 : 1478

ANNEXE III**Emplacements des taxis au 30 septembre 1989**

190 stationnements pour 856 voitures.

Nombre de véhicules autorisés à circuler

1983 : 1.455
1984 : 1.448
1985 : 1.424
1986 : 1.416
1987 : 1.404
1988 : 1.403
1989 : 1.478 (75 autorisations délivrées par le Collège d'Agglomération le 31 mai 1989).
1990 : 1478

BIJLAGE IV

ANNEXE IV

Taxi-tarieven

	Luik	Charleroi	Namen	Antwerpen	Gent	Oostende
Opnemingsgeld	70	(*)	70	90	85	70
Km I	42	(*)	33	41	40	25
Km II	84	(*)	—	—	—	—
Wachtgeld per uur	500	(*)	500	560	600	500

(*) Elke maatschappij bepaalt haar eigen tarieven overeenkomstig de wet, voor zoverre ze het door het Ministerie van Economische Zaken vastgelegde maximumbedrag niet overschrijdt.

Tarifs taxis

	Liège	Charleroi	Namur	Anvers	Gand	Ostende
Prise en charge	70	(*)	70	90	85	70
Km I	42	(*)	33	41	40	25
Km II	84	(*)	—	—	—	—
Heure d'attente	500	(*)	500	560	600	500

(*) Chaque société détermine ses propres tarifs conformément à la loi, pour autant qu'ils ne dépassent pas le montant maximum prévu par le Ministère des Affaires économiques.