

**CONSEIL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 1991-1992

10 DECEMBRE 1991

PROJET DE REGLEMENT

**portant taxe et surtaxes
en matière d'exploitation de services
de taxis**

PROJET DE REGLEMENT

**établissant diverses redevances
en matière de transport rémunéré
de personnes**

RAPPORT

fait au nom
de la Commission des Finances,
du Budget, de la Fonction publique,
des Relations extérieures et
des Affaires générales

par M. Serge de PATOUL

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: M. Poulet, Président; MM. André, Cools, Debry, De Coster, de Patoul, Harmel, Maingain, Moureaux, Rens.
2. Membres suppléants: MM. de Lobkowicz, Escolar, van Eyll.
3. Autres membres du Conseil: M. Duponcelle.

Voir:

Document du Conseil :
A-160/1 - 91/92 : Projet de règlement.

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 1991-1992

10 DECEMBER 1991

ONTWERP VAN VERORDENING

**met betrekking tot de taks
en de bijkomende taksen inzake de exploitatie
van taxidiensten**

ONTWERP VAN VERORDENING

**houdende vaststelling
van verscheidene retributies inzake
bezoldigd vervoer van personen**

VERSLAG

namens de Commissie
voor Financiën, Begroting,
Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen
en Algemene Zaken uitgebracht

door de heer Serge de PATOUL

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heer Poulet, Voorzitter; de heren André, Cools, Debry, De Coster, de Patoul, Harmel, Maingain, Moureaux, Rens.
2. Plaatsvervangers: de heren de Lobkowicz, Escolar, van Eyll.
3. Andere leden van de Raad: de heer Duponcelle.

Zie:

Stuk van de Raad :
A-160/1 - 91/92 : Ontwerp van verordening.

I. Discussion générale

Le Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau déclare que le texte des deux projets de règlement n'a pas subi de modification par rapport à celui qui est en vigueur pour l'année en cours.

Un membre fait état d'informations parues dans la presse à propos du mécontentement des chauffeurs de taxi. Il demande au Ministre de faire le point à propos du conflit entre les chauffeurs de taxi bruxellois et ceux de la périphérie.

Le Ministre déclare que la difficulté majeure provient du fait que la situation sur le terrain ne tient pas compte de la division du pays en trois Régions. Cela crée une situation d'injustice à laquelle il faudrait pouvoir mettre fin par un accord interrégional. Le Ministre est conscient qu'on touche là aux conceptions mêmes de notre fédéralisme, et qu'il sera donc difficile d'obtenir cet accord.

Le Ministre fait état de difficultés similaires en France, à Marseille et à La Rochelle notamment.

Un autre membre estime qu'il y a une incohérence dans la rédaction de l'article 9. Selon lui, les «périodes déterminées» ne se rapportent pas uniquement à l'article 8, mais également à l'article 7. Il propose dès lors de remplacer les mots «à l'article précédent» par les mots «aux articles précédents».

Le Ministre marque son accord sur cette modification.

Un autre membre demande si la loi impose le renouvellement annuel de cette taxe. Il croit savoir qu'au niveau communal un règlement de taxe reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas modifié.

Il considère par ailleurs que, même si les taux n'ont pas été adaptés, les diverses redevances sont relativement élevées, notamment la taxe d'exploitation qui s'élève à 11.000 F par an.

Le Ministre conteste cette dernière affirmation. Les taux n'ont pratiquement pas changé depuis dix ans. En outre, le relèvement des taux serait nécessaire afin de pouvoir renforcer le service de contrôle.

Si l'on prend à nouveau la comparaison avec Marseille (850.000 habitants par rapport à Bruxelles et sa périphérie qui en comptent environ 1.300.000), on constate que la ville française compte 18 contrôleurs - nombre qui va être porté à 25 - là où Bruxelles n'en compte que 6.

I. Algemene bespreking

De Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid zegt dat de tekst van de twee ontwerpen van verordening ongewijzigd gebleven is.

Een lid maakt melding van informatie die in de pers verschenen is over de ontevredenheid van de taxichauffeurs. Hij verzoekt de Minister een stand van zaken op te maken in het conflict tussen de Brusselse taxichauffeurs en de taxichauffeurs van de rand.

De Minister verklaart dat de belangrijkste moeilijkheid te wijten is aan het feit dat in de toestand te velde geen rekening wordt gehouden met de verdeling van ons land in drie Gewesten. Dit leidt tot een onrechtvaardige toestand waar via een interregionaal akkoord een einde aan zou moeten gemaakt worden. De Minister is er zich van bewust dat dit de basisconcepten van ons federalisme raakt, dit akkoord zal dus moeilijk bereikt worden.

De Minister verwijst naar gelijksoortige problemen in Frankrijk, onder meer te Marseille en La Rochelle.

Een ander lid vindt de tekst van artikel 9 onsamenhangend. Volgens hem verwijzen de woorden «vastgestelde termijnen» niet alleen naar artikel 8 maar ook naar artikel 7. Hij stelt dus voor de woorden «in vorig artikel» te vervangen door de woorden «in de vorige artikelen».

De Minister stemt met deze wijziging in.

Een ander lid vraagt of de wet de jaarlijkse vernieuwing van deze belasting oplegt. Hij meent te weten dat op gemeentelijk vlak een belastingsreglement geldig blijft tot het gewijzigd wordt.

Hij vindt anderzijds dat, al werden de tarieven niet aangepast, de diverse retributies, onder meer de exploitatiebelasting die 11.000 fr. per jaar bedraagt, nogal hoog liggen.

De Minister betwist deze opmerking. De tarieven bleven nagenoeg ongewijzigd de laatste tien jaar. Bovendien zou een stijging van de tarieven nodig zijn om de controledienst te kunnen uitbreiden.

Wanneer men opnieuw vergelijkt met Marseille (met 850.000 inwoners terwijl er in Brussel en de rand ongeveer 1.300.000 mensen wonen) stelt men vast dat de Franse stad 18 controleurs telt - binnenkort 25 - terwijl er in Brussel slechts 6 zijn.

Si l'on sait par ailleurs qu'un chauffeur est prêt à payer 15.000 F par mois pour s'affilier à un service émetteur-récepteur, on admettra que les montants des diverses taxes et redevances ne sont pas vraiment élevés.

Un conseiller fait remarquer qu'il y a tout de même eu certaines adaptations l'an passé.

Le Ministre rappelle qu'il avait souhaité augmenter sensiblement le droit d'ouverture d'un dossier en cas de cession, mais que cette suggestion n'a pas été suivie par la Commission des prix du Ministère national des Affaires économiques.

Un membre considère que dans une ville à vocation internationale comme Bruxelles, le taxi devient un mode de transport obligé. Il demande si le niveau des tarifs pratiqués à Bruxelles est comparable à celui des autres grandes villes européennes.

Le Ministre répond que suivant ses informations, le transport par taxi ne coûte pas plus cher à Bruxelles que dans les autres villes du Nord-Ouest de l'Europe. Dans le Sud les tarifs sont parfois moins élevés, mais le confort laisse parfois aussi à désirer!

Un autre membre demande que le Ministre communique un tableau comparatif des tarifs pour le rapport.

Le Ministre s'engage à communiquer cette information.

Un membre aborde le problème de l'utilisation par les personnes handicapées de ce mode de transport.

Il rappelle que certaines communes distribuent des chèques-taxis pour favoriser le recours au taxi.

Si l'on souhaite faciliter l'accès des personnes handicapées à ce mode de transport, il y a toutefois deux problèmes à résoudre préalablement : d'une part, la formation des chauffeurs, et d'autre part, le choix d'un véhicule mieux adapté (voiture type «break» au lieu d'une berline).

Ne faudrait-il pas favoriser davantage cette politique - le cas échéant par des incitants fiscaux - qui offre plus de souplesse et dont le coût est nettement moins élevé que le système organisé par la STIB?

Le Ministre déclare qu'il s'intéresse à un double titre à cette problématique, puisqu'outre sa compétence sur les taxis, il a aussi l'aide aux personnes dans ses attributions.

Als men anderzijds weet dat een taxichauffeur bereid is 15.000 fr. per maand te betalen om lid te worden van een radiodienst, dan moet men toegeven dat de bedragen van de belastingen en retributies niet zo hoog zijn.

Een raadslid merkt op dat er vorig jaar toch een paar aanpassingen werden doorgevoerd.

De Minister herinnert eraan dat hij de rechten voor de opening van een dossier in geval van overdracht graag had opgetrokken maar de Prijzencommissie van het nationaal Ministerie van Economische Zaken heeft deze suggestie niet gevolgd.

Een lid meent dat in een stad met een internationale roeping zoals Brussel de taxi een verplicht vervoermiddel wordt. Hij vraagt of de in Brussel toegepaste tarieven te vergelijken zijn met die van de andere Europese grootsteden.

De Minister antwoordt dat voor zover hij weet het taxivervoer in Brussel niet duurder is dan in de andere grote steden van noordwest Europa. In het zuiden zijn de tarieven soms lager, maar het comfort is er ook naar!

Een ander lid vraagt dat de Minister een vergelijkende tabel van de tarieven bezorgt.

De Minister verbindt zich ertoe deze informatie mede te delen

Een lid raakt het probleem aan van het gebruik van dit vervoermiddel door gehandicapte personen.

Hij verwijst naar sommige gemeenten waar taxi-checkes uitgedeeld worden om dit vervoermiddel te bevorderen.

Indien men het gebruik ervan door gehandicapten wil aanmoedigen moeten er eerst twee problemen opgelost worden : de opleiding van de chauffeurs enerzijds en de keuze van een beter aangepaste wagen anderzijds (type «break» in plaats van een vierdeurs-auto).

Wellicht moet men dit beleid verder begunstigen - eventueel met fiscale voordelen - men kan er flexibeler mee werken en de prijs ligt duidelijk minder hoog dan die van het door de MIVB opgezet systeem.

De Minister verklaart dat deze problematiek zijn dubbele belangstelling geniet aangezien hij zowel bevoegd is voor de taxidiensten als voor de bijstand aan personen.

Il estime que le climat est favorable pour étendre le système des chèques-taxis à toutes les compagnies de taxi. En outre, suivant ces informations, on s'orienterait actuellement vers une formule de partenariat entre la STIB et les sociétés de taxis, desquelles s'engageraient à équiper certaines voitures pour les rendre plus accessibles aux personnes handicapées.

L'intervenant estime qu'il ne faut pas nécessairement lier le problème du chèque-taxi à celui, plus général, de l'offre de taxis aux personnes handicapées. L'objectif à rechercher est de mettre à disposition, avec un maximum de souplesse, un mode de transport adapté à ces personnes.

En outre, ce membre craint les effets néfastes de toute centralisation qui risque d'aller précisément à l'encontre du souci d'offrir une grande flexibilité dans l'offre de services.

Le Ministre répond que la formule du partenariat permet à la Région d'intervenir dans la subsidiation du coût du transport.

Le membre fait observer qu'il est tout à fait justifié que la Région intervienne financièrement en ce domaine, puisqu'elle subventionne les modes de transport public en général.

Un conseiller demande que soit repris au rapport un état de la distribution des chèques-taxis.

Concernant le problème de l'accès des personnes handicapées au transport par taxi, il s'est laissé dire que les services de l'Agglomération ont empêché pendant longtemps les compagnies d'acquérir des véhicules mieux adaptés (type break).

Le Ministre dément cette information.

II. Discussion des articles

1. Projet de règlement portant taxe et surtaxes en matière d'exploitation de services de taxis

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

L'article 2 est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

Les articles 3 et 4 sont adoptés par 8 voix contre 1 et 3 abstentions.

Les articles 5, 6, 7 et 8 sont adoptés par 8 voix et 4 abstentions.

Hij meent dat het klimaat gunstig is om het stelsel van taxi-cheques uit te breiden tot alle taxibedrijven. Bovendien zou men zich op dit ogenblik afstemmen op een partnerschapsformule tussen de MIVB en de taxibedrijven, die zich ertoe zouden verbinden sommige wagens toegankelijker te maken voor gehandicapten.

De spreker meent dat men het probleem van de taxi-cheque niet noodzakelijk moet verbinden met het meer algemene probleem van het aanbod van taxi's voor gehandicapte personen. Wat men dient na te streven is deze personen een aangepaste vervoerswijze ter beschikking te stellen met een zo groot mogelijke flexibilitéit.

Bovendien vreest dit lid de nefaste gevolgen van welke centralisering dan ook omdat centralisering dreigt in te gaan tegen de bekommernis om een zo groot mogelijke flexibilitéit te bieden in het diensten-aanbod.

De Minister antwoordt dat de partnerschapsformule het Gewest in staat stelt bij te dragen in de subsidiëring van de prijs van het vervoer.

Het lid wijst erop dat het volstrekt verantwoord is dat het Gewest op dit vlak financieel bijdraagt, omdat het openbaar vervoer in het algemeen subsidieert.

Een raadslid vraagt dat in het verslag melding wordt gemaakt van de stand van zaken inzake verdeling van taxi-cheques.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van de taxi's voor gehandicapten heeft hij zich laten vertellen dat de diensten van de Agglomeratie lange tijd hebben verhinderd dat taxibedrijven beter aangepaste wagens (type break) aankochten.

De Minister ontkent deze informatie.

II. Artikelsgewijze bespreking

1. Ontwerp van verordening met betrekking tot de taks en de bijkomende taksen inzake de exploitatie van de taxidiensten

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 2 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen.

De artikelen 3 en 4 worden aangenomen met 8 stemmen tegen 1 stem, bij 3 onthoudingen.

De artikelen 5, 6, 7 en 8 worden aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Article 9

Un membre dépose un amendement oral visant à remplacer les mots «à l'article précédent» par les mots «aux articles précédents».

Cet amendement est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 9 amendé est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

L'article 10 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 11 est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 3.

L'article 13 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le projet de règlement amendé est adopté par 8 voix contre 1 et 3 abstentions.

2. Projet de règlement établissant diverses redevances en matière de transport rémunéré de personnes

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 2 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

A l'article 3, un membre demande quelle raison justifie la différence entre le 3a/ et le 3b/.

Le Ministre répond que le a/ couvre les cas de cession familiale et le b/ tous les autres cas.

L'article 3 est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

L'article 4 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le projet de règlement dans son ensemble est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

**

Artikel 2

Een lid dient een mondeling amendement in ter vervanging van de woorden «in vorig artikel» door de woorden «in de vorige artikelen».

Dit amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Artikel 9, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Artikel 10 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Artikel 11 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Artikel 13 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het ontwerp van verordening, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1 stem, bij 3 onthoudingen.

2. Ontwerp van verordening houdende vaststelling van verscheidene retributies inzake bezoldigd vervoer van personen

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Artikel 2 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Bij artikel 3 vraagt een lid welke reden het onderscheid rechtvaardigt tussen 3a/ en 3b/.

De Minister antwoordt dat de a/ er staat in geval van familiale overdracht en de b/ in alle andere gevallen.

Het artikel 3 wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Artikel 4 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het ontwerp van verordening in zijn geheel wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 4 onthoudingen.

**

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,

Serge de PATOUL

Le Président,

Edouard POULLET

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,

Serge de PATOUL

De Voorzitter,

Edouard POULLET

**TEXTE ADOPTE PAR LA
COMMISSION**

PROJET DE REGLEMENT

**portant taxe et surtaxes
en matière d'exploitation de taxis**

Article 1^{er}

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

Article 2

Il est établi, au profit de l'Agglomération de Bruxelles, à partir du 1^{er} janvier 1992, une taxe et des surtaxes à charge de toute personne physique ou morale dénommée ci-après exploitant, dûment autorisée à exploiter un service de taxis dans l'Agglomération bruxelloise.

Article 3

La taxe frappe l'exploitant de l'entreprise autorisée à raison de 11.000 F l'an, par véhicule et suivant leur nombre déterminé dans l'acte d'autorisation.

Article 4

Une surtaxe d'un montant de 2.750 F est due, par an et par véhicule, à charge de l'exploitant ne stationnant pas sur la voie publique, mais dont les véhicules sont équipés de la radiotéléphonie.

Article 5

Une surtaxe d'un montant de 16.500 F est due, par an et par véhicule, à charge de l'exploitant exerçant son activité au départ d'emplacements de stationnement sur la voie publique.

Article 6

La taxe est due pour l'année entière. Elle est payable annuellement et conformément aux dispositions expresses de l'arrêté royal du 4 mars 1965 relatif au recouvrement des taxes directes de l'Etat.

**TEKST AANGENOMEN DOOR
DE COMMISSIE**

ONTWERP VAN VERORDENING

**met betrekking tot
de taks en de bijkomende taksen inzake
de exploitatie taxidiensten**

Artikel 1

Deze verordening regelt een aangelegenheid bedoeld bij artikel 108^{ter}, § 2 van de Grondwet.

Artikel 2

Er wordt ten bate van de Brusselse Agglomeratie met ingang van 1 januari 1992 een taks en bijkomende taksen opgelegd aan elk natuurlijke of rechtspersoon, hierna exploitant genoemd, die gemachtigd is een taxidienst te exploiteren in de Brusselse Agglomeratie.

Artikel 3

De taks is opgelegd aan de exploitant van de toegelaten onderneming op basis van 11.000 fr. per jaar, per voertuig en volgens het aantal wagens vermeld in de vergunning.

Artikel 4

Een bijkomende taks van 2.750 fr. per jaar en per voertuig is verschuldigd door de exploitant zonder standplaats op de openbare weg, maar waarvan de wagens voorzien zijn van radiotelefonie.

Artikel 5

Een bijkomende taks van 16.500 fr. per jaar en per voertuig is verschuldigd door de exploitant die een taxidienst exploiteert vanaf op de openbare weg gelegen standplaatsen.

Artikel 6

De taks is verschuldigd voor een heel jaar. Zij is jaarlijks betaalbaar overeenkomstig de uitdrukkelijke bepalingen van het koninklijk besluit van 4 maart 1965 betreffende de invordering van de rechtstreekse taksen van de Staat.

Article 7

La taxe et les surtaxes sont réduites de moitié lorsque les autorisations et permis d'exploiter des services de taxis sont délivrés dans le courant du second semestre ou lorsque l'exploitation prend fin avant le 30 juin de l'année.

Article 8

En cas de cession d'autorisation d'exploitation d'un service de taxis, la taxe et les surtaxes annuelles frappent l'exploitant recensé au 1^{er} janvier de l'année civile.

Article 9

La fermeture d'une entreprise ou la réduction du nombre de voitures, en dehors des périodes déterminées aux articles précédents, ne donne lieu à aucune réduction de taxe ou surtaxes.

Il en est de même en ce qui concerne le retrait d'une autorisation ou la mise hors d'usage d'un ou de véhicules pour quelque raison que ce soit.

Article 10

Les rôles de taxes et surtaxes sont arrêtés par l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 11

La taxe étant payable dans les délais prévus pour le recouvrement des impôts directs de l'Etat, des intérêts de retard et des intérêts moratoires seront appliqués et calculés d'après les règles en vigueur à l'Etat. En cas de non-paiement, total ou partiel, dans le délai prescrit, le redevable sera tenu de payer, à titre de participation aux frais administratifs inhérents à la confection et à l'envoi du rappel, une somme calculée de la manière suivante :

- 250 F lorsque le montant de l'imposition est inférieur à 2.500 F;
- 10 % du montant de l'imposition lorsque celui-ci est supérieur à 2.500 F, avec un maximum de 1.000 F.

Si l'imposition et les frais administratifs restent partiellement ou totalement impayés à l'expiration des quinze jours qui suivent l'envoi du rappel, le redevable sera tenu de payer, à titre de participation aux frais administratif inhérents à la confection et à l'envoi de la

Artikel 7

De taks en de bijkomende taksen worden met de helft verminderd, indien de vergunningen en bewijzen voor de exploitatie van de taxidiensten afgeleverd worden in de loop van het tweede semester, ofwel indien de exploitatie vóór 30 juni van het jaar eindigt.

Artikel 8

In geval van overdracht van een exploitatievergunning van een taxidienst zijn de jaarlijkse taks en bijkomende taksen verschuldigd door de exploitant die ingeschreven is op 1 januari van het kalenderjaar.

Artikel 9

De sluiting van een onderneming of de vermindering van het aantal voertuigen, buiten de vastgestelde termijnen vermeld in de vorige artikels geven geen aanleiding tot vermindering van taks of bijkomende taksen.

Hetzelfde geldt wanneer een vergunning ingetrokken wordt of één of meerdere voertuigen buiten gebruik gesteld worden om onverschillig welke reden.

Artikel 10

De taks- en bijkomende takskohieren worden afgesloten door de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve.

Artikel 11

Aangezien de taks moet worden betaald binnen de termijn voorzien voor de inning van de directe belastingen van de Staat zullen nalatigheids- en moratoire interesten toegepast en berekend worden volgens de bij de Staat geldende bepalingen. Bij gehele of gedeeltelijke niet-betaling binnen de voorgeschreven termijn zal de taksplichtige, als vergoeding voor de administratiekosten omwille van het opstellen en verzenden van de aanmaning, een bedrag dienen te betalen dat als volgt wordt berekend :

- 250 fr. indien het bedrag van de aanslag lager is dan 2.500 fr.;
- 10 % van het bedrag van de aanslag indien de hoger is dan 2.500 fr., met een maximum van 1.000 fr.

Wanneer de aanslag en de administratiekosten geheel of gedeeltelijk onbetaald blijven bij het verstrijken van de termijn van 14 dagen na het verzenden van de aanmaning zal de taksplichtige, als vergoeding voor de administratiekosten omwille van het opstellen

somation (le 2^{me} rappel constituant l'ultime avertissement avant les poursuites judiciaires), une somme calculée de la manière suivante :

- 250 F qui s'ajouteront aux frais du 1^{er} rappel, lorsque le montant de l'imposition est inférieur ou égal à 2.500 F;
- 10 % du montant de l'imposition majorée des frais exigés lors du 1^{er} rappel lorsque celle-ci est supérieure à 2.500 F, avec un maximum de 1.500 F.

Article 12

L'introduction d'une réclamation ne suspend pas l'exigibilité de la taxe ni des intérêts.

Article 13

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1992.

en verzenden van de aanmaning (2de aanmaning als laatste waarschuwing voor gerechtelijke vervolging) een bedrag dienen te betalen dat als volgt wordt berekend :

- 250 fr. boven de kosten van de eerste aanmaning wanneer het bedrag van de aanslag lager of gelijk is aan 2.500 fr.;
- 10 % van het bedrag van de aanslag, verhoogd met de kosten van de eerste aanmaning wanneer dit hoger is dan 2.500 fr., met een maximum van 1.500 fr.

Artikel 12

Het indienen van een bezwaar schorst noch de eisbaarheid van de taks noch van de interesten.

Artikel 13

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1992.

ANNEXE 1

TRANSPORTS DE PERSONNES A MOBILITE REDUITE PAR TAXIS

I. INTRODUCTION

Bon nombre de pays européens ont organisé de manière générale le transport des personnes à mobilité réduite en ayant recours à diverses formules.

En Italie, dans les pays nordiques et aux Pays-Bas, l'organisation de ces transports est basée sur la collaboration avec des sociétés de taxis parce que ces pays ont reconnu que le taxi offrait plus de souplesse dans les déplacements.

A Londres, un système appelé «TAXI CARD» permet aux personnes à mobilité réduite de ne payer qu'une partie du montant de la course.

Ces systèmes de transports sont bien élaborés et correspondent sans nul doute à une demande sans cesse croissante.

Dans notre Région, seules certaines communes ont mis en place, dans le cadre de leurs services sociaux, une forme d'aide au transport sous forme de chèques-taxis pour certaines personnes à mobilité réduite.

II. POINT DE LA SITUATION

Plusieurs associations représentatives des handicapés et des personnes à mobilité réduite ont soutenu et soutiennent encore ces initiatives communales dans la mesure où elles permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer dans notre Région en empruntant les moyens de transports en commun habituels, tel que le taxi.

Toutefois, le principal inconvénient de ce système de chèque-taxi réside dans le fait que celui-ci n'est pas négociable auprès de tous les exploitants bruxellois de taxis.

Les associations souhaitent que dans le cadre des compétences régionales, d'agglomération et communautaires, confiées respectivement à l'Exécutif et au Collège réuni, une généralisation du système des chèques-taxis puisse être envisagée à l'échelle régionale.

En effet, l'Exécutif a le pouvoir d'imposer à tous les exploitants bruxellois de taxis l'obligation d'accepter en paiement des chèques-taxis qui seraient émis à l'initiative de l'Exécutif ou du Collège réuni dans le cadre de leur compétence respective en matière de transport et d'aide aux personnes.

Par ailleurs, sur le plan économique, il est important de souligner que ce système bénéficiera indirectement aux petites et moyennes entreprises de taxis bruxelloises.

III. PROPOSITIONS

Il est proposé de promouvoir auprès des personnes à mobilité réduite, au niveau régional, l'utilisation de chèques-taxis acceptés par tous les exploitants bruxellois de taxis.

L'intervention de pouvoir régional dans le prix de ces chèques constituerait à la fois un geste concret en faveur de la mobilité pour tous, prônée par l'Exécutif, et une aide économique indirecte aux exploitants bruxellois.

BIJLAGE 1

VERVOER VAN PERSONEN, MET BEPERKTE MOBILITEIT, PER TAXI

I. INLEIDING

In talrijke Europese landen werd het vervoer van personen met beperkte mobiliteit algemeen georganiseerd en wendt men hiervoor verschillende formules aan.

In Italië, de Scandinavische landen en Nederland steunt de organisatie van dit vervoer op de medewerking van de taximaatschappijen omdat deze landen uitgaan van het standpunt dat de taxi, inzake verplaatsingen, meer soepelheid biedt.

In Londen werd het «TAXI CARD»-systeem ontworpen waarbij personen met beperkte mobiliteit slechts een deel van de kostprijs van de rit moeten betalen.

Deze vervoerssystemen werden volledig uitgewerkt en beantwoorden ongetwijfeld aan een steeds toenemende vraag.

In ons Gewest bieden slechts een aantal gemeenten, in het kader van hun sociale diensten, een hulp inzake het vervoer van bepaalde personen met beperkte mobiliteit, onder de vorm van taxicheques.

II. STAND VAN ZAKEN

Verschillende verenigingen die gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, hebben steeds deze gemeentelijke initiatieven gesteund voor zover zij de mogelijkheid bieden aan personen, met beperkte mobiliteit, om zich in ons Gewest te verplaatsen door gebruik te maken van het gewone openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld de taxi.

Het belangrijkste nadeel van dit taxicheque-systeem is echter dat deze niet bij alle Brusselse exploitanten van taxibedrijven worden aanvaard.

In het kader van de gewestelijke, agglomeratie- en gemeenschapsbevoegdheden, die respectievelijk werden toegekend aan de Executieve en het Verenigd College, wensen de verenigingen dat men zou overwegen om het systeem van de taxicheques te veralgemenen op gewestelijk vlak.

De Executieve kan inderdaad aan alle Brusselse exploitanten van taxibedrijven opleggen om taxicheques als betaalmiddel te aanvaarden als deze werden uitgegeven op initiatief van de Executieve of het Verenigd College, in het kader van hun respectievelijke bevoegdheid inzake vervoer en welzijnszorg.

Op economisch vlak dient men overigens te onderstrepen dat dit systeem onrechtstreeks ten goede zal komen aan de kleine en middelgrote Brusselse taxibedrijven.

III. VOORSTELLEN

Er wordt voorgesteld om, op gewestelijk vlak, het gebruik van taxicheques die door alle Brusselse exploitanten van taxibedrijven worden aanvaard, te bevorderen bij personen met beperkte mobiliteit.

De tussenkomen van de gewestelijke overheid in de prijs van deze cheques zou enerzijds een concrete daad zijn ten gunste van de mobiliteit voor iedereen, hetgeen door de Executieve wordt aangeprezen, en anderzijds een indirecte economische steun zijn voor de Brusselse exploitanten.

Le Crédit communal de Belgique, banquier de la Région, a d'ores et déjà marqué un accord de principe pour sa participation matérielle à l'impression, à la distribution de ces chèques et leur remboursement auprès des exploitants. Cet intermédiaire permet de ne pas devoir confier un travail fastidieux de comptabilité à l'administration régionale.

Les moyens budgétaires, estimés à 7 millions par an, devraient être dégagés à raison de 3 millions sur le budget régional et 4 millions sur le budget de la Commission communautaire commune.

Het Gemeentekrediet van België, de financiële instelling waarmee het Gewest samenwerkt, heeft nu reeds haar principieel akkoord gegeven om haar materiële medewerking te verlenen inzake het drukken, het verdelen van deze cheques en de terugbetaling aan de exploitanten. Deze tussenschakel maakt het mogelijk de gewestelijke administratie niet te belasten met een zwaar boekhoudkundig werk.

De begrotingsmiddelen, geraamd op 7 miljoen per jaar, zouden moeten worden vrijgemaakt naar rato van 3 miljoen op de gewestelijke begroting en 4 miljoen op de begroting van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie.

ANNEXE 2 — BIJLAGE 2

PRIX TARIEVEN	Belgique — België	Paris — Parijs	Amsterdam	Norvège — Noorwegen	Vienne — Wenen	Helsinki	Rome	Luxembourg — Luxemburg	Berne — Bern	Zurich	Lausanne	Danemark — Dennemarken	Espagne — Spanje	
Suppléments					+ 29 F		+ 86 F	+ 10 %	(1)					
- nuit												53		
- nacht												60		
- petits véhicules														
- kleine voertuigen														
- grand véhicules														
- grote voertuigen		26 F/km		+ 25 %	+ 29 F		+ 29 F	+ 25 %	(2)					
- jours fériés et dimanches														
- zon- en feestdagen														
- petit véhicules														
- kleine voertuigen														
- grands véhicules														
- grote voertuigen														
- 4 ^e personne		+ 30 F												
- 4de persoon		+ 18 F												
- animal		+ 30 F												
- dier		+ 27 F												
- collis														
- colli														
- hors du véhicule														
- buiten voertuig														
- gare														
- station														
- courses à l'étranger														
- ritten naar buitenland														
Heure d'attente	520	660	748	1.084	742	980		540	1.258	1.258	855	1.104	420	600
Wachttijden														
Course moyenne :														
4 km + 3 min	282	202	295	228	219	290	220	139	454	454	445	301	138	277
Gemiddeld parcours :														
4 km + 3 min	282	202	295	228	248	290	306	153	469	454	445	361	258	277
- idem la nuit														
- idem 's nachts														
- avec un colis	282	232	295	255	219	290	234	159	454	454	445	384	258	277
- met colli														
- avec un chien	282	220	295	255	219	290	234	164	454	454	445	301	258	277
- met hond														
- dimanches et jours fériés	282	206	295	285	248	290	249	174	489	454	445	361	258	277
- zon- en feestdagen								(4) 430						

(1) 1 pers. = le prix pour 2, etc.

(2) Application du tarif IV.

(3) A la sortie du périmètre il y a lieu de se mettre manuellement en tarif II qui est le double.

(4) Minimum dans les localités sans service de taxis la nuit.

(5) Si le taximètre n'a pas encore été enclenché.

(1) 1 persoon = de prijs voor 2, enz.

(2) Toepassing van tarief 4.

(3) Bij het verlaten van het werkgebied (het is aangegeven zich manueel op tarief II te zetten) dat het dubbele is.

(4) Minimaal bedrag op de plaatsen zonder nachttaxi's.

(5) Indien de taximeter nog niet ingeschakeld is.