

CONSEIL DE LA REGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1991-1992

29 AVRIL 1992

PROJET DE REGLEMENT

modifiant  
le règlement du 16 janvier 1992  
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. Diego ESCOLAR

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: M. Escolar, M<sup>mes</sup> Guillaume-Vanderroost,  
Mouzon, MM. Michel, De Grave, M<sup>me</sup> Dereppe-Soumoy, M. Smal.

2. Membres suppléants: MM. Paternoster, Duponcelle.

Voir:

Document du Conseil :

A-173/1 - 91/92 : Projet de règlement.

DIENSTEN

BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1991-1992

29 APRIL 1992

ONTWERP VAN VERORDENING

tot wijziging  
van de verordening van 16 januari 1992  
houdende vaststelling van de tarieven die  
van toepassing zijn voor het bezoldigd vervoer  
van personen per taxi

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie  
voor Binnenlandse Zaken,  
belast met de Lokale Besturen  
en de Agglomeratiebevoegdheden

door de heer Diego ESCOLAR

Namen aan de werkzaamheden van de Commissie deel:

1. Vaste leden: de heer Escolar, mevr. Guillaume-Vanderroost,  
mevr. Mouzon, de heren Michel, De Grave, mevr. Dereppe-  
Soumoy, de heer Smal.

2. Plaatsvervangers: de heren Paternoster, Duponcelle.

Zie:

Document van de Raad :

A-173/1 - 91/92 : Ontwerp van verordening.

**I. Exposé du Secrétaire d'Etat  
adjoint au Ministre du Logement,  
de l'Environnement, de la Conservation  
de la Nature et de la  
Politique de l'Eau**

Le projet de règlement proposé aujourd'hui doit être situé dans le cadre de la concertation sociale nationale prévoyant une augmentation de traitement des travailleurs de nuit. Cette augmentation prend la forme d'un supplément forfaitaire de 75 francs pour la course de nuit. Le projet de règlement traduit l'arrêté ministériel national du 16 janvier 1992 modifiant l'arrêté ministériel du 28 janvier 1991 fixant les prix maxima pour le transport par taxis.

Considérant qu'il s'agit d'un problème social et que la rentabilité des sociétés de taxis ne peut être jugée excessive, le Gouvernement national a reporté cette somme sur le prix que le client doit payer entre 22 heures et 6 heures pour la course de nuit.

L'Exécutif est compétent pour procéder à cette augmentation en vertu du règlement fixant le tarif applicable pour le transport rémunéré de personnes par taxis, voté par le Conseil le 20 décembre 1991.

**II. Discussion générale**

Un membre se réjouit que le règlement rétablisse la légalité enfreinte par l'arrêté de l'Exécutif autorisant l'augmentation forfaitaire à partir du 1<sup>er</sup> mars 1992. Le membre a introduit un recours contre cet arrêté auprès du Conseil d'Etat.

Cet arrêté est contraire au règlement voté par le Conseil, le 20 décembre 1991. L'habilitation donnée par le Conseil au Secrétaire d'Etat d'augmenter les prix, se limite à une augmentation exprimée en pourcentage sur un ensemble de prix. L'Exécutif, dans son arrêté, a uniquement augmenté le tarif de nuit et non pas l'ensemble des prix. Il a également procédé par un forfait et non par un pourcentage. En changeant en outre un seul des paramètres, l'Exécutif a pris la décision politique de changer sa politique de transports. Les utilisateurs de nuit sont les seuls pénalisés. Cette décision politique devait passer par le Conseil.

Le membre ne partage pas l'avis du Secrétaire d'Etat quant à la nécessité de l'augmentation. La Région se limite à enregistrer des rentrées financières sans offrir aux Bruxellois une politique de transports qui intégrerait les taxis. C'est surtout la nuit que l'on

**I. Uiteenzetting van de Staatssecretaris  
toegevoegd aan de Minister  
belast met Huisvesting,  
Leefmilieu, Natuurbehoud en  
Waterbeleid**

Het ontwerp van verordening dat vandaag wordt voorgesteld moet worden gezien in het kader van het nationaal sociaal overleg dat voorziet in een verhoging van de bezoldiging van de nachtwerkers. Deze verhoging heeft de vorm van een forfaitaire toeslag van 75 frank per nachtrit. Het ontwerp van verordening is de omzetting van het nationaal ministerieel besluit van 28 januari 1991 houdende vaststelling van de maximumprijzen van het vervoer per taxi.

Aangezien het hier een sociaal probleem betreft en niet kan worden gezegd dat de taxibedrijven overdreven winsten maken, heeft de Nationale regering dit bedrag doorberekend in de prijs die de klant tussen 22 uur en 6 uur voor een nachtrit moet betalen.

De Executieve mag deze verhoging doorvoeren krachtens de ordonnantie houdende vaststelling van de tarieven die van toepassing zijn op het bezoldigd vervoer van personen per taxi, door de Raad op 20 december 1991 goedgekeurd.

**II. Algemene bespreking**

Een lid is verheugd over het feit dat de verordening de wettelijkheid herstelt die door het besluit van de Executieve tot toestemming van de forfaitaire verhoging vanaf 1 maart 1992 werd geschonden. Het lid heeft tegen dit besluit bij de Raad van State beroep aangetekend.

Dit besluit is in strijd met de op 20 december 1991 door de Raad goedgekeurde verordening. De bevoegdheid die de Raad aan de Staatssecretaris heeft gegeven om de prijzen te verhogen, beperkt zich tot een procentuele verhoging van alle prijzen. In haar besluit heeft de Executieve alleen de nachttarieven verhoogd. Bovendien heeft zij een forfaitaire en geen procentuele verhoging doorgevoerd. Door slechts één van de parameters te wijzigen heeft de Executieve de politieke beslissing genomen haar transportbeleid te wijzigen. De nachtelijke gebruikers worden als enigen bestraft. Deze beleidsbeslissing moest eerst aan de Raad voorgelegd worden.

Het lid is het niet eens met de Staatssecretaris wat de noodzaak tot verhoging betreft. Het Gewest beperkt zich tot het optekenen van financiële inkomsten zonder de Brusselaars een vervoerbeleid aan te bieden waar de taxi's deel van zouden uitmaken. Vooral

aurait besoin d'une « passerelle » entre transports en commun et taxis. Il n'y a aucune référence au plan Iris. Une telle politique intégrée est une fois de plus hypothéquée par cette augmentation.

Les exploitants des sociétés de taxis pourraient par ailleurs supporter l'augmentation salariale vu l'important trafic assumé par ces sociétés.

Le Secrétaire d'Etat répond que le Conseil d'Etat tranchera. Il ajoute cependant que la Belgique est le seul pays à gérer les taxis par le mode parlementaire. L'Exécutif a voulu accélérer les choses en usant de l'habilitation votée par le Conseil et conformément à la volonté de celui-ci. Les droits du Conseil ont été entièrement respectés.

Le même membre fait observer qu'il n'appartient pas au Secrétaire d'Etat de déterminer ce qui est de la compétence du pouvoir législatif ou du pouvoir exécutif. Il faut respecter la loi et les règlements votés par le Conseil.

Un autre membre précise néanmoins qu'en cette matière le Conseil se réunit en tant que pouvoir réglementaire. Le recours introduit au Conseil d'Etat par le membre précédent aurait d'ailleurs été impossible si les décisions avaient été prises par voie d'ordonnance plutôt que par voie de règlement. Il ne faut pas grossir le pouvoir du Conseil en ce domaine.

### III. Discussion et vote des articles

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> est adopté par 6 voix contre 3.

#### Article 2

Un membre demande si une distinction sera faite selon la zone I ou la zone II.

Le Secrétaire d'Etat répond que le tarif de nuit sera appliqué dans les deux zones de la même façon.

L'article 2 est adopté par 6 voix contre 3.

#### Article 3

L'article 3 est adopté par 6 voix contre 3.

's nachts heeft men nood aan een « brug » tussen openbaar vervoer en vervoer per taxi. Er wordt nergens naar het IRIS-plan verwezen. Een dergelijk geïntegreerd beleid wordt door deze verhoging nogmaals gehypothekeerd.

De exploitanten van de taxibedrijven zouden trouwens de salarisverhoging makkelijk kunnen dragen, gelet op al het vervoer dat deze maatschappijen voor zich nemen.

De Staatssecretaris antwoordt dat de Raad van State de knoop zal doorhakken. Hij voegt er echter aan toe dat België het enige land is waar de taxi's langs parlementaire weg om worden beheerd. De Executieve heeft de zaken willen bespoedigen door gebruik te maken van de haar door de Raad toegekende bevoegdheid, overeenkomstig de wens van deze laatste. De rechten van de Raad werden volledig gerespecteerd.

Hetzelfde lid wijst erop dat de Staatssecretaris niet moet bepalen wat tot de bevoegdheid van de wetgevende of van de uitvoerende macht behoort. De wet en de door de Raad goedgekeurde verordeningen moeten worden in acht genomen.

Een ander lid zegt dat de Raad ter zake als verordenende macht samenkomt. Het vorige lid zou trouwens onmogelijk bij de Raad van State beroep hebben kunnen aantekenen indien de beslissingen bij ordonnantie in plaats van bij verordening waren genomen. De macht van de Raad mag ter zake niet worden overdreven.

### III. Bespreking en stemming van de artikelen

#### Artikel 1

Artikel 1 wordt goedgekeurd met 6 stemmen tegen 3.

#### Artikel 2

Een lid vraagt of er een onderscheid zal worden gemaakt volgens zone I of zone II.

De Staatssecretaris antwoordt dat het nachttarief in beide zones op dezelfde wijze zal worden toegepast.

Artikel 2 wordt goedgekeurd met 6 stemmen tegen 3.

#### Artikel 3

Artikel 3 wordt goedgekeurd met 6 stemmen tegen 3.

**IV. Vote sur l'ensemble  
du projet de règlement**

Le projet de règlement est adopté par 6 voix contre 3.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

*Le Rapporteur,*

Diego ESCOLAR

*Le Président, f.f.*

Anne MOUZON

**IV. Stemming over het geheel  
van het ontwerp van verordening**

Het ontwerp van verordening wordt goedgekeurd met 6 stemmen tegen 3.

Vetrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De Rapporteur,*

Diego ESCOLAR

*De Voorzitter, a.i.*

Anne MOUZON