

## CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 1993-1994

7 DECEMBRE 1993

---

### PROJET DE REGLEMENT

**modifiant le règlement  
d'agglomération  
en matière d'exploitation  
de services de taxis (A-250/1)**

---

### PROJET DE REGLEMENT

**modifiant le règlement  
d'agglomération  
en matière d'exploitation  
de services de taxis (A-254/1)**

---

### 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 : Mme Guillaume-Vanderroost, MM. Escolar, Parmentier, de Lobkowicz, Michel, Smal, Mmes Dereppe-Soumoy, Payfa, M. Beauthier, Mme Creyf et M. Duponcelle.

2. Membres suppléants : MM. Lemaire et Adriaens.

3. Autres membres du Conseil : MM. de Looz-Corswarem et Harmel.

---

*Voir :*

#### Documents du Conseil :

A-250/1 — (92/93) : Projet de règlement.

A-254/1 — (92/93) : Projet de règlement.

## BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

---

GEWONE ZITTING 1993-1994

7 DECEMBER 1993

---

### ONTWERP VAN VERORDENING

**ter wijziging  
van de agglomeratieverordening  
inzake exploitatie  
van taxidiensten (A-250/1)**

---

### ONTWERP VAN VERORDENING

**ter wijziging  
van de agglomeratieverordening  
inzake exploitatie  
van taxidiensten (A-254/1)**

---

### VERSLAG

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

door de heer Diego ESCOLAR

---

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : mevrouw Guillaume-Vanderroost, de heren Escolar, Parmentier, de Lobkowicz, Michel, Smal, mevrouwen Dereppe-Soumoy, Payfa, de heer Beauthier, mevrouw Creyf en de heer Duponcelle.

2. Plaatsvervangende leden : de heren Lemaire en Adriaens.

3. Andere leden van de Raad : de heren de Looz-Corswarem en Harmel.

---

*Zie :*

#### Stukken van de Raad :

A-250/1 — (92/93) : Ontwerp van verordening.

A-254/1 — (92/93) : Ontwerp van verordening.

**I. EXPOSE GENERAL  
DU SECRETAIRE D'ETAT  
ADJOINT AU MINISTRE DU LOGEMENT,  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE LA CONSERVATION DE LA NATURE  
ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU**

Le secteur bruxellois du taxi est malade: tout le monde en conviendra.

L'insuffisance des moyens mis à la disposition de l'Agglomération bruxelloise dans ce domaine, le morcellement des compétences, le manque de dialogue avec les représentants du secteur ont contribué jusqu'à la création de la Région au discrédit de cette profession dont le rôle est paradoxalement essentiel dans la vie de toute communauté urbaine.

Depuis son installation, le Gouvernement s'est attelé à renouer le dialogue avec les différentes composantes socio-professionnelles de la profession.

A cet effet, le Ministre ayant le transport rémunéré de personnes par taxi dans ses attributions a remis sur pied le comité consultatif régional des taxis pour la Région bruxelloise qui ne s'était plus réuni depuis 1980. Ce comité s'est réuni depuis juillet 1989 à 25 reprises.

A ce jour, une certaine confiance a pu être rétablie entre les exploitants des services de taxis, leurs chauffeurs et l'autorité publique qui est chargée de les gérer.

Parallèlement aux discussions menées au sein du Comité consultatif, le Gouvernement a commandé à un bureau d'études bruxellois une étude sur la rentabilité du secteur du taxi à Bruxelles. Ce rapport, qui conclut à une forte dégradation du service et à une mauvaise rentabilité, recommande notamment de prendre des mesures visant à améliorer la qualité du service, à assurer une meilleure visibilité des taxis dans la ville ainsi qu'une plus grande transparence dans le prix des courses.

Certaines mesures doivent être envisagées à long terme, d'autres peuvent être prises dès à présent: elles constituent l'objet des projets de règlement d'agglomération qui sont soumis à votre approbation.

**Répartition des compétences**

La matière des services de taxis est littéralement écartelée entre divers pouvoirs agissant à des niveaux différents.

**I. ALGEMENE UITEENZETTING  
VAN DE STAATSSECRETARIS  
TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER  
BELAST MET HUISVESTING,  
LEEFMILIEU,  
NATUURBEHOUD EN WATERBELEID**

De Brusselse taxisector is ziek: iedereen zal het daarover eens zijn.

De ontoereikendheid van middelen ter beschikking van de Brusselse Agglomeratie, de verbrokkeling van de bevoegdheden, het gebrek aan dialoog tussen de vertegenwoordigers van de sector, hebben, tot de oprichting van het Gewest, ervoor gezorgd dat dit beroep, waarvan de rol, hoewel buiten het weten van het grote publiek, essentieel is in het leven van elke stedelijke gemeenschap, in een kwaad licht is komen te staan.

Sinds haar oprichting heeft de Regering zich ingezet om de dialoog met de verschillende socio-professionele componenten van het beroep weer aan te knopen.

De Minister tot wiens bevoegdheden het bezoldigd vervoer van personen behoort, heeft ter zake een regionaal comité van advies voor de taxi's van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weer op de been geholpen. De laatste vergadering dateerde van 1980. Sinds juli 1989 is dit comité 25 keer bijeengekomen.

Vandaag de dag werd opnieuw een zeker vertrouwen ingevoerd tussen de exploitanten van taxidiensten, hun chauffeurs en de overheid die met hun beheer belast is.

Naast de bij het comité van advies gevoerde gesprekken, heeft de Regering bij een Brussels studie-bureau een studie aangevraagd over de rendabiliteit van de Brusselse taxisector. Dit verslag, dat wijst op een sterke verslechtering van de dienst en op een slechte rendabiliteit, beveelt onder andere maatregelen aan die bedoeld zijn om de kwaliteit van de dienst en de zichtbaarheid van de taxi's in de stad te verbeteren alsook een grotere doorzichtigheid inzake prijzen van de ritten.

Enkele maatregelen moeten op lange termijn overwogen worden, andere kunnen nu genomen worden: ze maken het voorwerp uit van ontwerpen van agglomeratieverordeningen die aan uw goedkeuring voorgelegd worden.

**Verdeling van de bevoegdheden**

De aangelegenheid taxidiensten is letterlijk verdeeld tussen verschillende besturen die op verscheidene niveaus optreden.

La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en son article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, confie aux Régions la matière des services de taxis; toutefois, dans le même temps, le paragraphe 4 du même article dispose que les Exécutifs sont associés à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communications et de transports qui elles restent nationales.

Par ailleurs, l'article 92bis de la même loi prévoit en son paragraphe 2 que les Régions concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives aux services de transport en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région.

C'est dire là combien est grande la difficulté de fixer la limite de la répartition des compétences entre l'Etat et les Régions dans le domaine des taxis.

Interrogée à deux reprises à ce sujet, la section de législation du Conseil d'Etat n'a pu elle-même définir une frontière claire dans cette répartition.

C'est la raison pour laquelle, et à la lumière de l'avis rendu par le Conseil d'Etat, nous avons jugé utile et prudent d'utiliser une compétence d'agglomération, qui découle directement de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis: en effet, l'article 18 de cette loi prévoit explicitement que le Conseil d'agglomération, en l'occurrence votre Conseil régional, est habilité à prendre des mesures complémentaires en matière de services de taxis. C'est donc dans ce cadre réglementaire que nous avons placé notre action.

Rappelons également pour mémoire qu'en matière de stationnement pour taxis c'est le pouvoir communal qui est resté compétent sur base de l'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière.

## Contenu du projet

Le projet entend instaurer divers types de mesures et en préciser plusieurs autres:

### 1. Formation professionnelle

A la demande des organisations socio-professionnelles, possibilité est donnée de reconnaître comme équivalente à celle donnée par mon administra-

Artikel 6, § 1, X, 8<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vertrouwt de taxidiensten aan de Gewesten toe. Paragraaf 4 van datzelfde artikel bekrachtigt echter tegelijkertijd dat de Executieven betrokken worden bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en van de reglementering op het verkeer en vervoer alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen, die nationaal blijven.

Bovendien voorziet paragraaf 2 van artikel 92bis van dezelfde wet dat de Gewesten in elk geval samenwerkingsakkoorden sluiten voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de diensten voor gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en taxidiensten die zich uitstrekken over méér dan één Gewest.

Daaruit blijkt hoe moeilijk het is de afbakening van de bevoegdheidsverdeling inzake taxi's te bepalen tussen Staat en Gewesten.

De afdeling wetgeving van de Raad van State die daarover twee keer ondervraagd werd, heeft geen duidelijke grens kunnen bepalen in verband met deze verdeling.

Daarom en rekening houdend met het advies van de Raad van State, werd het nuttig en voorzichtig geacht een agglomeratiebevoegdheid te gebruiken die rechtstreeks voortvloeit uit de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten: artikel 18 van die wet voorziet inderdaad uitdrukkelijk dat de agglomeratieraad, in dit geval uw Gewestraad, ertoe gemachtigd is bijkomende maatregelen inzake taxidiensten te nemen. In dit reglementair kader hebben we besloten op te treden.

Laten we er ook aan herinneren dat, inzake standplaatsen voor taxi's de gemeentelijke macht bevoegd is gebleven op basis van artikel 2 van de wetgeving betreffende de politie over het wegverkeer.

## Inhoud van het ontwerp

Het ontwerp heeft de invoering van verschillende maatregelen als doel net als de verduidelijking van bestaande maatregelen.

### 1. Beroepsopleiding

Op aanvraag van de socio-professionele instellingen, wordt de mogelijkheid geboden de door de FOREM of ORBEM gegeven opleiding in het kader

tion, la formation dispensée par le FOREM ou le VDAB dans le cadre de la mise au travail des groupes à risque.

Par ailleurs, l'administration a fourni un effort considérable pour réaliser une refonte complète des cours de formation pour les chauffeurs.

## 2. *Présentation des chauffeurs*

Un effort tout particulier sera également exigé en ce qui concerne la tenue des chauffeurs qui laisse fortement à désirer pour l'instant.

## 3. *Visibilité et qualité des taxis*

Le projet prévoit également la possibilité de doter les taxis bruxellois d'un voyant de toit lumineux original permettant de les distinguer des autres taxis non bruxellois et des autres véhicules.

Afin de permettre un repérage plus aisé des taxis par la clientèle, il est prévu de limiter la couleur des véhicules au blanc et au noir.

Des problèmes nombreux se posent quant à la qualité des véhicules.

Indépendamment des contrôles ponctuels que les contrôleurs de taxis sont en droit d'effectuer, en application de l'article 37 du règlement, il nous a semblé indispensable de fixer une limite d'âge pour la mise en service taxi des véhicules: en effet, seul ce critère permet de répondre de manière efficace et objective à l'impossibilité pratique de mettre en œuvre une vérification systématique des véhicules taxis actuellement en circulation à Bruxelles sans imposer à l'administration un surcroît de travail qui nécessitera l'engagement de plusieurs dizaines de contrôleurs supplémentaires et l'organisation à grands frais d'un centre de contrôle technique pour taxis: ce dernier point pourrait par ailleurs créer un conflit de compétence agglomération/national.

## 4. *Transparence des prix et information des usagers*

Une meilleure information est également prévue pour les usagers par diverses mesures relatives à l'identification du taxi et du service compétent.

van de tewerkstelling van risicogroepen te erkennen als gelijkwaardig aan de opleiding die door mijn bestuur gegeven wordt.

Ten einde een volledige herziening van de vormings-sessies voor de chauffeurs te verwezenlijken, heeft het bestuur overigens een aanzienlijke inspanning geleverd.

## 2. *Voorkomen van de chauffeurs*

Wat de kleding van de chauffeurs betreft — momenteel laat die veel te wensen over — zal een zeer bijzondere inspanning vereist worden.

## 3. *Zichtbaarheid en kwaliteit van de taxi's*

Het ontwerp voorziet eveneens de mogelijkheid de Brusselse taxi's uit te rusten met een op het dak vastgemaakte originele lichtverklikker die de klanten in staat stelt de Brusselse taxi's te onderscheiden van andere taxi's en andere voertuigen.

Ten einde de opsporing van de Brusselse taxi's te vereenvoudigen voor de klanten, zal de kleur van de voertuigen beperkt worden tot wit en zwart.

Talrijke problemen doen zich voor op het gebied van de kwaliteit van de voertuigen.

Buiten de stipte controles die de controleurs van de taxi's mogen uitvoeren, in toepassing van artikel 37 van de verordening, leek het ons onontbeerlijk een ouderdomsgrens te bepalen voor de voertuigen die als taxi gebruikt worden: enkel dit criterium laat inderdaad toe, op een doeltreffende en objectieve wijze te beantwoorden aan de praktische onmogelijkheid een systematische controle in te voeren van de taxivoertuigen die nu in Brussel gebruikt worden zonder het bestuur extra te belasten. Daarvoor zouden trouwens tientallen bijkomende controleurs in dienst genomen moeten worden en een groot technisch controlecentrum voor taxi's zou opgericht moeten worden: dit zou bovendien tot een bevoegdheidsconflict kunnen leiden tussen de Agglomeratie en de Nationale Regering.

## 4. *Doorzichtigheid inzake prijzen en informatie aan de gebruikers*

Dankzij verschillende maatregelen die betrekking hebben op de opsporing van de Brusselse taxi's en op de identificatie van de bevoegde dienst worden de taxi's klantvriendelijker.

Enfin, l'obligation imposée aux exploitants d'équiper leurs véhicules de taximètres électroniques de la dernière génération, travaillant comme de véritables mini-ordinateurs auxquels peuvent être raccordés des accessoires tels qu'une imprimante de reçus ou un lecteur de cartes de crédit, assurera une meilleure transparence du prix des courses pour la clientèle.

### Conclusion

Ces mesures techniques constituent un premier pas vers l'amélioration de l'image de marque de cette profession.

Elles concourront, j'en suis convaincu, à assurer également aux exploitants bruxellois et à leurs chauffeurs un regain de sympathie de la part de la clientèle et donc une meilleure rentabilité.

L'objectif final de faire des services de taxis bruxellois un véritable service au public complémentaire au transport public habituel sera dès lors en vue.

Tenslotte zal de aan de exploitanten opgelegde verplichting hun voertuigen uit te rusten met taximeters van de laatste generatie die als echte micro-computers werken en waaraan accessoires zoals een printer voor ontvangstbewijzen of een kredietkaartlezer gekoppeld kunnen worden, een betere doorzichtigheid inzake de prijs van de ritten verzekeren voor de klanten.

### Slot

Deze technische maatregelen vormen een eerste stap inzake de verbetering van het imago van dit beroep en dus van een betere rendabiliteit.

Zo zal de sympathie voor exploitanten en chauffeurs herwonnen worden en dit zal leiden tot een betere rendabiliteit; daar ben ik van overtuigd.

Het einddoel dat erin bestaat van de Brusselse taxi-dienst een ware aanvullende dienst te maken van het openbaar vervoer, zal dan in zicht zijn.

## II. DISCUSSION GENERALE

Un membre demande pourquoi deux projets ont été déposés séparément.

Le Secrétaire d'Etat répond que le deuxième projet (A-254/1) était à l'origine un avant-projet d'arrêté du Gouvernement. Le Conseil d'Etat a jugé que cette matière devait être réglée par un règlement d'agglomération. Le premier projet ajoute simplement une épreuve orale à l'examen afin d'améliorer la communication entre le taximan et le client.

Un membre est déçu par le contenu des projets déposés. Ils n'apportent aucune solution aux problèmes de gestion fondamentaux du secteur des taxis. Ces projets traitent de choses très diverses et mêlent l'essentiel et l'accessoire. Le membre estime que la commission doit suspendre ses travaux en attendant que le Secrétaire d'Etat propose d'autres solutions.

Un autre membre juge que même si les projets semblent insuffisants, ils méritent d'être discutés.

Le Secrétaire d'Etat répond que toutes les propositions du Comité consultatif régional des taxis pour la Région bruxelloise ont été reprises. Le texte a été approuvé par toutes les composantes de la profession.

Tous les problèmes ne peuvent être résolus immédiatement. Le secteur des taxis est en crise partout en Europe. La concurrence illégale est très forte dans la Région bruxelloise. Ce phénomène est difficile à combattre pour deux raisons. Premièrement, la situation politique de Bruxelles ne permet pas de délimiter des zones qui correspondent à l'activité réelle du secteur des taxis. Deuxièmement, la Région n'a pas de compétence en matière de voitures de location, qui sont utilisées comme taxis et qui relèvent de l'autorité fédérale. Un amendement visant à transférer cette compétence aux Régions a cependant été approuvé par la Chambre et par le Sénat dans le cadre de la loi spéciale visant à achever la réforme de l'Etat. Des mesures régionales pourront donc être envisagées.

Un membre évoque le problème de la revente des autorisations d'exploitation à des prix exorbitants (jusqu'à 700 000 francs) et demande si le projet de règlement pourrait apporter une amorce de solution.

Un membre voudrait avoir connaissance de l'étude sur la rentabilité du secteur des taxis. Cette étude ne semble rien apporter de neuf. Les projets ne traitent pas les problèmes fondamentaux comme la surenchère en matière des autorisations d'exploitation. Celle-ci est le résultat du laxisme des autorités publiques qui n'ont

## II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid vraagt waarom twee ontwerpen afzonderlijk zijn ingediend.

De Staatssecretaris antwoordt dat het tweede ontwerp (A-254/1) aanvankelijk een voorontwerp van besluit van de Regering was. De Raad van State heeft geoordeeld dat deze aangelegenheid diende te worden geregeld met een agglomeratieverordening. In het eerste ontwerp wordt gewoon een mondeling examen-gedeelte toegevoegd aan het examen ten einde de communicatie tussen de taxichauffeur en de klant te verbeteren.

Een lid is ontgoocheld over de inhoud van de ingediende ontwerpen. Zij brengen geen oplossing voor de fundamentele beheersproblemen van het taxibedrijf. Die ontwerpen regelen erg uiteenlopende zaken en maken geen onderscheid tussen wat essentieel is en wat bijkomstig is. Het lid is van mening dat de commissie haar werkzaamheden moet schorsen tot de Staatssecretaris andere oplossingen voorstelt.

Een ander lid meent dat de ontwerpen dienen te worden besproken, zelfs als ze onvoldoende lijken.

De Staatssecretaris antwoordt dat alle voorstellen van het regionaal comité van advies voor de taxi's voor het Brusselse Gewest zijn overgenomen. De tekst is goedgekeurd door al wie met het beroep te maken heeft.

Alle problemen kunnen niet meteen worden opgelost. Overal in Europa heerst er een crisis in het taxibedrijf. In het Brusselse Gewest wordt er een zeer felle illegale concurrentie gevoerd. Dit verschijnsel is moeilijk te bestrijden. Hiervoor zijn er twee redenen. In de eerste plaats maakt de politieke situatie te Brussel het niet mogelijk gebieden af te bakenen die overeenkomen met de werkelijke bedrijvigheid van de sector van de taxi's. In de tweede plaats heeft het Gewest geen bevoegdheid inzake huurwagens die als taxi worden gebruikt en tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. De Kamer en de Senaat hebben evenwel, in het kader van de bijzondere wet tot vervollediging van de federale Staatsstructuur, een amendement goedgekeurd dat tot doel heeft deze bevoegdheden aan de Gewesten over te dragen. Het Gewest zal bijgevolg maatregelen kunnen treffen.

Een lid stelt het probleem aan de orde van het doorverkopen van de exploitatievergunningen tegen buitensporige prijzen (tot 700 000 frank) en vraagt of het ontwerp van verordening een aanzet tot oplossing zou kunnen geven.

Een lid zou kennis willen krijgen van de studie over de rentabiliteit van de sector van de taxi's. Deze studie lijkt niets nieuws aan het licht te brengen. De fundamentele problemen, zoals het overbieden op exploitatievergunningen, komen in de ontwerpen niet aan bod. Dit is het gevolg van de laksheid van de overheid die

pas gardé le contrôle des autorisations délivrées. Les autorisations devraient revenir à l'Agglomération.

Le Secrétaire d'Etat rappelle que l'Agglomération ne maîtrisait pas la législation en la matière. La cession doit être autorisée par l'Agglomération, mais la loi ne fixe pas de conditions de prix. La loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis stipule que l'autorisation est incessible mais les exceptions sont multiples. Depuis 1989, plus aucune autorisation n'a été délivrée par la Région.

L'étude de rentabilité du secteur des taxis laisse néanmoins croire qu'il y a encore trop de taxis à Bruxelles. Elle propose de financer le rachat des autorisations par l'augmentation des taxes et surtaxes. Si la Région retirait des autorisations, celles qui subsistent pourraient évidemment devenir encore plus chères sur le marché parallèle.

Un autre membre demande s'il n'existe pas de conditions de suppression.

Le Secrétaire d'Etat répond que des autorisations peuvent être retirées comme sanction mais on s'expose à des recours auprès du Conseil d'Etat. Celui-ci peut juger que la peine est disproportionnée par rapport à la faute. Il faut éviter le contentieux inutile.

Un membre se demande si le deuxième projet (A-254/1) n'est pas trop dissuasif à l'égard de la profession (exemple: la tenue stricte, le coût et la technicité de l'appareillage électronique).

Le Secrétaire d'Etat souligne que la profession elle-même a souhaité des normes claires et facilement contrôlables. Il convient de rendre au monde des taxis toute sa clientèle. Le secteur horeca avoue se tourner vers les voitures de location parce que la tenue des chauffeurs de taxis laisse à désirer. Le taximètre électronique est bien accueilli par la profession qui se rend compte qu'un contrôle sévère est le seul moyen d'assainir le secteur. L'idéal serait la création d'un central téléphonique publique ou semi-publique; dans l'état actuel des choses la Région n'a aucun contrôle sur les centraux téléphoniques qui distribuent les courses.

La lutte contre les taxis-pirates continue en concertation avec la gendarmerie et le parquet. Depuis décembre 1992 une quinzaine de véhicules ont été saisis. Le nombre de contrôleurs est passé de 7 à 14.

A côté de la prolifération des voitures de location et des taxis-pirates, il faut aussi combattre le phénomène des chauffeurs de taxis sans autorisation d'exploitation et qui n'ont pas payé les taxes et surtaxes de l'Agglomération.

Si l'on veut rentabiliser le secteur des taxis sans augmenter les tarifs, il faut offrir un service de meil-

geen controle meer heeft over de vergunningen die zij heeft uitgereikt. De vergunningen zouden een aangelegenheid moeten zijn van de Agglomeratie.

De Staatssecretaris herinnert eraan dat de wetgeving terzake geen aangelegenheid van de Agglomeratie was. De Agglomeratie moet toestemming verlenen voor de overdracht maar de wet stelt geen voorwaarden inzake de prijzen. De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten bepaalt dat de vergunning onoverdraagbaar is, maar de uitzonderingen zijn legio. Sedert 1989 heeft het Gewest geen enkele vergunning meer afgegeven.

Uit de studie over de rentabiliteit van de taxisector komt echter naar voren dat er in Brussel nog steeds teveel taxi's rondrijden. In de studie wordt voorgesteld de terugkoop van de vergunningen te financieren door de belastingen en de bijkomende belasting te verhogen. Indien het Gewest de vergunningen zou intrekken, dan zouden deze op de parallelle markt uiteraard nog duurder kunnen worden.

Een ander lid vraagt of er geen voorwaarden tot schorsing bestaan.

De Staatssecretaris antwoordt dat vergunningen kunnen worden ingetrokken, als sanctie, maar dat men zich blootstelt aan beroep bij de Raad van State. Deze kan oordelen dat de straf niet in verhouding is tot de overtreding. We moeten nutteloze geschillen vermijden.

Een lid vraagt of het tweede ontwerp (A-254/1) niet te ontmoedigend is voor de sector (bijvoorbeeld nette kleding, de kostprijs en de complexiteit van de elektronische apparatuur).

De Staatssecretaris onderstreept dat de sector zelf klare en makkelijk te controleren normen heeft gewenst. Het taxibedrijf moet al zijn klanten terugkrijgen. De horecasector geeft toe eerder huurvoertuigen te gebruiken omdat de kledij van de taxichauffeurs te wensen overlaat. De elektronische taximeters worden door de sector positief onthaald. Men geeft er zich rekenschap van dat strenge controle het enige middel is om de sector gezond te maken. Het zou ideaal zijn een openbare of semi-openbare telefooncentrale op te richten. Zoals de zaken er nu voor staan, heeft het Gewest geen enkele controle op de telefooncentrales die de ritten verdelen.

De strijd tegen de taxipiraten gaat voort, in overleg met de Rijkswacht en het Parket. Sedert december 1992 werden zowat 15 voertuigen in beslag genomen. Het aantal controleurs is gestegen van 7 naar 14.

Naast de strijd tegen de overvloed aan huurvoertuigen en tegen de taxipiraten, moet ook de strijd worden aangeboden tegen de taxichauffeurs zonder exploitatievergunning, die de belastingen en de bijkomende belastingen aan de Agglomeratie niet hebben betaald.

Indien men de taxisector rendabeler wil maken zonder de tarieven te verhogen, dan moet de kwaliteit

leure qualité. Les divers types de mesures contenus dans les projets y concourent : la formation professionnelle, la présentation des chauffeurs, une certaine image de marque et la qualité des taxis bruxellois, la transparence des prix et l'information des usagers.

Un membre relève qu'aucun exploitant n'a introduit une demande pour pouvoir bénéficier de la subvention régionale en vue de l'amélioration de la sécurité.

Un autre membre demande si l'on ne peut rendre obligatoires les dispositifs de sécurité.

Le Secrétaire d'Etat répond que des cours — obligatoires pour les candidats-chauffeurs et facultatifs pour ceux qui sont dans le métier — seront donnés par une firme spécialisée dans le domaine de la sécurité. Une attention particulière sera accordée à l'accompagnement des victimes et de leur famille. Le Gouvernement a retenu cinq moyens techniques de sécurité pour lesquels l'exploitant a droit à une intervention régionale de 20 000 francs. L'absence de demande de subvention pourrait être expliquée par le fait que l'exploitant n'est pas confronté lui-même au problème de sécurité et que l'organisation professionnelle des taximen est quasi inexistante. Afin d'encourager les demandes, la Région a augmenté la subvention et a demandé aux fournisseurs des dispositifs de sécurité d'entreprendre les démarches administratives nécessaires à la place des exploitants pour inviter ces derniers à utiliser les subventions.

Imposer des dispositifs de sécurité serait non seulement mal perçu par la profession, mais serait également incontrôlable.

Un membre voudrait connaître la composition du comité consultatif et son avis sur les projets. Est-ce que le secteur Horeca est représenté au sein de ce comité et est-ce que ses plaintes sont relayées par le secteur des taxis ?

Le Secrétaire d'Etat explique que le comité est institué par la loi. Sa composition est publiée au *Moniteur belge*. Le secteur Horeca n'est pas représenté au sein du comité ce qui est regrettable. Le problème de la tenue et de la qualité du véhicule a été évoqué par la profession même avant que le secteur Horeca n'eût exprimé ses plaintes.

Un membre estime qu'il faudrait, pour plus de clarté, organiser les examens et la formation professionnelle dans un seul règlement.

Le membre remarque que le contenu et la durée des sessions de formation organisées par l'administration, visées à l'article 2 du projet 250/1, restent vagues. Il craint que ces sessions de formation empiètent sur le domaine de la formation professionnelle qui relève de la compétence des Communautés. Le membre demande si le Conseil d'Etat a émis un avis à ce sujet.

van de dienstverlening erop verbeteren. De verschillende maatregelen in de ontwerpen dragen hiertoe bij: de beroepsopleiding, de kledij van de chauffeurs, een zeker merkimage en de kwaliteit van de Brusselse taxi's, de duidelijkheid van de prijzen en de informatie naar de gebruikers toe.

Een lid wijst erop dat geen enkele exploitant gewestelijke subsidie heeft aangevraagd om de veiligheid te verbeteren.

Een ander lid vraagt of men de beveiligingsmaatregelen kan opleggen.

De Staatssecretaris antwoordt dat een firma die gespecialiseerd is inzake veiligheid cursussen zal geven — verplicht voor de kandidaat-chauffeurs en vrijblijvend voor de beroepschauffeurs. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de begeleiding van de slachtoffers en hun familie. De Regering heeft vijf technische middelen vastgesteld waarvoor de exploitant recht heeft op een gewestelijke bijdrage van 20 000 frank. Het gebrek aan subsidieaanvragen zou kunnen worden verklaard door het feit dat de exploitant niet zelf met veiligheidsproblemen wordt geconfronteerd en dat de beroepsvereniging voor taxichauffeurs haast onbestaande is. Om de aanvragen aan te moedigen, heeft het Gewest de subsidie verhoogd en de leveranciers van de beveiligingsmiddelen verzocht in de plaats van de exploitanten de nodige administratieve stappen te ondernemen.

Verplichten tot beveiligingsmiddelen zou in de sector niet in goede aarde vallen en zou ook oncontroleerbaar zijn.

Een lid wenst te weten hoe het adviescomité is samengesteld en welk advies dit comité over de ontwerpen heeft uitgebracht. Is de Horecasector in dit comité vertegenwoordigd en doet de taxisector wat aan de klachten van deze Horecasector ?

De Staatssecretaris zegt dat het comité via een wet wordt opgericht. De samenstelling wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt. De Horecasector is niet in het comité vertegenwoordigd, wat jammer is. Het probleem van de kleding en van de kwaliteit van het voertuig werd door de sector reeds naar voren gebracht, nog vóór de Horecasector haar klachten heeft bekendgemaakt.

Een lid meent dat de examens en de beroepsopleiding voor een grotere duidelijkheid in een enkele verordening geregeld zouden moeten worden.

Het lid merkt op dat de inhoud en de duur van de door de administratie georganiseerde vormingssessies, bedoeld in artikel 2 van het ontwerp 250/1, vaag blijven. Het vreest dat men met deze vormingssessies het domein van de beroepsopleiding betreedt die tot de bevoegdheid van de Gemeenschappen behoort. Het lid vraagt of de Raad van State dienaangaande een advies uitgebracht heeft.



### III. DISCUSSION DES ARTICLES

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

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

#### Article 2

Plusieurs membres introduisent un amendement n° 1. Un des auteurs explique que la formation proprement dite peut, dans certains cas bien précis, être organisée à l'initiative d'autres instances publiques (régionales ou communautaires) que le service régional des taxis dans le cadre de la réinsertion socio-professionnelle. La possibilité doit également être donnée aux candidats de présenter une première fois l'examen sans avoir suivi les séances de formation.

Un autre membre propose, dans le deuxième paragraphe, de mettre le mot « institution » au pluriel étant donné qu'il s'agit d'une multiplicité de filières. Il existe à côté du Forem et du VDAB, des Missions locales régionales. Le transfert de compétences de la Communauté française vers les Régions peut ouvrir de nouvelles voies.

Les auteurs de l'amendement n'ont pas d'objection à cette précision. La commission dans son ensemble soutient la correction à l'amendement.

Le membre précité fait remarquer que la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises stipule que l'Exécutif (aujourd'hui le Gouvernement) de la Région de Bruxelles-Capitale exerce les attributions du Collège d'Agglomération. Il faut donc remplacer dans l'amendement les mots « le Collège » par les mots « le Gouvernement régional ».

Le Secrétaire d'Etat répond que dans l'ensemble du texte du règlement d'Agglomération il est question de « Collège ». Il s'agit de préserver l'uniformité du texte.

Un membre regrette que le Gouvernement n'ait pas procédé au toilettage de l'ensemble du texte du règlement d'Agglomération.

Un autre membre réplique que ce n'est pas l'objectif du présent projet. Il existe d'ailleurs d'autres règlements en la matière qui devraient être revus d'une façon organique. Il ne faut pas procéder au cas par cas.

Un membre rappelle que le VDAB et le Forem organisent également des examens. Il demande si les candidats-chauffeurs ayant passé un tel examen devront repasser l'examen de l'administration régionale.

Le Secrétaire d'Etat répond par l'affirmative. Les candidats sont uniquement libres du choix du lieu de leur formation.

### III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

#### Artikel 1

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

#### Artikel 2

Meerdere leden dienen een amendement (nr. 1) in. Een van de indieners legt uit dat de opleiding op zich in welomschreven gevallen op initiatief van andere (gewestelijke of communautaire) openbare instanties dan de gewestelijke dienst voor taxi's kan worden georganiseerd, en dit in het kader van de socio-professionele wederinschakeling. De kandidaten moeten ook een eerste keer aan het examen kunnen deelnemen zonder een opleiding te hebben gevolgd.

Een ander lid stelt voor in het tweede lid de woorden « gemeenschaps- of gewestinstelling » in het meervoud te zetten. Het gaat immers over meerdere mogelijkheden. Naast de Forem en de VDAB zijn er ook nog de gewestelijke Missions locales. De overheveling van bevoegdheden van de Franse Gemeenschap naar de Gewesten kan nieuwe mogelijkheden bieden.

De indieners van het amendement hebben geen bezwaar tegen deze verduidelijking. Alle commissieleden steunen de wijziging aan het amendement.

Het vermelde lid wijst erop dat de bijzondere wet op de Brusselse instellingen bepaalt dat de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve (vandaag de Regering) de bevoegdheden van het College van de Agglomeratie uitoefent. In het amendement moeten de woorden « het College » dus worden vervangen door de woorden « de Hoofdstedelijke Regering ».

De Staatssecretaris antwoordt dat er in heel de tekst van het agglomeratiereglement sprake is van « College ». De uniformiteit van de tekst moet worden bewaard.

Een lid betreurt dat de Regering de gehele tekst van het agglomeratiereglement niet heeft bijgeschaafd.

Een ander lid zegt dat dit niet de bedoeling is van dit ontwerp. Er bestaan trouwens andere reglementen ter zake die op een organieke wijze zouden moeten worden herzien. Men mag niet geval per geval onderzoeken.

Een lid brengt in herinnering dat ook de VDAB en de Forem examens organiseren. Het lid vraagt of de kandidaat-chauffeurs die voor deze examens zijn geslaagd, ook nog eens het examen van het gewestelijk bestuur zullen moeten afleggen.

De Staatssecretaris beaamt dit en zegt dat de kandidaten alleen de plaats van hun opleiding vrij mogen kiezen.

Le même membre demande des précisions relatives à la durée de la formation, aux frais d'inscription et aux personnes chargées de dispenser les cours.

Le Secrétaire d'Etat précise que la formation est gratuite et comprend environ trente heures de cours. Elle est organisée une fois par mois par les fonctionnaires du service régional des taxis.

L'amendement n° 1 visant à remplacer l'article 2 est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

L'adoption de l'amendement rend le projet de règlement A-250/1 sans objet.

### Article 3

Plusieurs membres introduisent un amendement n° 2. Un des auteurs de l'amendement explique que le Conseil devrait se limiter au principe de la tenue correcte et laisser au Collège le soin d'en déterminer les composantes, afin de ne pas alourdir les procédures.

Un autre membre exprime sa satisfaction de voir supprimées les prescriptions vestimentaires trop strictes. Il demande au Gouvernement une certaine souplesse dans son arrêté d'exécution éventuel.

Le Secrétaire d'Etat explique que les contrôleurs de la Région ont un pouvoir de verbalisation en matière de tenue correcte. L'amendement visant à supprimer les prescriptions vestimentaires précises créera des difficultés de jugement pour les 14 contrôleurs qui auront tous une appréciation différente de la notion de « tenue correcte ». Il faut par ailleurs se rendre à l'évidence que le secteur horeca continuera à faire appel aux voitures de location avec chauffeur si la tenue des chauffeurs de taxis ne s'améliore pas sensiblement.

Le membre précité fait observer que les exigences du secteur horeca ne sont pas toujours aussi innocentes qu'elles ne paraissent. Une partie du secteur est plus préoccupée par l'origine ethnique du chauffeur de taxi que par sa tenue. Il ne faut pas oublier non plus que les courses en voitures de location sont monnayées par les hôteliers. Ils bénéficient d'une commission substantielle contrairement aux courses en taxi.

L'amendement n° 2, qui vise à remplacer l'article 3, est adopté par 10 voix contre 1.

### Article 4

Un membre estime que le Gouvernement régional devrait se donner la possibilité de réglementer les conditions de qualité, de commodité et de propreté. Le texte est trop vague.

Hetzelfde lid vraagt meer uitleg over de duur van de opleiding, de inschrijvingskosten en het personeel dat de cursussen geeft.

De Staatssecretaris zegt dat de opleiding gratis is en ongeveer 30 lesuren bevat. Zij wordt eens per maand georganiseerd, door de ambtenaren van de gewestelijke dienst voor taxi's.

Amendement nr. 1, dat ertoe strekt artikel 2 te vervangen, wordt aangenomen met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Met de goedkeuring van dit amendement vervalt het ontwerp van verordening A-250/1.

### Artikel 3

Meerdere leden dienen een amendement (nr. 2) in. Een van de indieners van het amendement legt uit dat de Raad zich zou moeten beperken tot het principe van de geschikte kleding en het College voor de samenstelling ervan zou moeten laten zorgen, ten einde de procedures niet logger te maken.

Een ander lid drukt zijn tevredenheid uit over het feit dat de te strenge kledijvoorschriften worden opgeheven. Hij vraagt de Regering een zekere soepelheid in haar mogelijk uitvoeringsbesluit.

De Staatssecretaris legt uit dat de gewestelijke controleurs bevoegd zijn om m.b.t. de geschikte kleding processen-verbaal op te stellen. Het amendement dat ertoe strekt de duidelijke kledijvoorschriften af te schaffen, zal die 14 controleurs, die het begrip « gepaste kleding » elk anders zullen interpreteren, inderdaad voor problemen plaatsen. Anderzijds moet men beseffen dat de horecasector huurvoertuigen met chauffeur zal blijven gebruiken wanneer de kledij van taxichauffeurs er niet aanzienlijk op vooruitgaat.

Het vermelde lid wijst erop dat de eisen van de horecasector niet altijd even onschuldig zijn dan ze op het eerste gezicht lijken. Een deel van de sector hecht meer belang aan de etnische oorsprong van de chauffeur dan aan zijn kledij. Men mag ook niet vergeten dat de hoteliers de verplaatsingen per huurwagen zelf regelen. Ze ontvangen immers een aanzienlijke commissie, wat niet het geval is voor de verplaatsingen per taxi.

Amendement nr. 2, dat ertoe strekt artikel 3 te vervangen, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem.

### Artikel 4

Een lid is van mening dat de Hoofdstedelijke Regering zich de mogelijkheid zou moeten geven de kwaliteits-, comfort- en netheidsvoorwaarden te reglementeren. De tekst is te vaag.

Un autre membre est d'avis qu'il ne faut pas imposer trop d'obligations. Il faut suivre la même logique que pour le principe de la tenue correcte. Il faut éviter que les contrôleurs disposent de prérogatives démesurées.

Le Secrétaire d'Etat répond que le projet, dans son article 9, précise la notion de qualité ajoutée au règlement d'Agglomération existant. Cette notion se traduit entre autres par une limite d'ancienneté du véhicule de 7 ans (article 10 du projet). Du reste, l'article 37 du règlement d'Agglomération est suffisamment détaillé.

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

#### Article 5

L'article 5 n'appelle pas d'observations particulières et est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

#### Article 6

L'article 6 n'appelle pas d'observations particulières et est adopté par le même vote.

#### Article 7

Le Gouvernement introduit un amendement n° 3 visant à instaurer l'utilisation d'un modèle de répéteur lumineux spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale. Le texte de l'ancien article 7 sera intégré dans l'article 8 du projet. Le répéteur permet à la clientèle de mieux identifier les taxis bruxellois et au service régional de contrôle de repérer les taxis non bruxellois éventuellement en infraction. Le répéteur est mis à la disposition des exploitants de taxis gratuitement. Le mot «répéteur» s'explique par le fait que l'appareil répète le tarif indiqué par le taximètre à l'intérieur du véhicule.

Un membre demande quand seront installés les répéteurs et quel budget y sera consacré.

Le Secrétaire d'Etat répond que l'installation est prévue pour le premier semestre de 1994. Le coût s'élèvera à 15 millions de francs. Ce montant figure à l'article budgétaire 74.01 de la division 12 (07) du budget 1993 modifié en 2<sup>e</sup> ajustement. La dépense a déjà été engagée en 1993 indépendamment du présent projet de règlement.

Un membre relève que l'article 34 du règlement d'Agglomération prévoyait déjà l'installation d'un répéteur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1986.

Een ander lid is van oordeel dat men niet teveel verplichtingen mag opleggen. Men moet zich houden aan dezelfde logica dan voor het principe van de geschikte kleding. Men moet voorkomen dat de controleurs buitensporige voorrechten genieten.

De Staatssecretaris zegt dat artikel 9 van het ontwerp het begrip «kwaliteit» toegevoegd aan het bestaande agglomeratiereglement nader omschrijft. Dit begrip komt o.a. tot uiting in het feit dat de voertuigen niet ouder mogen zijn dan 7 jaar (artikel 10 van het ontwerp). Voor het overige is artikel 37 van het agglomeratiereglement voldoende gedetailleerd.

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

#### Artikel 5

Artikel 5 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

#### Artikel 6

Artikel 6 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt aangenomen met eenzelfde stemming.

#### Artikel 7

De Regering dient een amendement nr. 3 in dat ertoe strekt het gebruik in te voeren van een repetitieapparaat dat kenmerkend is voor het Brussels Gewest. De tekst van het vroegere artikel 7 wordt opgenomen in artikel 8 van het ontwerp. Aan de hand van het repetitieapparaat kunnen de klanten beter merken dat het om Brusselse taxi's gaat en kan de gewestelijke controle-dienst de taxi's van buiten Brussel opsporen die eventueel in overtreding zijn. Het toestel wordt gratis ter beschikking gesteld van de taxi-exploitanten. De benaming «repetitieapparaat» is te verklaren door het feit dat het toestel het tarief herhaalt dat door de taximeter binnen in het voertuig wordt aangegeven.

Een lid vraagt wanneer de repetitieapparaten zullen worden geïnstalleerd en welk bedrag daarvoor wordt uitgetrokken.

De Staatssecretaris antwoordt dat de toestellen in het eerste semester van 1994 zullen worden geïnstalleerd. De kostprijs zal 15 miljoen frank bedragen. Dit bedrag komt voor bij de begrotingspost 74.01 van afdeling 12 (07) van de begroting 1993 die bij de tweede aanpassing is gewijzigd. De uitgave is reeds vastgelegd los van dit ontwerp van verordening.

Een lid wijst erop dat artikel 34 van de agglomeratieverordening reeds voorzag in de installatie van een repetitieapparaat vanaf 1 januari 1986.

Le Secrétaire d'Etat précise qu'il ne s'agit pas du même objet. Le répétiteur visé à l'article 34 est un répétiteur intérieur; il n'a cependant jamais été installé pour des raisons techniques. Le Secrétaire d'Etat exprime sa volonté de faire procéder finalement à l'installation de ce répétiteur intérieur. L'amendement n° 3 ajoute des dispositions supplémentaires relatives au répétiteur sur le toit.

Un membre demande combien d'appareils seront commandés et comment les accords avec la firme seront réalisés.

Le Secrétaire d'Etat répond qu'un appel d'offres sera lancé à plusieurs fabricants de répétiteurs. Le cahier de charges est fort précis afin de garantir l'uniformité des appareils. 1 500 appareils sont prévus à environ 10 000 francs la pièce. Il y a 1 463 véhicules en circulation (il existe donc une petite réserve). La dépense n'est pas financée par l'exploitant mais par la Région. L'exploitant est cependant responsable de la réparation, de l'entretien et du remplacement en cas de vol ou de destruction.

Un membre demande si la Région aura le monopole de ce type de répétiteur de sorte que les taxis non reconnus ne puissent en disposer.

Selon le Secrétaire d'Etat, la Région a décidé de déposer le modèle auprès du bureau des marques afin qu'il ne puisse être produit ailleurs. Le cahier des charges spécifie que la production doit être exclusive pour l'Agglomération de Bruxelles et que le fabricant ne pourra pas fournir le même sputnik à d'autres communes.

L'amendement n° 3 visant à remplacer l'article 7 est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

#### Article 8

Le Gouvernement introduit un amendement n° 4 visant à intégrer dans l'article 8 les dispositions de l'ancien article 7 relatives au taximètre. La date du 1<sup>er</sup> janvier 1994 à laquelle les taximètres doivent répondre aux prescriptions complémentaires visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 2, devient la date du 1<sup>er</sup> avril 1994.

Le 3<sup>e</sup> paragraphe stipule que le Collège peut, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1995, imposer aux exploitants d'utiliser les appareils nécessaires à la mise en service des facilités prévues aux points 1 à 4 de l'alinéa 2 du paragraphe 2, avec suppression de l'intervention financière de la Région.

L'amendement n° 4 visant à remplacer l'article 8 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

De Staatssecretaris preciseert dat het niet om hetzelfde voorwerp gaat. Het toestel bedoeld in artikel 34 is een toestel binnen in het voertuig. Het is evenwel nooit om technische redenen geïnstalleerd. De Staatssecretaris geeft uiting aan zijn wil om dit repetitieapparaat in het voertuig eindelijk te installeren. Amendement nr. 3 voegt bijkomende bepalingen toe welke betrekking hebben op het repetitieapparaat dat op het dak wordt geplaatst.

Een lid vraagt hoeveel toestellen er zullen worden besteld en hoe de overeenkomsten met de firma zullen worden gesloten.

De Staatssecretaris antwoordt dat er bij een aantal fabrikanten van repetitieapparaten een offerteaanvraag zal worden gedaan. Het bestek is zeer nauwkeurig opgesteld om ervoor te zorgen dat de toestellen eenvoudig zijn. Er wordt gerekend op 1 500 toestellen tegen ongeveer 10 000 frank het stuk. Er zijn 1 463 voertuigen in het verkeer (er is bijgevolg een kleine reserve). De uitgave wordt niet gefinancierd door de exploitant doch door het Gewest. De exploitant moet evenwel instaan voor de herstelling, het onderhoud en de vervanging ervan bij diefstal of vernietiging.

Een lid vraagt of het Gewest het monopolie zal hebben van dit type repetitieapparaat zodat de niet erkende taxi's er niet zouden kunnen over beschikken.

Volgens de Staatssecretaris wordt bij het merkenbureau een model gedeponeerd opdat het nergens elders zou kunnen worden vervaardigd. In het bestek wordt bepaald dat het toestel uitsluitend voor de Agglomeratie van Brussel mag worden vervaardigd en dat de fabrikant hetzelfde apparaat niet aan andere gemeenten mag leveren.

Amendement nr. 3 dat tot doel heeft artikel 7 te vervangen wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

#### Artikel 8

De Regering dient een amendement nr. 4 in dat tot doel heeft de bepalingen van het vroegere artikel 7 betreffende de taximeter op te nemen in artikel 8. De datum waarop de taximeters moeten voldoen aan de bijkomende voorschriften bedoeld in het eerste lid van paragraaf 2 wordt 1 april 1994 in plaats van 1 januari 1994.

Paragraaf 3 bepaalt dat het College van 1 juli 1995 af «de exploitanten de inwerkingstelling (mag) opleggen van de apparaten die noodzakelijk zijn voor de invoering van de onder § 2, tweede lid, punt 1 tot 4 voorziene faciliteiten» en dat de financiële tegemoetkoming van het Gewest dan wordt afgeschaft.

Amendement nr. 4 dat ertoe strekt artikel 8 te vervangen wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

*Article 9*

L'article 9 n'appelle pas d'observations particulières et est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

*Article 10*

Le Gouvernement introduit un amendement n° 5 visant à adapter la date pour tenir compte des délais de mise en œuvre des mesures proposées (le 1<sup>er</sup> juillet 1994 au lieu du 1<sup>er</sup> janvier 1994).

Un membre demande pourquoi on laisse la possibilité des deux couleurs noire ou blanche. Une couleur unique serait plus uniforme. Il voudrait également savoir comment a été établie la limite d'ancienneté de la voiture (sept ans).

Le Secrétaire d'Etat répond que les exploitants ont exprimé au sein du Comité consultatif des taxis le souhait de prévoir ces deux couleurs afin de pouvoir utiliser les voitures comme voitures de cérémonie.

Très peu de voitures de taxis ont une durée de vie de plus de sept ans vu leur kilométrage important et le nombre élevé d'accidents. La limite d'ancienneté proposée correspond à l'usage dans la profession.

L'amendement n° 5 est adopté par 10 voix et 1 abstention.

L'article 10 ainsi amendé est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

*Article 11*

Le Gouvernement introduit un amendement n° 6 visant à ce que le Collège fixe la date de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 7, paragraphe 2. Dans l'état actuel du dossier, il n'est effectivement pas possible de déterminer à quelle date les nouveaux dispositifs seront disponibles.

L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

L'article 11, ainsi amendé, est adopté par le même vote.

*Artikel 9*

Bij artikel 9 zijn geen bijzondere opmerkingen te maken. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

*Artikel 10*

De Regering dient een amendement nr. 5 in dat ertoe strekt de datum zo te wijzigen dat rekening wordt gehouden met de termijnen voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen (1 juli 1994 in plaats van 1 januari 1994).

Een lid vraagt waarom keuze wordt gelaten tussen zwart en wit. Een enkele kleur zou eenvormiger zijn. Hij zou tevens willen weten hoe de ouderdomsgrens (zeven jaar) van het voertuig is bepaald.

De Staatssecretaris antwoordt dat de exploitanten binnen het Comité van advies voor de taxi's uiting hebben gegeven aan de wens om deze twee kleuren voor te schrijven ten einde de voertuigen als ceremoniewagens te kunnen gebruiken.

Zeer weinig taxivoertuigen halen een levensduur van meer dan zeven jaar gelet op het grote aantal kilometers dat ermee wordt gereden en het grote aantal ongevallen. De voorgestelde ouderdomsgrens stemt overeen met de gebruikelijke levensduur in deze bedrijfssector.

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 1 onthouding.

Het aldus geamendeerde artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen, bij 2 onthoudingen.

*Artikel 11*

De Regering dient een amendement nr. 6 in om ervoor te zorgen dat het College de datum van inwerkingtreding van de bepalingen van artikel 7, paragraaf 2, vaststelt. Bij de huidige stand van het dossier, is het inderdaad niet mogelijk te bepalen op welke datum de nieuwe toestellen voorhanden zullen zijn.

Amendement nr. 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 11 wordt met dezelfde stemming aangenomen.

#### IV. VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET DE REGLEMENT

L'ensemble du projet de règlement est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

L'adoption du présent règlement et plus particulièrement l'adoption de l'amendement n° 1 à l'article 2 rendent le projet de règlement A-250/1 sans objet.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

*Le Rapporteur,*

Diego ESCOLAR.

*La Présidente,*

Simonne CREYF.

#### IV. STEMMING OVER HET ONTWERP VAN VERORDENING IN ZIJN GEHEEL

Het ontwerp van verordening wordt in zijn geheel aangenomen met 8 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Met de goedkeuring van dit ontwerp van verordening en in het bijzonder met de goedkeuring van amendement nr. 1 op artikel 2, vervalt het ontwerp van verordening A-250/1.

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

*De Rapporteur,*

Diego ESCOLAR.

*De Voorzitster*

Simonne CREYF.

**Texte adopté  
par la Commission**

**PROJET DE REGLEMENT  
modifiant le règlement  
d'agglomération  
en matière d'exploitation  
de services de taxis**

*Article 1<sup>er</sup>*

Le présent règlement règle une matière visée à l'article 108<sup>ter</sup>, § 2 de la Constitution.

*Article 2*

§ 1<sup>er</sup>. Dans l'article 19 du règlement d'agglomération en matière d'exploitation de services de taxis, le premier alinéa du § 2 est remplacé par les alinéas suivants :

« Le candidat doit réussir un examen comportant une épreuve écrite et une épreuve orale.

L'épreuve écrite porte sur les matières enseignées lors des séances de formation organisées par l'administration. L'épreuve orale consiste en une conversation en relation avec la profession de chauffeur de taxi.

Le candidat qui échoue à l'examen visé à l'alinéa premier est tenu, avant de se représenter, de participer aux séances de formation organisées à l'attention des candidats chauffeurs de taxi soit par l'administration, soit par les institutions communautaires ou régionales compétentes pour la formation professionnelle.

§ 2. La dernière phrase du dernier alinéa du même paragraphe est remplacée par la phrase suivante :

« La composition du jury est fixée par le Collège. »

*Article 3*

L'article 26 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

« Les conducteurs sont tenus de porter une tenue correcte dont la composition peut être déterminée par le Collège. »

*Article 4*

L'article 30 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

**Tekst aangenomen  
door de Commissie**

**ONTWERP VAN VERORDENING  
ter wijziging  
van de agglomeratieverordening  
inzake exploitatie  
van taxidiensten**

*Artikel 1*

Deze verordening regelt een aangelegenheid bedoeld bij artikel 108<sup>ter</sup>, § 2 van de Grondwet.

*Artikel 2*

§ 1. In het artikel 19 van de agglomeratieverordening inzake exploitatie van taxidiensten, wordt het eerste lid van § 2 vervangen door de volgende leden :

« De kandidaat dient te slagen voor een examen dat een schriftelijk en een mondeling gedeelte omvat.

De schriftelijke proef handelt over de tijdens de door het bestuur georganiseerde vorming geziene leerstof. Het mondelinge gedeelte bestaat uit een gesprek over het beroep van taxichauffeur.

De niet-geslaagde kandidaat voor het in het eerste lid vermelde examen is gehouden, vooraleer zich opnieuw aan te bieden, deel te nemen aan de vormingssessies die georganiseerd worden voor kandidaten-taxichauffeur, ofwel door het bestuur, ofwel door de gemeenschaps- of gewestinstellingen die bevoegd zijn voor beroepsopleidingen.

§ 2. De laatste zin van het laatste lid van dezelfde paragraaf wordt vervangen door volgende zin :

« Het College bepaalt de samenstelling van de examencommissie. »

*Artikel 3*

Artikel 26 van dezelfde verordening wordt vervangen door volgende bepaling :

« De chauffeurs moeten een geschikte kleding dragen waarvan de samenstelling door het College bepaald kan worden. »

*Artikel 4*

Artikel 30 van dezelfde verordening wordt vervangen door volgende bepaling :

« Article 30. — Les véhicules à usage de taxi sont du type « voiture » ainsi que de tout autre type déterminé par le Collège d'agglomération. Ils sont pourvus de quatre portières au moins.

Ils doivent présenter toutes les conditions de qualité, de commodité et de propreté souhaitables tant en ce qui concerne la carrosserie que l'habitacle. »

#### Article 5

L'article 31 du même règlement est complété par l'alinéa suivant :

« Le numéro de la plaquette d'identification visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> doit être reproduit à l'arrière du véhicule de manière à ce qu'il soit en tout temps clairement visible de l'extérieur lorsqu'on se trouve derrière le véhicule. »

#### Article 6

L'article 32 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

« Article 32. — Le numéro d'identification doit également être reproduit à l'intérieur du véhicule sur une affichette ou un panneau fixé au dos d'un des deux appuis-tête des sièges avant de manière à ce qu'il soit en tout temps clairement visible des usagers.

Chaque chiffre doit avoir les dimensions minimales de 2 cm de hauteur sur 1 cm de largeur.

Sur l'affichette ou le panneau visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> figurent les mentions suivantes : « Informations — Réclamations — Information — Klachten » suivies du numéro de téléphone du service des taxis auquel les usagers peuvent faire appel à l'occasion de toute difficulté survenant dans le cadre de l'application de la législation en matière d'exploitation de services de taxis. »

#### Article 7

§ 1<sup>er</sup>. L'alinéa unique de l'article 34 du même règlement devient le paragraphe premier.

§ 2. L'article 34 du même règlement est complété par les paragraphes suivants :

« § 2. Le dispositif répéteur visé à l'article 6, alinéa 4, de l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis est mis à la disposition de l'exploitant par l'administration pour équiper les véhicules titulaires d'une autorisation d'exploiter, à l'exclusion des véhi-

« Artikel 30. — De voertuigen die als taxi gebruikt worden, zullen van het type « wagen » zijn evenals elk ander type dat door het Agglomeratiecollege bepaald wordt. Ze hebben tenminste vier deuren.

Zij moeten beantwoorden aan al de wenselijke voorwaarden van geriefelijkheid en netheid, zowel wat betreft het koetswerk als de stuurhut. »

#### Artikel 5

Artikel 31 van dezelfde verordening wordt aangevuld door volgend lid :

« Het nummer van het identificatieplaatje bedoeld bij lid 1 moet aangebracht worden op de achterzijde van het voertuig zodat het te allen tijde duidelijk zichtbaar is wanneer men zich buiten, achter het voertuig bevindt. »

#### Artikel 6

Artikel 32 van dezelfde verordening wordt vervangen door volgende bepaling :

« Artikel 32. — Het nummer van het identificatieplaatje moet eveneens in het voertuig aangebracht worden op een aanplakbiljet of op een aan de achterzijde van een van beide hoofdsteunen van de voorzetels vastgemaakt bord zodat het voor de gebruikers te allen tijde duidelijk zichtbaar is.

Elk cijfer moet ten minste 2 cm hoog en 1 cm breed zijn.

Op het aanplakbiljet of op het bord, bedoeld bij lid 1 moeten de volgende vermeldingen voorkomen : « Informations — Réclamations — Information — Klachten » gevolgd door het telefoonnummer van de taxidiensten waar de gebruikers kunnen bellen indien er zich moeilijkheden voordoen in het kader van de toepassing van de wetgeving inzake exploitatie van taxidiensten. »

#### Artikel 7

§ 1. Het enige lid van artikel 34 van dezelfde verordening wordt de eerste paragraaf.

§ 2. Artikel 34 van dezelfde verordening wordt door volgende paragrafen aangevuld :

« § 2. Het repetitie-apparaat, beoogd onder artikel 6, vierde lid van het koninklijk besluit van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten wordt door het bestuur ter beschikking gesteld van de exploitant om de voertuigen waarvoor een exploitatievergunning verleend werd, uit



cules de réserve ou de remplacement. L'exploitant est tenu d'utiliser ce dispositif en service, à l'exclusion de tout autre.

L'exploitant doit assurer l'entretien et le fonctionnement du dispositif; il le remplace à ses frais en cas de perte, de vol, de détérioration ou de destruction, par un modèle identique auprès du fournisseur désigné par l'administration.

§ 3. Le conducteur est tenu de rejoindre directement le siège de l'exploitation lorsqu'il constate une défectuosité du dispositif en cours de service.

En cas de fonctionnement défectueux dûment constaté par le service de contrôle, l'administration peut imposer à l'exploitant ou au chauffeur de présenter le véhicule muni du répéteur en état de fonctionnement dans les vingt-quatre heures de la constatation.

§ 4. Le dispositif répéteur est la propriété de l'administration. L'exploitant ou le conducteur ne peut pas prêter, louer, céder, vendre ou confier le dispositif répéteur sous quelque forme que ce soit, à un tiers.

Il ne peut pas le placer sur un véhicule qui n'est pas mis en service taxi.

Il remet le dispositif à l'administration en cas de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter et lorsqu'il cesse ses activités.

§ 5. Les infractions aux dispositions du § 4 emportent la suspension de l'autorisation d'exploiter ou du certificat de capacité, selon le cas, pendant six mois au moins.

Toute nouvelle infraction aux mêmes dispositions emporte le retrait de l'autorisation ou du certificat de capacité, selon le cas.

#### Article 8

§ 1<sup>er</sup>. L'alinéa unique de l'article 35 du même règlement devient le paragraphe premier, qui est complété par l'alinéa suivant:

«Le taximètre doit être installé à l'intérieur du véhicule de telle façon que sa face avant soit visible à tout moment pour un voyageur se trouvant à l'intérieur du véhicule.»

§ 2. L'article 35 du même règlement est complété par les paragraphes suivants:

«§ 2. A dater du 1<sup>er</sup> avril 1994, les taximètres équipant les véhicules affectés à un service de taxis doivent répondre aux prescriptions complémentaires suivantes:

te rusten. Dit geldt echter niet voor reserve- of vervangingsvoertuigen. De exploitant wordt ertoe gehouden dit apparaat tijdens de dienst te gebruiken; elk ander model is uitgesloten.

Hij is verantwoordelijk voor het onderhoud en de goede werking van het apparaat; indien het apparaat verloren, gestolen, beschadigd of vernield wordt, moet hij het door een identiek model vervangen. Dit model kan aangeschaft worden bij de vervaardiger die door het Gewest aangeduid wordt.

§ 3. Wanneer de chauffeur gedurende zijn dienst een defect vaststelt, moet hij onmiddellijk terugkeren naar de zetel van de maatschappij.

Indien een defect behoorlijk vastgesteld werd door de controledienst, kan het bestuur de exploitant opleggen het voertuig met het repetitie-apparaat in staat van werking te tonen, binnen vierentwintig uur na de vaststelling van het defect.

§ 4. Het repetitie-apparaat behoort het bestuur toe. De exploitant of chauffeur mag, onder welke vorm dan ook het repetitie-apparaat niet uitlenen, verhuren, afstaan of toevertrouwen aan een derde.

Hij mag het niet installeren op een voertuig dat niet ingezet wordt als taxidienst.

Bij stopzetting van de exploitatie, wanneer hij geschorst wordt of indien zijn vergunning voor het exploiteren ingetrokken wordt, moet hij het apparaat bij het bestuur afgeven.

§ 5. De inbreuk op de bepalingen van § 4 houdt naargelang en ten minste voor zes maanden de opschorting in van de exploitatievergunning of van het bekwaamheidscertificaat.

Elke nieuwe inbreuk op dezelfde bepalingen omvat naargelang de intrekking van de vergunning of van het certificaat.

#### Artikel 8

§ 1. Het enige lid van artikel 35 van dezelfde verordening wordt de eerste paragraaf, die aangevuld wordt met volgend lid:

«De taxameter moet zo in het voertuig geplaatst worden dat de voorkant ervan te allen tijde zichtbaar is voor een passagier die in het voertuig plaats genomen heeft.»

§ 2. Artikel 35 van dezelfde verordening wordt aangevuld door de volgende paragrafen:

«§ 2. Vanaf 1 april 1994 moeten de taxameters die de als taxi gebruikte voertuigen uitrusten, beantwoorden aan volgende bijkomende voorschriften:

- 1° être pourvus d'une horloge calendrier;
- 2° permettre la mise en service d'au moins quatre tarifs indépendants ou non;
- 3° permettre le passage automatique à un autre tarif avec des paramètres différents après avoir parcouru une certaine distance;
- 4° permettre l'incorporation automatique et temporaire d'un supplément exprimé en valeur constante ou en pourcentage;
- 5° permettre la mise à jour tarifaire en une heure au plus.

Outre les prescriptions complémentaires visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les taximètres équipant les véhicules affectés à un service de taxis doivent répondre aux prescriptions complémentaires suivantes, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1994:

- 1° permettre l'impression automatique, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, de reçus destinés à la clientèle; les mentions figurant au recto du reçu doivent au moins être les suivantes:
  - a) le numéro d'identification du véhicule, délivré par le service des taxis;
  - b) le numéro d'ordre de la course;
  - c) la date et l'heure de prise en charge;
  - d) le nombre de kilomètres parcourus;
  - e) les tarifs appliqués;
  - f) le prix total de la course;
  - g) le numéro de téléphone visé à l'article 32, alinéa 3.
- 2° permettre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, la lecture des cartes de crédit avec impression des reçus en double exemplaire;
- 3° permettre l'impression automatique, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, du contenu des totalisateurs visés à l'article 22 de l'arrêté ministériel du 21 mars 1961 relatif à l'approbation de modèles et à l'installation des taximètres;
- 4° permettre la transmission, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, des données visées au point précédent.

§ 3. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1995, le Collège peut imposer aux exploitants d'utiliser, dans leurs véhicules mis en service taxis, les appareils nécessaires à la mise en service des facilités prévues au § 2, alinéa 2, points 1 à 4. A cette même date, l'intervention financière de la Région en faveur de l'utilisation des appareils visés à l'alinéa précédent est supprimée.»

- 1° uitgerust zijn met een horloge dagteller;
- 2° het inschakelen van tenminste vier al dan niet onafhankelijke tarieven mogelijk maken;
- 3° het automatisch overschakelen naar een ander tarief met andere parameters mogelijk maken nadat een zekere afstand afgelegd werd;
- 4° het automatisch en tijdelijk verrekenen van een toeslag mogelijk maken, die hetzij een vast bedrag of een percentage is;
- 5° in maximaal één uur de tariefaanpassing mogelijk maken.

Buiten de bijkomende voorschriften, bedoeld bij lid 1, moeten vanaf 1 juli 1994, de taxameters die de als taxi gebruikte voertuigen uitrusten, beantwoorden aan volgende bijkomende voorschriften:

- 1° via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het automatisch afdrukken van ontvangstbewijzen voor de cliëntèle mogelijk maken; op dit ontvangstbewijs moeten tenminste de volgende vermeldingen voorkomen:
  - a) het door het bevoegde bestuur uitgereikte identificatienummer van het voertuig;
  - b) het volgnummer van de rit;
  - c) de datum en het uur van het instappen;
  - d) het aantal afgelegde kilometers;
  - e) de toegepaste tarieven;
  - f) het totaal bedrag van de rit;
  - g) het telefoonnummer bedoeld bij artikel 32, lid 3.
- 2° via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat, het lezen mogelijk maken van kredietkaarten, met afdruk van een ontvangstbewijs in dubbel exemplaar;
- 3° via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het automatisch afdrukken mogelijk maken van de inhoud van de totalisatoren beoogd bij artikel 22 van het ministerieel besluit van 21 maart 1961 betreffende de modelgoedkeuring en de installatie der taxameters;
- 4° via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het doorspelen van de onder het vorige punt bedoelde gegevens mogelijk maken.

§ 3. Vanaf 1 juli 1995 mag het College van de exploitanten de inwerkingstelling opleggen van de apparaten die noodzakelijk zijn voor de invoering van de onder § 2, tweede lid, punt 1 tot 4 voorziene faciliteiten voor de voertuigen die als taxi ingezet worden. Op diezelfde datum wordt de financiële tegemoetkoming van het Gewest, toegekend voor het gebruiken van de apparaten bedoeld bij het vorige lid afgeschaft.»

*Article 9*

Dans l'article 37, alinéa 1<sup>er</sup>, première phrase, du même règlement, les mots « de qualité », sont ajoutés entre les mots « critères » et « de commodité ».

*Article 10*

L'article 37, alinéa 1<sup>er</sup>, du même règlement est complété comme suit :

- « j) les véhicules affectés pour la première fois par un exploitant à un service de taxis à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1994 doivent être de couleur noire ou de couleur blanche;
- k) les véhicules doivent être en bon état. A dater du 1<sup>er</sup> juillet 1995, ils ne peuvent avoir une ancienneté de plus de 7 ans à compter de la première mise en circulation telle qu'elle est indiquée sur le certificat d'immatriculation;
- l) les véhicules ne peuvent porter tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des signes, mentions, objets, messages ou informations autres que ceux indispensables ou rendus obligatoires dans le cadre de l'exploitation du service de taxis. »

*Article 11*

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, « à l'exception de l'article 7, § 2 qui entre en vigueur à la date fixée par le Collège. »

*Artikel 9*

In artikel 37, lid 1, eerste zin van dezelfde verordening, worden de woorden « van kwaliteit » toegevoegd tussen de woorden « criteria » en « comfort ».

*Artikel 10*

Artikel 37, lid 1, van dezelfde verordening wordt als volgt aangevuld :

- « j) de voertuigen die op 1 juli 1994 voor het eerst als taxi gebruikt worden door een exploitant moeten zwart of wit zijn;
- k) ze moeten in goede staat verkeren. Vanaf 1 juli 1995 mogen ze niet ouder zijn dan 7 jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer gebracht werd. Deze datum is vermeld op het inschrijvingsbewijs;
- l) er mogen noch in, noch op het voertuig kentekens, vermeldingen, voorwerpen of informatie aangebracht worden buiten degene die onontbeerlijk of verplicht zijn in het kader van de exploitatie van een taxidienst. »

*Artikel 11*

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, « behoudens artikel 7, § 2 dat in werking treedt op de datum die door het College vastgesteld wordt. »

## ANNEXE

## AMENDEMENTS

N° 1

**Remplacer l'article 2 par le texte suivant :**

*§ 1<sup>er</sup>. Dans l'article 19 du règlement d'agglomération en matière d'exploitation de services de taxis, le premier alinéa du § 2 est remplacé par les alinéas suivants :*

*« Le candidat doit réussir un examen comportant une épreuve écrite et une épreuve orale.*

*L'épreuve écrite porte sur les matières enseignées lors des séances de formation organisées par l'administration. L'épreuve orale consiste en une conversation en relation avec la profession de chauffeur de taxi.*

*Le candidat qui échoue à l'examen visé à l'alinéa premier est tenu, avant de se représenter, de participer aux séances de formation organisées à l'attention des candidats chauffeurs de taxi soit par l'administration, soit par l'institution communautaire ou régionale compétente pour la formation professionnelle.*

*§ 2. La dernière phrase du dernier alinéa du même paragraphe est remplacée par la phrase suivante :*

*« La composition du jury est fixée par le Collège. »*

## JUSTIFICATION

Le contrôle des aptitudes à exercer la profession de chauffeur de taxi à Bruxelles ne peut être assuré que par l'administration régionale. La formation proprement dite, que l'examen régional sanctionne, peut, dans certains cas bien précis, être organisée à l'initiative d'autres instances publiques que le service régional des taxis, en vue de rencontrer certains objectifs en matière de réinsertion socio-professionnelle.

La possibilité doit également être donnée aux candidats de présenter une première fois l'examen sans avoir suivi les séances de formation.

N° 2

**Remplacer l'article 3 par le texte suivant :**

*L'article 26 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :*

*« Les conducteurs sont tenus de porter une tenue correcte dont la composition peut être déterminée par le Collège. »*

## BIJLAGE

## AMENDEMENTEN

Nr. 1

**Artikel 2 vervangen door volgende tekst :**

*§ 1. In het artikel 19 van de agglomeratieverordening inzake exploitatie van taxidiensten, wordt het eerste lid van § 2 vervangen door de volgende leden :*

*« De kandidaat dient te slagen voor een examen dat een schriftelijk en een mondeling gedeelte omvat.*

*De schriftelijke proef handelt over de tijdens de door het bestuur georganiseerde vorming geziene leerstof. Het mondelinge gedeelte bestaat uit een gesprek over het beroep van taxichauffeur.*

*De niet-geslaagde kandidaat voor het in het eerste lid vermelde examen is gehouden, vooraleer zich opnieuw aan te bieden, deel te nemen aan de vormingsessies die georganiseerd worden voor kandidaten-taxichauffeur, ofwel door het bestuur, ofwel door de gemeenschaps- of gewestinstelling die bevoegd is voor beroepsopleidingen.*

*§ 2. De laatste zin van het laatste lid van dezelfde paragraaf wordt vervangen door volgende zin :*

*« Het College bepaalt de samenstelling van de examencommissie. »*

## VERANTWOORDING

Alleen het gewestelijk bestuur mag nagaan of de kandidaat geschikt is om het beroep van taxichauffeur in Brussel uit te oefenen. De vorming op zich, die het gewestelijk examen bekrachtigt, mag, in zekere welomschreven gevallen, georganiseerd worden op initiatief van andere openbare instanties dan de gewestelijke dienst voor taxi's met het oog op het tegemoetkomen aan bepaalde oogmerken inzake de socio-professionele herintegratie.

De kandidaten moeten eveneens de mogelijkheid krijgen hun examen een eerste maal af te leggen zonder vormingssessies gevolgd te hebben.

Nr. 2

**Artikel 3 vervangen door volgende tekst :**

*Artikel 26 van dezelfde verordening wordt vervangen door volgende bepaling :*

*« De chauffeurs moeten een geschikte kleding dragen waarvan de samenstelling door het College bepaald kan worden. »*

## JUSTIFICATION

Afin de ne pas alourdir les procédures, il est proposé que le Conseil adopte le principe de la tenue correcte en laissant au Collège le soin d'en déterminer les composantes.

N° 3

## Article 7

L'article 7 est remplacé par le texte suivant :

§ 1<sup>er</sup>. L'alinéa unique de l'article 34 du même règlement devient le paragraphe premier.

§ 2. L'article 34 du même règlement est complété par les paragraphes suivants :

« § 2. Le dispositif répétiteur visé à l'article 6, alinéa 4, de l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis est mis à la disposition de l'exploitant par l'administration pour équiper les véhicules titulaires d'une autorisation d'exploiter, à l'exclusion des véhicules de réserve ou de remplacement. L'exploitant est tenu d'utiliser ce dispositif en service, à l'exclusion de tout autre.

L'exploitant doit assurer l'entretien et le fonctionnement du dispositif; il le remplace à ses frais en cas de perte, de vol, de détérioration ou de destruction, par un modèle identique auprès du fournisseur désigné par l'administration.

§ 3. Le conducteur est tenu de rejoindre directement le siège de l'exploitation lorsqu'il constate une déféctuosité du dispositif en cours de service.

En cas de fonctionnement défectueux dûment constaté par le service de contrôle, l'administration peut imposer à l'exploitant ou au chauffeur de présenter le véhicule muni du répétiteur en état de fonctionnement dans les vingt-quatre heures de la constatation.

§ 4. Le dispositif répétiteur est la propriété de l'administration. L'exploitant ou le conducteur ne peut pas prêter, louer, céder, vendre ou confier le dispositif répétiteur sous quelque forme que ce soit, à un tiers.

Il ne peut pas le placer sur un véhicule qui n'est pas mis en service taxi.

Il remet le dispositif à l'administration en cas de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter et lorsqu'il cesse ses activités.

§ 5. Les infractions aux dispositions du § 4 emportent la suspension de l'autorisation d'exploiter ou du

## VERANTWOORDING

Teneinde de procedures niet te bemoeilijken wordt er voorgesteld dat de Raad het principe van geschikte kleding aanvaardt, en dat de vastlegging van de samenstelling ervan aan het College overgelaten wordt.

Nr. 3

## Artikel 7

Artikel 7 wordt door volgende tekst vervangen :

§ 1. Het enige lid van artikel 34 van dezelfde verordening wordt de eerste paragraaf.

§ 2. Artikel 34 van dezelfde verordening wordt door volgende paragrafen aangevuld :

« § 2. Het repetitie-apparaat, beoogd onder artikel 6, vierde lid, van het koninklijk besluit van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten wordt door het bestuur ter beschikking gesteld van de exploitant om de voertuigen waarvoor een exploitatievergunning verleend werd, uit te rusten. Dit geldt echter niet voor reserve- of vervangingsvoertuigen. De exploitant wordt ertoe gehouden dit apparaat tijdens de dienst te gebruiken; elk ander model is uitgesloten.

Hij is verantwoordelijk voor het onderhoud en de goede werking van het apparaat; indien het apparaat verloren, gestolen, beschadigd of vernield wordt, moet hij het door een identiek model vervangen. Dit model kan aangeschaft worden bij de vervaardiger die door het Gewest aangeduid wordt.

§ 3. Wanneer de chauffeur gedurende zijn dienst een defect vaststelt, moet hij onmiddellijk terugkeren naar de zetel van de maatschappij.

Indien een defect behoorlijk vastgesteld werd door de controledienst, kan het bestuur de exploitant oplegen het voertuig met het repetitie-apparaat in staat van werking te tonen, binnen vierentwintig uur na de vaststelling van het defect.

§ 4. Het repetitie-apparaat behoort het bestuur toe. De exploitant of chauffeur mag, onder welke vorm dan ook het repetitie-apparaat niet uitlenen, verhuren, afstaan of toevertrouwen aan een derde.

Hij mag het niet installeren op een voertuig dat niet ingezet wordt als taxidienst.

Bij stopzetting van de exploitatie, wanneer hij geschorst wordt of indien zijn vergunning voor het exploiteren ingetrokken wordt, moet hij het apparaat bij het bestuur afgeven.

§ 5. De inbreuk op de bepalingen van § 4 houdt naargelang en ten minste voor zes maanden de

*certificat de capacité, selon le cas, pendant six mois au moins.*

*Toute nouvelle infraction aux mêmes dispositions emporte le retrait de l'autorisation ou du certificat de capacité, selon le cas.*

#### JUSTIFICATION

Une meilleure visibilité des taxis passe par l'utilisation d'un modèle de répéteur lumineux spécifique à la Région bruxelloise. Il permet ainsi à la clientèle de mieux identifier les taxis bruxellois; il permet au service régional de contrôle de repérer les taxis non bruxellois éventuellement en infraction.

La modification de la numérotation des articles correspond à des nécessités techniques de concordance avec le texte existant.

N° 4

#### Article 8

**L'article 8 est remplacé par le texte suivant :**

*§ 1<sup>er</sup>. L'alinéa unique de l'article 35 du même règlement devient le paragraphe premier, qui est complété par l'alinéa suivant :*

*« Le taximètre doit être installé à l'intérieur du véhicule de telle façon que sa face avant soit visible à tout moment pour un voyageur se trouvant à l'intérieur du véhicule. »*

*§ 2. L'article 35 du même règlement est complété par les paragraphes suivants :*

*« § 2. A dater du 1<sup>er</sup> avril 1994, les taximètres équipant les véhicules affectés à un service de taxis doivent répondre aux prescriptions complémentaires suivantes :*

- 1<sup>o</sup> être pourvus d'une horloge calendrier;*
- 2<sup>o</sup> permettre la mise en service d'au moins quatre tarifs indépendants ou non;*
- 3<sup>o</sup> permettre le passage automatique à un autre tarif avec des paramètres différents après avoir parcouru une certaine distance;*
- 4<sup>o</sup> permettre l'incorporation automatique et temporaire d'un supplément exprimé en valeur constante ou en pourcentage;*
- 5<sup>o</sup> permettre la mise à jour tarifaire en une heure au plus.*

*Outre les prescriptions complémentaires visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les taximètres équipant les véhicules affectés*

*opschorting in van de exploitatievergunning of van het bekwaamheidscertificaat.*

*Elke nieuwe inbreuk op dezelfde bepalingen omvat naargelang de intrekking van de vergunning of van het certificaat.*

#### VERANTWOORDING

Een betere herkenbaarheid van de taxi's gaat gepaard met het gebruik van een repetitie-apparaat dat eigen is aan het Brussels Gewest. Het biedt de klanten de mogelijkheid de Brusselse taxi's beter te identificeren; het biedt eveneens de mogelijkheid voor de taxidiensten niet-Brusselse taxi's, die eventueel in overtreding zouden zijn, te herkennen.

De wijziging van de nummers van de artikelen werd omwille van technische noodzakelijkheden doorgevoerd zodat het amendement met de oorspronkelijke tekst overeenstemt.

Nr. 4

#### Artikel 8

**Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst :**

*§ 1. Het enige lid van artikel 35 van dezelfde verordening wordt de eerste paragraaf, die aangevuld wordt met volgend lid :*

*« De taxameter moet zo in het voertuig geplaatst worden dat de voorkant ervan te allen tijde zichtbaar is voor een passagier die in het voertuig plaats genomen heeft. »*

*§ 2. Artikel 35 van dezelfde verordening wordt aangevuld door de volgende paragrafen :*

*« § 2. Vanaf 1 april 1994 moeten de taxameters die de als taxi gebruikte voertuigen uitrusten, beantwoorden aan volgende bijkomende voorschriften :*

- 1<sup>o</sup> uitgerust zijn met een horloge dagteller;*
- 2<sup>o</sup> het inschakelen van tenminste vier al dan niet onafhankelijke tarieven mogelijk maken;*
- 3<sup>o</sup> het automatisch overschakelen naar een ander tarief met andere parameters mogelijk maken nadat een zekere afstand afgelegd werd;*
- 4<sup>o</sup> het automatisch en tijdelijk verrekenen van een toeslag mogelijk maken, die hetzij een vast bedrag of een percentage is;*
- 5<sup>o</sup> in maximaal één uur de tariefaanpassing mogelijk maken.*

*Buiten de bijkomende voorschriften, bedoeld bij lid 1, moeten vanaf 1 juli 1994, de taxameters die de als*

tés à un service de taxis doivent répondre aux prescriptions complémentaires suivantes, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1994 :

1<sup>o</sup> permettre l'impression automatique, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, de reçus destinés à la clientèle; les mentions figurant au recto du reçu doivent au moins être les suivantes :

- a) le numéro d'identification du véhicule, délivré par le service des taxis;
- b) le numéro d'ordre de la course;
- c) la date et l'heure de prise en charge;
- d) le nombre de kilomètres parcourus;
- e) les tarifs appliqués;
- f) le prix total de la course;
- g) le numéro de téléphone visé à l'article 32, alinéa 3.

2<sup>o</sup> permettre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, la lecture des cartes de crédit avec impression des reçus en double exemplaire;

3<sup>o</sup> permettre l'impression automatique, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, du contenu des totalisateurs visés à l'article 22 de l'arrêté ministériel du 21 mars 1961 relatif à l'approbation de modèles et à l'installation des taximètres;

4<sup>o</sup> permettre la transmission, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un appareil prévu à cet effet, des données visées au point précédent.

§ 3. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1995, le Collège peut imposer aux exploitants d'utiliser, dans leurs véhicules mis en service taxis, les appareils nécessaires à la mise en service des facilités prévues au § 2, alinéa 2, points 1 à 4. A cette même date, l'intervention financière de la Région en faveur de l'utilisation des appareils visés à l'alinéa précédent est supprimée.»

#### JUSTIFICATION

La modification de la numérotation des articles correspond à des nécessités techniques de concordance avec le texte existant.

En ce qui concerne le § 3, d'une part l'instauration d'une date ultime au-delà de laquelle l'autorité peut imposer l'utilisation des appareils décrits et d'autre part la suppression de l'intervention financière de l'autorité à cette même date est de nature à inciter les exploitants à s'équiper des appareils en question avant cette date ultime.

taxi gebruikte voertuigen uitrusten, beantwoorden aan volgende bijkomende voorschriften :

1<sup>o</sup> via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het automatisch afdrukken van ontvangstbewijzen voor de cliëntèle mogelijk maken; op dit ontvangstbewijs moeten tenminste de volgende vermeldingen voorkomen :

- a) het door het bestuur uitgereikte identificatienummer van het voertuig;
- b) het volgnummer van de rit;
- c) de datum en het uur van het instappen;
- d) het aantal afgelegde kilometers;
- e) de toegepaste tarieven;
- f) het totaal bedrag van de rit;
- g) het telefoonnummer bedoeld bij artikel 32, lid 3.

2<sup>o</sup> via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat, het lezen mogelijk maken van kredietkaarten, met afdruk van een ontvangstbewijs in dubbel exemplaar;

3<sup>o</sup> via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het automatisch afdrukken mogelijk maken van de inhoud van de totalisatoren beoogd bij artikel 22 van het ministerieel besluit van 21 maart 1961 betreffende de modelgoedkeuring en de installatie der taxameters;

4<sup>o</sup> via de taxameter of via een hiertoe voorzien apparaat het doorspelen van de onder het vorige punt bedoelde gegevens mogelijk maken;

§ 3. Vanaf 1 juli 1995 mag het College van de exploitanten de inwerkingstelling opleggen van de apparaten die noodzakelijk zijn voor de invoering van de onder § 2, tweede lid, punt 1 tot 4 voorziene faciliteiten voor de voertuigen die als taxi ingezet worden. Op diezelfde datum wordt de financiële tegemoetkoming van het Gewest, toegekend voor het gebruiken van de apparaten bedoeld bij het vorige lid afgeschaft.»

#### VERANTWOORDING

De wijziging van de nummers van de artikelen werd omwille van technische noodzakelijkheden doorgevoerd zodat het amendement met de oorspronkelijke tekst overeenstemt.

Wat § 3 betreft is aan de ene kant de invoering van een streefdatum, waarna het bestuur het gebruik van de omschreven apparaten kan opleggen, en aan de andere kant de opschorting van de financiële tegemoetkoming van het bestuur op dezelfde datum, van aard om de exploitanten aan te moedigen zich met de apparaten in kwestie uit te rusten voor deze deadline.

N° 5

*Article 10*

**Dans l'article 10, la date du 1<sup>er</sup> janvier 1994 doit être remplacée par la date du 1<sup>er</sup> juillet 1994.**

## JUSTIFICATION

Il y a lieu d'adapter la date prévue dans le texte initial pour tenir compte des délais de mise en œuvre des mesures proposées.

N° 6

*Article 11*

**L'article 11 est complété par la phrase suivante :**

*« à l'exception de l'article 7, § 2 qui entre en vigueur à la date fixée par le Collège. »*

## JUSTIFICATION

Dans l'état actuel du dossier, il n'est pas possible de déterminer à quelle date les nouveaux dispositifs seront disponibles.

L'obligation d'utiliser le nouveau dispositif doit donc être suspendue jusqu'à ce que l'administration ait eu l'occasion de le fournir à chaque exploitant bruxellois.

Nr. 5

*Artikel 10*

**In artikel 10 moet de datum 1 januari 1994 vervangen worden door de datum 1 juli 1994.**

## VERANTWOORDING

Teneinde rekening te houden met de termijnen voor de inwerkingstelling van de voorgestelde maatregelen moet de datum van de oorspronkelijke tekst aangepast worden.

Nr. 6

*Artikel 11*

**Artikel 11 wordt aangevuld door volgende zin :**

*« behoudens artikel 7 § 2 dat in werking treedt op de datum die door het College vastgesteld wordt. »*

## VERANTWOORDING

In de huidige staat van het dossier is het niet mogelijk te bepalen op welke datum het nieuwe repetitie-apparaat beschikbaar zal zijn.

De verplichting om het nieuwe repetitie-apparaat te gebruiken moet opgeschort worden tot op het moment dat het bestuur de kans gekregen heeft het apparaat aan elke Brusselse exploitant te bezorgen.