

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1994-1995

28 MAART 1995

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

inzake de taxidiensten en
de verhuurdiensten van voertuigen
met chauffeur

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor Binnenlandse Zaken,
belast met de Lokale besturen
en de Agglomeratiebevoegdheden

door de heer Joseph PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: de heer Diego Escolar, mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost, de heren Joseph Parmentier, Claude Michel, mevr. Nicole Dereppe-Soumoy, de heer Richard Beauthier, mevr. Magdeleine Willame-Boonen, de heren André Drouart, Michel Duponcelle, mevrouwen Simonne Creyf, Brigitte Grouwels.

2. Plaatsvervangend lid: de heer Léon Paternoster.

3. Andere leden: de heren Jan De Berlangeer, Jean-Pierre Cornelissen, Victor Rens.

Zie:

Stuk van de Raad:

A-367/1 - 94/95: Ontwerp van ordonnantie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1994-1995

28 MARS 1995

PROJET D'ORDONNANCE

relative aux services de taxis et
aux services de location de voitures
avec chauffeur

RAPPORT

fait au nom de la commission
des Affaires intérieures,
chargée des Pouvoirs locaux et
des Compétences d'agglomération

par M. Joseph PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: M. Diego Escolar, Mme Andrée Guillaume-Vanderroost, MM. Joseph Parmentier, Claude Michel, Mme Nicole Dereppe-Soumoy, M. Richard Beauthier, Mme Magdeleine Willame-Boonen, MM. André Drouart, Michel Duponcelle, Mmes Simonne Creyf, Brigitte Grouwels.

2. Membre suppléant: M. Léon Paternoster.

3. Autres membres: MM. Jan De Berlangeer, Jean-Pierre Cornelissen, Victor Rens.

Voir:

Document du Conseil:

A-368/1 - 94/95: Projet d'ordonnance.

Inhoudstafel

I. Uiteenzetting van de Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister van Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid	3
II. Algemene bespreking	4
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	11
IV. Tekst aangenomen door de Commissie	20
V. Bijlage: Amendementen	40

Table des matières

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	3
II. Discussion générale	4
III. Discussion des articles et votes	11
IV. Texte adopté par la Commission	20
V. Annexe: Amendements	40

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

De Staatssecretaris onderstreept het dringende karakter van het ontwerp gezien de verslechterende toestand in de sector van de taxi's. Hij alludeert in het bijzonder op de strijd tussen de taximaatschappijen en de zogenaamde limousinemaatschappijen.

Dit ontwerp van ordonnantie werd om verschillende redenen laattijdig ingediend. Het Gewest is pas vanaf september 1993 bevoegd geworden voor de aangelegenheid van de huurvoertuigen met chauffeur. Er werden verscheidene ontwerpen van ordonnantie aan de Raad van State voorgelegd die negatieve adviezen uitgebracht heeft. Het adviescomité voor de taxi's heeft dit ontwerp gedurende verscheidene weken bestudeerd en heeft zijn advies in maart 1994 uitgebracht. De Raad van State heeft het ontwerp op zijn beurt gedurende 8 maanden gehouden voordat hij zijn advies uitgebracht heeft.

De Staatssecretaris onderscheidt verschillende sectoriële problemen die in de sector van de taxi's gerezen zijn en die de toepassing van een nieuwe wetgeving vereisen (zie memorie van toelichting, blz. 4 tot 10):

- de beperkingen van de wet van 27 december 1974;
- de interne en externe concurrentie van taxi-exploitanten;
- de ontbrekende regelgeving voor de diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur ;
- het verhandelen van administratieve exploitatievergunningen.

Wat de maatregelen betreft om een einde te stellen aan het verhandelen van deze vergunningen, zegt de Staatssecretaris ervan bewust te zijn dat de kleine exploitanten benadeeld zouden zijn indien men ze zou verhinderen hun vergunning door te verkopen. Er werd dan ook in de artikelen 39 en 40 in twee overgangsperioden voorzien.

De exploitatievergunning wordt voortaan persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar. Nochtans kan een familielid, in geval van overlijden of permanente werkonbekwaamheid, de exploitatie voortzetten, voor zover het hiervoor de geschikte hoedanigheid heeft.

Het ontwerp van ordonnantie wil ook tegemoet komen aan een nieuwe behoefte: de collectieve taxi's (zie memorie van toelichting blz. 10).

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 secrétaire d'Etat souligne l'urgence du projet eu égard à la détérioration de la situation dans le secteur. Il fait plus particulièrement allusion à la guerre entre les sociétés de taxis et les sociétés dites de limousines.

Plusieurs raisons expliquent le dépôt tardif du présent projet d'ordonnance. La Région est seulement devenue compétente pour la matière des voitures de location avec chauffeur qu'à partir de septembre 1993. Plusieurs projets ont été présentés au Conseil d'Etat qui a émis des avis négatifs. Le présent projet a été étudié pendant plusieurs semaines par le Comité consultatif des taxis, qui a rendu son avis au mois de mars 1994. Le Conseil d'Etat a gardé le présent projet à son tour pendant huit mois avant de rendre son avis.

Le secrétaire d'Etat distingue plusieurs problèmes sectoriels qui sont apparus dans le secteur des taxis et qui demandent la mise en oeuvre d'une nouvelle législation (voir l'exposé des motifs, p. 4 à 10):

- les limites de la loi du 27 décembre 1974;
- la concurrence interne et externe d'exploitants de taxis;
- l'absence de réglementation pour les services de location de voiture avec chauffeur;
- le commerce des autorisations administratives d'exploitation.

En ce qui concerne les mesures destinées à mettre fin au commerce des autorisations, le secrétaire d'Etat se dit conscient que les petits exploitants seraient lésés si on les empêchait de revendre leur autorisation. Aussi a-t-on prévu aux articles 39 et 40 deux périodes transitoires.

L'autorisation d'exploiter sera dorénavant personnelle, indivisible et incessible. Toutefois, dans les cas de décès ou d'incapacité de travail permanente, un parent peut, pour autant qu'il ait les qualifications nécessaires, poursuivre l'exploitation.

Le projet d'ordonnance veut également faire face à un besoin nouveau qui est celui des taxis collectifs (voir l'exposé des motifs p. 10).

II. Algemene bespreking

Twee leden vragen hoe de twee gelijklopende wetgevingen, de agglomeratieverordening inzake de exploitatie van taxidiensten en de nieuwe gewestelijke wetgeving, zich tot elkaar zullen verhouden.

De Staatssecretaris antwoordt dat artikel 6, paragraaf 1, X, 8° van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988, aan de Gewesten de materie van de taxidiensten heeft overgedragen.

Deze overdracht van bevoegdheden werd nog uitgebreid met de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale Staatsstructuur door de materie van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te regionaliseren.

Bovendien heeft het Gewest de agglomeratiebevoegdheden overgenomen en dus ook de gemeentelijke bevoegdheid inzake taxi's.

Door de gewestvorming enerzijds en de uitoefening van de agglomeratiebevoegdheden anderzijds, krijgt het Gewest alle bevoegdheden die voorheen verdeeld waren over de Staat en de lokale overheden. De Regering stelt dus verordeningen of ordonnanties voor naargelang de aard van het voorwerp.

Voor het ogenblik blijft de agglomeratieverordening van toepassing zolang het ontwerp van ordonnantie ter studie ligt. Indien men een bepaling van de agglomeratieverordening wil wijzigen, moet dat gebeuren via een ontwerp van verordening (zie bijvoorbeeld, het ontwerp van verordening nr. A-374/1 dat ter goedkeuring aan de Raad wordt voorgelegd). Indien de ordonnantie wordt goedgekeurd, blijven de agglomeratieverordeningen en de besluiten van kracht zolang ze niet worden opgeheven door uitvoeringsbesluiten van deze ordonnantie.

Een ander lid vraagt of vanuit een wetgevingstechnisch standpunt het niet coherenter geweest zou zijn het ontwerp van verordening ter wijziging van de agglomeratieverordening inzake de exploitatie van taxidiensten (A-374/1), in te voegen in het ontwerp van ordonnantie dat verschillende aangelegenheden behandelt.

De Staatssecretaris geeft toe dat dat een mogelijke oplossing was, maar doet opmerken dat de agglomeratieverordening tamelijk precieze bepalingen bevat (toepassingsmaatregelen, definities, procedures...) die niet in de ordonnantie moeten voorkomen, maar eerder in de uitvoeringsbesluiten.

Verscheidene leden zouden het advies van het adviescomité van de taxi's willen kennen.

De Staatssecretaris zal het advies aan de leden van de Commissie bezorgen.

II. Discussion générale

Deux membres demandent comment coexisteront les deux législations parallèles que sont le règlement d'agglomération en matière d'exploitation de services de taxis et la nouvelle législation régionale.

Le secrétaire d'Etat répond que l'article 6, § 1^{er}, X, 8° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988 a transféré aux Régions la matière des services de taxis.

Ce transfert de compétences a encore été élargi par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat en régionalisant la matière des services de location de voitures avec chauffeur.

Par ailleurs, la Région a absorbé l'Agglomération et a donc hérité de la compétence municipale en matière de taxis.

Par le fait de la régionalisation d'une part et de l'exercice des compétences d'agglomération d'autre part, la Région voit se confondre entre ses mains les différents pouvoirs qui étaient autrefois répartis entre l'Etat et les autorités locales. Le Gouvernement propose donc des règlements ou des ordonnances selon la nature de l'objet.

Pour l'instant, le règlement d'agglomération reste d'application aussi longtemps que le projet d'ordonnance est à l'étude. Si l'on veut modifier une disposition du règlement d'agglomération, il faut le faire par un projet de règlement (voir par exemple, le projet de règlement n° A-374/1 soumis à l'approbation du Conseil). Si l'ordonnance est adoptée, les règlements d'agglomération et les arrêtés resteront en vigueur tant qu'ils n'auront pas été abrogés par des arrêtés d'exécution de l'ordonnance.

Un autre membre demande si du point de vue légistique, il n'aurait pas été plus cohérent d'introduire le projet de règlement modifiant le règlement d'agglomération en matière d'exploitation de services de taxis (A-374/1) dans le projet d'ordonnance qui englobe différents domaines.

Le secrétaire d'Etat admet que cette solution était possible mais fait valoir que le règlement d'agglomération contient des dispositions assez précises (mesures d'application, définitions, procédures...) qu'il ne faut pas reprendre dans l'ordonnance, mais plutôt dans des arrêtés d'exécution.

Plusieurs membres demandent de pouvoir disposer de l'avis du comité consultatif des taxis.

Le secrétaire d'Etat transmettra l'avis aux membres de la commission.

Een lid komt terug op de oorspronkelijke en voornaamste doelstelling van het ontwerp van ordonnantie, die erin bestond te voorkomen dat exploitanten van taxidiensten die houder zijn van vergunningen uitgereikt door plaatselijke overheden van andere Gewesten, een "oneerlijke en schadelijke concurrentiestrijd" vormen voor exploitanten van taxidiensten die beschikken over een vergunning verleend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daartoe bood artikel 3, tweede lid, van de ontworpen ordonnantie de exploitanten die houder zijn van een vergunning afgegeven door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de mogelijkheid om ritten te maken waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van dat Gewest. De Raad van State heeft gemeend dat deze bepaling het voorwerp moest uitmaken van een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten (zie blz. 43 van stuk A-368/1-94/95). Het lid stelt vast dat er geen samenwerkingsakkoord gesloten kon worden en dat deze bepaling dan ook is ingetrokken. Het lid zou willen weten welke pogingen de Staatssecretaris ondernomen heeft om dit samenwerkingsakkoord te sluiten. Is het Vlaamse Gewest niet in een dergelijk akkoord geïnteresseerd gezien het te maken krijgt met zogezegde Brusselse taxipiraten te Zaventem?

Een lid vindt het niet coherent dat de Raad van State het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verplicht een samenwerkingsakkoord te sluiten terwijl het Vlaamse Gewest de Brusselse taxi's verhindert klanten in Zaventem op te halen.

Een lid vreest dat het systeem van numerus clausus van de ordonnantie tot maffiatoestanden leidt. Kan men geen duidelijker systeem vinden?

Een ander lid wil meer inlichtingen over de organisatie van de collectieve taxi's.

Een lid stelt tevreden vast dat het ontwerp van ordonnantie aan een hele reeks bezorgdheden van de Commissie voor Binnenlandse Zaken tegemoet komt. Het lid heeft evenwel vragen bij de middelen voor de toepassing van de tekst.

Het lid herinnert eraan dat de meeste exploitanten van luxeauto's geen vergunning of handelsregister hebben. Aangezien het Gewest onvoldoende middelen ter controle heeft, moet men misschien overeenkomsten sluiten met de lokale politie.

Het lid doet opmerken dat de overgangperiode in artikel 39 van het ontwerp een illusie is. Dit artikel bepaalt dat de houders van exploitatievergunningen die afgegeven werden onder de wet van 27 december 1974, ertoe gemachtigd worden tot 30 juni 1996 hun vergunningen over te dragen. Men dient echter te beseffen dat ze geen kopers zullen vinden vermits deze vergunningen vanaf juli 1996 hun handelswaarde zullen verliezen daar ze persoonlijk en onoverdraagbaar worden.

Een ander lid vraagt of het waar is dat het advies van het adviescomité enkel op het oorspronkelijke ontwerp en niet op dit ontwerp betrekking heeft.

Un membre revient sur l'objectif initial et principal du projet d'ordonnance qui consistait à éviter que des exploitants de services de taxis bénéficiant d'autorisations délivrées par des autorités locales d'autres Régions ne fassent une "concurrence déloyale préjudiciable" aux exploitants de services de taxis disposant d'une autorisation accordée par la Région de Bruxelles-Capitale.

A cette fin l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance en projet réservait exclusivement aux exploitants qui sont titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale la faculté d'effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de cette Région. Le Conseil d'Etat a estimé que cette disposition devait faire l'objet d'un accord de coopération entre les Régions (voir page 43 du document A-368/1-94/95). Le membre constate qu'un accord de coopération n'a pu être conclu et que dès lors la disposition envisagée a dû être retirée. Le membre voudrait connaître les démarches entreprises par le secrétaire d'Etat pour obtenir cet accord de coopération. Est-ce que la Région flamande n'est pas intéressée par un tel accord eu égard aux taxis en maraude dits bruxellois à Zaventem?

Un membre trouve incohérent que le Conseil d'Etat impose à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération alors que la Région flamande empêche les taxis bruxellois de prendre des clients à Zaventem.

Un membre craint que le système de "numerus clausus" proposé par l'ordonnance ne conduise à des pratiques maffieuses. Ne pourrait-on pas trouver un système plus clair?

Un autre membre voudrait plus de détails sur l'organisation des taxis collectifs.

Un membre constate avec satisfaction que le projet d'ordonnance répond à toute une série de préoccupations de la commission des Affaires intérieures. Il se pose néanmoins des questions quant aux moyens d'application du texte.

Le membre rappelle que la plupart des exploitants de limousines n'ont pas d'autorisation ni de registre de commerce. Etant donné que la Région n'a pas suffisamment de moyens de contrôle, il faudrait peut-être envisager des accords avec la police locale.

Il fait remarquer que la période transitoire visée à l'article 39 du projet est un leurre. Cet article dispose que les titulaires d'autorisations d'exploitation délivrées sous l'empire de la loi du 27 décembre 1974, sont autorisés à céder leurs autorisations jusqu'au 30 juin 1996. Or, il faut bien se rendre à l'évidence qu'ils ne trouveront pas d'acheteurs puisqu'à partir de juillet 1996 ces autorisations perdront toute valeur commerciale par leur caractère personnel et incessible.

Un autre membre demande s'il est exact que l'avis du comité consultatif porte uniquement sur le projet original et pas sur le présent projet.

Het lid doet opmerken dat verscheidene artikelen in de inning voorzien van meerdere financiële heffingen, die taksen of retributies worden genoemd. Volgens de Raad van State zijn de genoemde heffingen belastingen met als gevolg dat het overeenkomstig het beginsel van de wettelijkheid van de belasting, aan de wetgever zelf staat de grondslag en het tarief ervan vast te stellen.

Wanneer men de verschillende taksen in artikelen 14, 31 en 32 optelt, bereikt men een bedrag van 55.000 frank. Hoe kan men een dergelijke som verdedigen in het licht van de besluiten van de studie betreffende de rentabiliteit van de taxisector, volgens dewelke geen enkele exploitatie rendabel is? Het lid geeft het voorbeeld van Gent waar de taksen geschrapt zijn omdat men er de taxi's als een dienst van openbaar nut beschouwd die een aanvulling op het openbaar vervoer vormt.

De Staatssecretaris herinnert eraan dat hij het advies van de Raad van State op 3 februari 1995 ontvangen heeft. Hij heeft dus geen tijd gehad om de nodige stappen te ondernemen met het oog op het door de Raad van State gevraagde samenwerkingsakkoord. Dit akkoord kan niet van vandaag op morgen gesloten worden, hoewel het Gewest goede contacten heeft met Ministers Baudson en Sauwens.

Een lid doet opmerken dat men niet vandaag de noodzaak van een samenwerkingsakkoord moet vaststellen. Men had daaraan reeds enkele jaren moeten werken. Het lid zou in detail de tegengestelde belangen van de Gewesten willen kennen.

De Staatssecretaris antwoordt dat het voornaamste probleem de taxiconcurrentie in Zaventem is. De federale overheid heeft nooit de moeite genomen om te antwoorden op de briefwisseling van het Gewest, dat het probleem geregeld wou zien. Dit probleem lijkt communautair te geladen te zijn.

Wettelijk gezien kan de Brusselse taxi niet naar Zaventem gaan om er klanten te halen en de concurrentie met de plaatselijke concessiehouders aan te gaan. Indien de taxichauffeur echter een klant naar Zaventem gebracht heeft en bij zijn terugkeer door een reiziger geroepen wordt, op een ogenblik dat hij zich op meer dan 100 meter van de taxistandplaats van Zaventem bevindt en er geen andere plaatselijke taxi's klaar staan, is hij, overeenkomstig het koninklijk besluit van 2 april 1975, verplicht om de reiziger mee te nemen, en dit krachtens zijn opdracht van openbaar nut. Anderzijds is er het probleem van de taxipiraten te Zaventem maar dat behoort niet tot de bevoegdheden van de Staatssecretaris; hiervoor is de federale Minister van Verkeer bevoegd alsmede de Regie van de Luchtwegen en de politie van Zaventem.

De eerste versie van het ontwerp van ordonnantie is aanvaard door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die contact had opgenomen met het Vlaamse Gewest. Het nadeel van de nieuwe verplichting om een samenwerkingsakkoord te sluiten is dat het Gewest een deel van zijn autonomie

Le membre fait remarquer que plusieurs articles prévoient la perception de divers prélèvements financiers, dénommés taxes ou redevances. Selon le Conseil d'Etat, lesdits prélèvements constituent des impôts, avec la conséquence que, conformément au principe de la légalité de l'impôt, c'est au législateur lui-même qu'il convient d'en fixer l'assiette et le taux.

En additionnant les diverses taxes prévues aux articles 14, 31 et 32, on atteint un montant de 55.000 francs. Comment peut-on concilier une telle somme avec les conclusions de l'étude relative à la rentabilité du secteur des taxis, selon lesquelles aucune exploitation n'est rentable? Le membre donne l'exemple de la ville de Gand où les taxes ont été supprimées parce qu'on considère les taxis comme un service d'utilité publique complémentaire aux transports en commun.

Le secrétaire d'Etat rappelle que l'avis du Conseil d'Etat lui est parvenu le 3 février 1995. Il n'a donc pas eu le temps de faire les démarches nécessaires pour négocier l'accord de coopération souhaité par le Conseil d'Etat. Cet accord ne sera pas conclu du jour au lendemain, malgré les bons contacts de la Région avec les ministres Baudson et Sauwens.

Un membre fait remarquer que ce n'est pas aujourd'hui que l'on doit constater la nécessité de la conclusion d'un accord de coopération. On aurait dû oeuvrer dans ce sens depuis plusieurs années. Le membre voudrait connaître avec précision les intérêts contradictoires des Régions.

Le secrétaire d'Etat répond que la question essentielle est la concurrence des taxis à Zaventem. Les autorités fédérales n'ont jamais daigné répondre au courrier de la Région les invitant à régler le problème. Cette question semble trop chargée sur le plan communautaire.

Légalement le taxi bruxellois ne peut se rendre à Zaventem pour y chercher des clients et faire la concurrence aux concessionnaires locaux. Mais s'il y a conduit un client et s'il se fait héler à son retour par un voyageur alors qu'il se trouve à plus de cent mètres de la station de taxis de Zaventem et qu'il n'y pas d'autres taxis locaux disponibles, l'arrêté royal du 2 avril 1975 oblige le chauffeur de taxi à prendre le voyageur en vertu de sa mission d'utilité publique. Il y a d'autre part le problème des taxis en maraude à Zaventem mais cela n'est pas de la compétence du secrétaire d'Etat, mais bien du ministre fédéral des communications, de la Régie des Voies aériennes et de la police de Zaventem.

Le projet d'ordonnance dans sa première mouture a été accepté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui avait pris des contacts avec la Région flamande. L'inconvénient de la nouvelle obligation de passer par un accord de coopération est que la Région perd une part de

verliest om de problemen van een erg verdeelde sector op te lossen. De verschillende gesprekspartners delen zelden dezelfde mening.

In verband met de numerus clausus herinnert de Staatssecretaris eraan dat het aantal taxi's 1.440 bedraagt. Sinds de oprichting van het Gewest in 1989 werd geen enkele nieuwe vergunning afgegeven. Er zijn voldoende taxi's in Brussel. Om de rentabiliteit te verhogen moet het aanbod verminderd worden, maar de vraag is op welke manier dat moet gebeuren. Te Montreal heeft de overheid vergunningen teruggekocht en heeft ze deze operatie gefinancierd door de taksen in deze sector te verhogen.

Er bestaat reeds een examen voor de kandidaten-taxichauffeurs dat door het Gewest wordt georganiseerd (25 lessen over de topografie, het erfgoed, de sociale wetgeving...).

Het initiatief van de collectieve taxi's wordt geregeld in artikel 2, 1^o, c). Er zullen via besluiten nadere regels opgesteld worden. Men moet niet teveel verwachten van de collectieve taxi's aangezien ons Gewest tot de 19 gemeenten beperkt is. Het is vooral in de voorsteden dat de collectieve taxi zijn nut bewijst, wanneer de lijnen van het openbaar vervoer niet meer rendabel zijn (bijvoorbeeld Montreal en Lyon). Voor deze eerste mogelijke toepassing heeft de collectieve taxi dus geen zin in ons Gewest. Er bestaan wel andere mogelijkheden, bijvoorbeeld in het kader van happenings en spektakels; eerst moet er echter een ondernemingsgeest op het vlak van deze initiatieven groeien. Voor het ogenblik leidt het Gewest een project met de gemeente Ukkel en een taxiconcessiehouder voor senioren.

De Staatssecretaris denkt niet dat de ordonnantie de problemen in de sector onmiddellijk zal oplossen. Hij is van oordeel dat de bodem van de afgrond bereikt is en de toestand alleen maar kan verbeteren. De sanering van het taxiberiep moet langzaam gebeuren en moet een sociale dimensie bevatten die de kleine exploitanten de kans biedt hun vergissingen in hun beheer te boven te komen (kopen van vergunningen tegen overdreven prijzen). Daarom werd in de bovenvermelde overgangperiode voorzien. Het welslagen van de ordonnantie zal afhangen van de uitvoeringsbesluiten en de manier waarop het gewestelijk bestuur zal werken. De samenwerking met de gemeentelijke politie moet verbeterd worden. Het werk van het parket zal ook door deze ordonnantie vergemakkelijkt worden.

De Staatssecretaris weerlegt anderzijds de argumenten van een lid dat beweert dat het Gewest gedurende jaren de onwettige toestand heeft gedoogd. De wet van 27 december 1974 laat zodanig veel afwijkingen toe dat de overdraagbaarheid meer regel dan uitzondering geworden is.

Een lid beseft wel dat het Gewest deze onwettige toestand niet onder controle kon krijgen, maar vandaag heeft het Gewest ook niet de keuze en is het wel verplicht diegenen die het onwettige spel meegespeeld hebben, voor een vol-

son autonomie pour régler les problèmes d'un secteur très émiétté. Les différents interlocuteurs prennent rarement des positions communes.

En ce qui concerne le "numerus clausus", le secrétaire d'Etat rappelle que le nombre de taxis s'élève à 1440. Aucune nouvelle autorisation n'a été délivrée depuis la création de la Région en 1989. Il y a suffisamment de taxis à Bruxelles. Pour augmenter la rentabilité, il faut diminuer l'offre, mais la question est de savoir par quels moyens. A Montréal, les autorités publiques ont racheté des autorisations et ont financé cette opération en augmentant les taxes et surtaxes du secteur.

Il existe déjà un concours pour les candidats chauffeurs de taxis organisé par la Région (25 heures de cours sur la topographie, le patrimoine, la législation sociale...).

L'initiative des taxis collectifs est reprise sous l'article 2, 1^o c). Une réglementation plus approfondie sera élaborée par voie d'arrêtés. Il ne faut pas attendre de grands miracles des taxis collectifs étant donné que notre Région est limitée aux 19 communes. C'est essentiellement en banlieue suburbaine que le taxi collectif trouve son application, quand les lignes de transport en commun ne sont plus rentables (ex. Montréal et Lyon). Pour cette première utilisation, le taxi collectif n'a donc aucun intérêt pour notre Région. Il existe cependant d'autres possibilités, par exemple en rapport avec des événements et des spectacles; il faut pour cela qu'une certaine culture d'entreprise se développe. Pour l'instant la Région mène une expérience avec la commune d'Uccle et un concessionnaire de taxis pour les séniors.

Le secrétaire d'Etat ne croit pas que l'ordonnance réglera tout de suite les problèmes du secteur. Il estime qu'on a atteint le fond du gouffre et qu'on ne peut que remonter la pente. La régularisation de la profession doit se faire lentement et doit contenir une dimension sociale qui permette aux petits exploitants de surmonter leurs erreurs de gestion (rachat d'autorisations à des prix exorbitants). Aussi a-t-on prévu la période transitoire susmentionnée. Le succès de l'ordonnance dépendra des arrêtés d'exécution et de la manière dont fonctionnera l'administration régionale. Il faudra améliorer la collaboration avec les polices communales. Le travail du parquet sera également facilité par cette ordonnance.

D'autre part, le secrétaire d'Etat conteste l'argumentation d'un membre selon lequel la Région a accepté l'illégalité pendant des années. La loi du 27 décembre 1974 permet tellement de dérogations que la cessibilité est devenue la règle plutôt que l'exception.

Un membre se rend bien compte que la Région ne pouvait pas maîtriser cette situation illégale, mais aujourd'hui elle n'a pas non plus le choix et est bien obligée de mettre ceux qui sont rentrés dans ce jeu illégal, devant le fait accompli.

dongen feit te plaatsen. De overgangsmaatregelen zijn zand in de ogen. Er zal een onvermijdelijke onrechtvaardigheid zijn.

De Staatssecretaris vindt dat het niet toekennen van een overgangsperiode voor een sociale vulkaan gezorgd zou hebben. De prijs van de vergunning zal tijdens de overgangsperiode verminderen maar de exploitant kan zo wel uit het systeem geraken. Het is onjuist te beweren dat niemand voor 1 juli 1996 nog vergunningen zal kopen. De kopers zullen personen zijn die werkelijk een taximaatschappij zonder speculatieve bedoelingen willen uitbaten; de vergunning wordt een investering die afbetaald moet worden.

De Staatssecretaris bevestigt dat het adviescomité voor de taxi's zich over het oorspronkelijk ontwerp uitgesproken heeft. Er zal een nieuwe vergadering plaatsvinden over de nieuwe tekst. De Staatssecretaris zal amendementen indienen die met de nieuwe opmerkingen rekening houden, onder andere met betrekking tot het bedrag van de taksen (op artikelen 14, 26 en 31; zie de artikelsgewijze bespreking).

Het schrappen van de taksen is een voorstel dat natuurlijk ook door de taxisector gevraagd wordt. Tijdens de overgangsperiode die tot een sanering van de sector moet leiden, zullen de taksen hun nut bewijzen voor de subsidiëring van positieve initiatieven die aan de sector gevraagd worden: lichtverklikkers eigen aan het Gewest, de installatie van printers, de subsidies voor de beroepsinstellingen van de sector.

Een lid stelt vast dat de Staatssecretaris de Raad een tekst, meer in het bijzonder het artikel 3 van de ontworpen ordonnantie die de Raad van State verworpen heeft, wou laten goedkeuren waarvan de bedoeling was - de Staatssecretaris geeft dat toe - onderhandelingen met de andere Gewesten uit te lokken. Het lid heeft dan ook vragen bij de pertinentie van het gehele ontwerp. Een ander lid betreurt ook deze bijzondere manier van handelen die in een verkiezingsperiode de communautaire passies weer had kunnen doen oplaaien.

Hetzelfde lid stelt de representativiteit van het adviescomité in vraag en stelt voor het te reorganiseren.

Het lid denkt niet dat het terugkopen van vergunningen door de gewestelijke overheid nodig is. Alle voorgestelde maatregelen moeten tot een vermindering van het aantal exploitaties leiden. Er zal een natuurlijke selectie op de markt plaatsvinden.

In verband met de collectieve taxi's herinnert het lid eraan dat ze een aanvullende rol bij het openbaar vervoer spelen tijdens de uren waarop de lijnen stilliggen. Er zal pas een echte handelsgeest groeien wanneer de administratieve mogelijkheid geboden wordt om in dit verband initiatieven op te starten.

Het individuele aanbod inzake vervoer van gehandicapte personen schiet sterk tekort. Het moet een prioriteit voor de collectieve taxi's worden.

Les mesures transitoires sont de la poudre aux yeux. Il y aura une injustice inévitable.

Le secrétaire d'Etat estime que l'absence de période transitoire aurait créé un volcan social. Le prix de l'autorisation va diminuer pendant la période transitoire mais permettra de sortir du système. Il est inexact de dire que personne n'achètera d'autorisations avant le 1^{er} juillet 1996. Les acheteurs seront des personnes qui voudront vraiment exploiter une société de taxis sans but spéculatif; l'autorisation sera un investissement à amortir.

Le secrétaire d'Etat confirme que le comité consultatif des taxis s'est prononcé sur le projet initial. Une nouvelle réunion a déjà eu lieu sur le nouveau texte. Le secrétaire d'Etat déposera des amendements qui tiennent compte des nouvelles observations, entre autres sur le montant des taxes (aux articles 14, 26 et 31; voir la discussion des articles).

La suppression des taxes est une proposition qui est évidemment aussi réclamée par la profession. Pendant la période transitoire qui doit aboutir à un assainissement du secteur, les taxes prouveront toute leur utilité pour le subventionnement d'actes positifs demandés à la profession: les voyants lumineux spécifiques à la Région, l'installation d'imprimantes, les subventions aux organismes professionnels du secteur.

Un membre constate que le secrétaire d'Etat voulait faire voter par le Conseil un texte, plus particulièrement l'article 3 de l'ordonnance en projet rejeté par le Conseil d'Etat, dont le but avoué était de provoquer des négociations avec les autres Régions. Il s'interroge alors sur la pertinence de l'ensemble du projet. Un autre membre déplore lui aussi cette démarche particulière qui aurait pu lancer un brûlot communautaire dans une période électorale.

Le même membre met en doute la représentativité du comité consultatif et propose sa réorganisation.

Le membre ne croit pas que le rachat d'autorisations par les autorités régionales soit nécessaire. L'ensemble des mesures proposées devrait mener à une diminution du nombre d'exploitations. Il y aura une sélection naturelle sur le marché.

En ce qui concerne les taxis collectifs, le membre rappelle qu'ils ont un rôle à jouer en "bout de course horaire", en apportant un complément aux transports en commun. Une culture commerciale ne pourra se développer que si l'on offre une possibilité administrative de créer des initiatives dans ce sens.

L'offre individuelle en matière de transport de personnes handicapées fait cruellement défaut. Cela doit être une priorité pour les taxis collectifs.

Het lid begrijpt niet waarom de Staatssecretaris een amendement aankondigt dat ertoe strekt de taksen op de luxeauto's op hetzelfde niveau te brengen als de taksen op de taxi's, met het argument dat de luxeauto niet de natuurlijke vijand van de taxi is. Het stelsel dat van toepassing is op de twee sectoren is totaal verschillend. De luxeauto's zijn niet onderworpen aan de rittentarieven die het Gewest aan de taxi's oplegt. Noch de chauffeur noch het voertuig worden gecontroleerd. Het gaat om een privé-exploitatie van commerciële aard en niet om een openbare dienst.

Het lid stelt vast dat de ordonnantie de taxi's de mogelijkheid biedt als luxeauto rond te rijden. Hoe zal men het verschil maken? De controle zal onmogelijk zijn en de taxi-chauffeur zal de tarieven toepassen die hij wil.

In verband met de subsidies herinnert een lid eraan dat de exploitanten dikwijls geen beroep hebben willen doen op de gewestelijke initiatieven voor steun aan de sector, in het bijzonder op het vlak van de veiligheid. Is het klimaat vandaag verbeterd?

Een ander lid vindt dat de onderhandelingen met de sector van fundamenteel belang zijn, maar stelt net zoals de Staatssecretaris vast dat de sector erg verdeeld is en dat men moeilijk zijn meningen kent. Er rijst dus een probleem van geloofwaardigheid van het gewestelijke comité van advies voor de taxi's. Hoe denkt de Staatssecretaris artikel 34 toe te passen? De onderhandelingen over een hervorming van de sector moeten gebeuren met een comité dat echt representatief is. Het lid vreest dat men de kar voor het paard spant.

De Staatssecretaris bevestigt dat er in de huidige toestand geen enkel criterium van representativiteit binnen het adviescomité bestaat. Het volstaat een vereniging op te richten en te vragen van het comité deel uit te maken. De Regering zal de samenstelling, de werking en de bevoegdheden van dit comité moeten regelen.

In verband met het gebruik van de collectieve taxi's voor het vervoer van gehandicapte personen, bevestigt de Staatssecretaris dat dit ontwerp als basis kan dienen voor de toekenning van subsidies voor de inrichting van voertuigen met het oog op een dergelijk vervoer.

De luxeauto's betalen geen taksen voor het ogenblik, maar in de toekomst zullen ze aan bepaalde exploitatievoorwaarden moeten voldoen (artikelen 16 en 17); ze zijn minder strikt dan voor de taxi's die een opdracht van openbaar nut vervullen. Op de vraag van een lid over het aantal diensten van luxeauto's in het Gewest, antwoordt de Staatssecretaris dat het aantal pas na de toepassing van de ordonnantie, in het bijzonder artikel 4, bepaald zal kunnen worden.

De subsidies voor de verbetering van de veiligheid hebben geen resultaten opgeleverd, maar de Staatssecretaris vindt het nuttig de subsidies voor de plaatsing van lichtverklikkers en printers te behouden.

Le membre ne comprend pas pourquoi le secrétaire d'Etat annonce un amendement visant à ramener la taxe sur les limousines au même niveau que la taxe sur les taxis, en argumentant que la limousine n'est pas l'ennemi naturel du taxi. Le régime applicable aux deux secteurs n'est pas du tout similaire. Les limousines ne sont pas soumises aux tarifs de course imposés aux taxis par la Région. En outre, elles ne subissent aucun contrôle, ni du chauffeur, ni du véhicule. Il s'agit d'une exploitation commerciale privée et non pas d'un service public.

Le membre constate que l'ordonnance donne la possibilité aux taxis de devenir des limousines. Comment va-t-on faire la différence? Le contrôle sera impossible et le chauffeur de taxi appliquera les tarifs qu'il veut.

En ce qui concerne les subsides, le membre rappelle que les initiatives régionales d'aide au secteur, particulièrement en matière de sécurité, ont souvent fait l'objet d'une fin de non-recevoir des exploitants. Peut-on constater une amélioration du climat?

Un autre membre considère que la négociation avec le secteur est fondamentale, mais constate comme le secrétaire d'Etat que le secteur est fort émietté et que l'on connaît difficilement ses avis. La question de la crédibilité du comité consultatif régional des taxis est donc posée. Comment le secrétaire d'Etat envisage-t-il l'application de l'article 34? Les négociations sur la réforme du secteur doivent se faire avec un comité réellement représentatif. Le membre craint que l'on ne mette la charrue devant les boeufs.

Le secrétaire d'Etat confirme qu'il n'existe aujourd'hui au sein du comité consultatif aucun critère de représentativité. Il suffit de former une association et de demander de faire partie du comité. Ce sera au Gouvernement de fixer la composition, le fonctionnement et les attributions de ce nouveau comité.

En ce qui concerne l'utilisation des taxis collectifs pour le transport des personnes handicapées, le secrétaire d'Etat affirme que le présent projet peut servir comme base d'octroi de subsides pour l'aménagement de véhicules à cette fin.

Les limousines ne paient pas de taxes pour l'instant. Elles devront à l'avenir répondre à certaines conditions d'exploitation (articles 16 et 17), qui seront moins sévères que pour les taxis qui remplissent une mission d'utilité publique. A la question d'un membre sur le nombre de services de limousines existant dans la Région, le secrétaire d'Etat répond que le nombre ne pourra être déterminé qu'après la mise en oeuvre de l'ordonnance, et plus particulièrement l'article 4.

Les subsides pour l'amélioration de la sécurité n'ont pas porté leurs fruits, mais le secrétaire d'Etat estime utile de maintenir les subsides pour l'installation de voyants lumineux et d'imprimantes.

De taxi's die als luxeauto's gebruikt worden zullen, overeenkomstig artikel 17, een tweede vergunning van het Gewest moeten verkrijgen, waarvoor 8 voorwaarden vervuld moeten worden. De Staatssecretaris kondigt de indiening van een amendement aan dat ertoe strekt een negende voorwaarde, een verbod voor de luxeauto's om een radio aan boord te hebben, op te leggen. Enkel de taxi's behouden hun taxameter, maar ze mogen geen lichtverklipper hebben. De Staatssecretaris wijst erop dat de taxi's niet op dit ontwerp gewacht hebben om als luxeauto te rijden. Het ontwerp heeft de verdienste een praktisch te regelen waarvoor geen enkele verplichting bestond.

De algemene bespreking wordt hervat nadat het advies van de adviescommissie voor de taxi's aan de leden werd bezorgd.

Een lid stelt bij het lezen van dit advies vast dat het onderscheid tussen taxi en luxeauto en de mogelijkheid voor de taxi's als huurvoertuigen dienst te doen nog altijd niet duidelijk zijn. Afgezien daarvan hebben de opmerkingen van de adviescommissie betrekking op precieze punten die eerder bij de artikelsgewijze bespreking dienen aan bod te komen.

Een ander lid heeft vastgesteld dat de mensen die een taxidienst uitbaten een examen dienen af te leggen, maar in dat examen is niets bepaald inzake taalkennis. Volgens het lid moet een taxichauffeur ten minste de twee landstalen kennen.

De Staatssecretaris antwoordt dat de wet op dit vlak niets bepaalt aangezien de taxichauffeurs geen personeelsleden van een openbare dienst zijn. Het is natuurlijk zo dat de taxichauffeur die meer klanten wil hebben, er alle belang bij heeft meerdere talen te kennen. Voor de rest worden de cursussen en de examens in beide landstalen georganiseerd.

Het lid dringt erop aan dat de taxichauffeurs ten minste de straatnamen in de twee landstalen zouden kennen vermits in Brussel die straatnamen in de twee talen zijn gesteld.

De Staatssecretaris herhaalt dat de belangrijkste motivering om meerdere talen te kennen de commerciële aantrekkelijkheid is.

Les taxis utilisés comme limousines devront conformément à l'article 17 obtenir une deuxième autorisation de la Région, qui est soumise à huit conditions. Le secrétaire d'Etat annonce le dépôt d'un amendement visant à imposer une neuvième condition, qui interdit aux limousines d'avoir une radio à bord. Seuls les taxis gardent leur taximètre mais ne peuvent porter le voyant lumineux. Le secrétaire d'Etat signale que les taxis n'ont pas attendu le présent projet pour opérer comme limousines. Le projet a le mérite de réglementer une pratique pour laquelle aucune contrainte n'existait.

La discussion générale a été reprise après la transmission aux membres de l'avis de la commission consultative des taxis.

Un membre considère qu'à la lecture de cet avis, l'ambiguïté subsiste quant à la différenciation entre taxi et limousine et à la possibilité pour les taxis de servir de véhicules de location. Pour le reste, les remarques de la commission consultative sont assez "pointues" et se rattachent plutôt à la discussion des articles.

Un autre membre constate que les exploitants d'un service de taxis doivent passer un examen, mais que cet examen ne prévoit rien quant à la connaissance des langues. L'intervenant considère qu'un chauffeur de taxi doit connaître au moins les deux langues nationales.

Le secrétaire d'Etat répond que la loi ne prévoit rien en cette matière puisque les chauffeurs de taxis ne sont pas des agents d'un service public. Il n'empêche que le chauffeur de taxi qui veut avoir davantage de clients a tout intérêt à connaître plusieurs langues. Pour le reste, les cours et les examens sont organisés dans les deux langues nationales.

Le membre insiste: les chauffeurs devraient à tout le moins connaître le nom des rues dans les deux langues nationales puisqu'à Bruxelles, les rues ont des noms bilingues.

Le secrétaire d'Etat répète que la motivation essentielle pour connaître plusieurs langues est l'attrait commercial.

Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 2

In verband met amendement nr. 1 van de Regering preciseert de Staatssecretaris dat de tekst van artikel 2 aan de terminologie van de besluitwet van 30 december 1946 aangepast moet worden.

Amendement nr. 2 en het geamendeerde artikel 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 3

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 5

Een lid vraagt welke criteria de Regering gaat hanteren om het maximum aantal voertuigen vast te stellen (derde lid).

De Staatssecretaris antwoordt dat het criterium het begrip van openbaar nut van de taxidiensten is. De mogelijkheid bestaat dat men op een zeker ogenblik duidelijk vaststelt dat het aanbod te hoog is ten opzichte van de vraag, bijvoorbeeld na een crisis in de hotelsector. Indien blijkt dat er teveel taxi's zijn te Brussel, kan de mogelijkheid om het aanbod te verminderen het sociale klimaat alleen maar verbeteren.

Een ander lid vraagt of de komst van de HST te Brussel de vraag zal doen stijgen.

De Staatssecretaris antwoordt dat de aanwezigheid van de taxi's rond het nieuwe Zuidstation opnieuw georganiseerd moet worden omdat de toestand daar voor het ogenblik totaal onoverzichtelijk is. De Staatssecretaris denkt echter niet dat het aantal taxi's te Brussel, als gevolg van de komst van de HST, verhoogd moet worden: men moet gewoon zorgen dat er meer taxi's zijn op de standplaatsen bij het Zuidstation.

Artikel 5 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Discussion des articles et votes

Article 1

Cet article ne suscite pas d'observation. Il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 2

A propos de l'amendement n° 1 du gouvernement, le secrétaire d'Etat précise qu'il s'agit d'adapter le texte de l'article 2 à la terminologie utilisée dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

L'amendement n° 2 et l'article 2 amendé sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 3

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 5

Un membre demande quels critères le gouvernement utilisera pour fixer le nombre maximum de véhicules (troisième alinéa).

Le secrétaire d'Etat répond que le critère est la notion d'utilité publique des services de taxis. Il est possible qu'on se rende compte à un certain moment que, manifestement, l'offre est excédentaire par rapport à la demande - par exemple suite à une crise hôtelière. S'il s'avère qu'il y a trop de taxis à Bruxelles, le fait de pouvoir diminuer l'offre ne peut que calmer le climat social.

Un autre membre demande si l'arrivée du TGV à Bruxelles va augmenter la demande.

Le secrétaire d'Etat répond qu'en tout état de cause, il faut "retravailler" la présence des taxis autour de la nouvelle gare du Midi puisqu'actuellement, la situation est à cet égard tout à fait anarchique. Néanmoins, le secrétaire d'Etat ne croit pas qu'il faille augmenter, du fait de la venue du TGV, le nombre de taxis à Bruxelles: il faudra simplement en prévoir davantage aux emplacements situés près de la gare du Midi.

L'article 5 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 6

Een lid vraagt zich af of de bevoegdheid betreffende de "beroepsbekwaamheid" niet behoort tot de federale bevoegdheid.

De Staatssecretaris antwoordt dat de Raad van State geen opmerking over de tekst van dit artikel gemaakt heeft, waaruit men kan besluiten dat de bevoegdheid op dit vlak ten minste gedeeld is. De Regering is in dit verband van oordeel dat ze bijzondere regels op dit vlak kan bepalen.

Artikel 6 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 7

De Staatssecretaris legt uit dat amendement nr. 2 ingediend is om de herhaling van het werkwoord "justifier" in de Franse tekst te vermijden.

Een lid stelt twee vragen in verband met dit artikel.

Een eerste vraag betreft de duur van de vergunning, vastgesteld op vijf jaar. Is dat niet te kort?

Een tweede vraag slaat op het probleem van de rendabiliteit. Welke criteria gaat de Regering daarbij hanteren? Riskeert dat niet te arbitrair te worden?

De Staatssecretaris antwoordt dat de duur van de vergunning in de door de ordonnantie gewijzigde wet van 1974 op tien jaar vastgelegd was. De bedoeling is de strijd aan te binden tegen de onwettige concurrentie, ook binnen de sector. Om de onwettige exploitaties beter te kunnen controleren, is het beter de duur tot vijf jaar te beperken en de houder van de vergunning de mogelijkheid te geven ze te verlengen.

Het tweede punt is inderdaad een nieuw idee dat niet in de wet van 1974 voorkomt en dat geïnspireerd is op het politiereglement van de stad Antwerpen. Het onderzoek naar de rendabiliteit kan tot de intrekking leiden van de vergunning van exploitanten die zich niet bewust geworden zijn van hun verplichtingen. De invoering van dit criterium is verantwoord in het licht van de resultaten van de door het Bureau Van Dijck uitgevoerde studie. Men kan objectieve criteria bepalen voor de specifieke rendabiliteitsgrens van ieder type exploitatie. De Staatssecretaris herinnert eraan dat de studie van het bureau Van Dijck in samenwerking met de sector uitgevoerd is.

Artikel 7 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 8

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Article 6

Un membre se demande si la compétence concernant la "qualification professionnelle" ne relève pas de la compétence du pouvoir fédéral.

Le secrétaire d'Etat répond que le Conseil d'Etat n'a pas fait d'observation sur cet article tel qu'il était rédigé, ce qui laisse entendre que la compétence en ce domaine est, au moins, partagée. Le gouvernement considère à cet égard qu'il peut fixer des règles spécifiques dans ce domaine.

L'article 6 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 7

L'amendement n° 2, explique le secrétaire d'Etat, a été déposé pour éviter la répétition du verbe "justifier".

Un membre pose deux questions à propos de cet article.

Une première question porte sur la durée de l'autorisation, fixée à cinq ans. N'est-ce pas trop peu ?

Une deuxième question concerne le problème de la rentabilité. Quels critères le gouvernement va-t-il utiliser en la matière? N'y a-t-il pas risque d'arbitraire?

Le secrétaire d'Etat répond que la durée de l'autorisation a été fixée, dans la loi de 1974 que modifie l'ordonnance, à dix ans. L'objectif est de lutter contre la concurrence illégale, y compris à l'intérieur du secteur. Pour mieux contrôler les exploitations irrégulières, il est préférable de limiter la durée à cinq ans tout en laissant la possibilité au détenteur de l'autorisation de la renouveler.

Quant au deuxième point, il s'agit en effet d'une idée nouvelle qui ne se trouve pas dans la loi de 1974 et qui s'inspire du règlement de police adopté par la ville d'Anvers. L'examen de la rentabilité permet de retirer l'autorisation aux exploitants qui n'ont pas pris conscience des obligations qui leur incombaient. L'introduction de ce critère se justifie vu les résultats de l'étude réalisée par le bureau Van Dijck. Il y a moyen de prévoir des critères objectifs pour fixer le seuil de rentabilité spécifique à chaque type d'exploitation. Le secrétaire d'Etat rappelle que l'étude du bureau Van Dijck a été faite en collaboration avec la profession.

L'article 7 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 8

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 9

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 10

Amendement nr. 3 van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden; het geamendeerde artikel wordt aangenomen met eenzelfde stemming.

Artikel 11

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 12

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 13

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 14

De Staatssecretaris verklaart bij amendement nr. 4 van de Regering dat het bedrag moet aangepast worden en op het huidige niveau bewaard moet blijven.

Dit amendement en het geamendeerde artikel worden vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 15

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 16

Een lid herinnert eraan dat artikel 3 aangepast is na de opmerkingen van de Raad van State waarbij volgens dit rechtscollege een samenwerkingsakkoord met beide andere gewesten moest worden gesloten. Het lid vraagt zich af of een samenwerkingsakkoord hier ook niet nodig is?

De Staatssecretaris antwoordt dat in de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de verplichting van een samenwer-

Article 9

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 10

L'amendement n° 3 du gouvernement est adopté à l'unanimité des 9 membres présents; l'article amendé est adopté par le même vote.

Article 11

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 12

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 13

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 14

Le secrétaire d'Etat explique, à propos de l'amendement n° 4 du gouvernement, qu'il s'agit d'adapter le montant pour le maintenir au niveau actuel.

Cet amendement et l'article amendé sont ensuite adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 15

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 16

Un membre rappelle que l'article 3 a été modifié afin de répondre aux remarques du Conseil d'Etat - ce dernier considérant qu'un accord de coopération devait être conclu avec les deux autres Régions. Le membre se demande si un accord de coopération n'est pas également nécessaire dans ce cas.

Le secrétaire d'Etat répond que dans la loi spéciale du 8 août 1980, l'obligation d'un accord de coopération ne vise

kingsakkoord niet op de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur betrekking heeft, maar enkel op de taxi's. De Raad van State heeft trouwens alleen maar opmerkingen gemaakt over artikel 3 en niet over artikel 16. Volgens de Staatssecretaris is een dergelijke bepaling in dit geval nuttig opdat de opgelegde verplichtingen gecontroleerd zouden kunnen worden.

Het lid vraagt zich niettemin af of dit niet verhindert dat men een beroep zou doen op verhuurdiensten van voertuigen gelegen buiten de 19 gemeenten (bijv. uitgeruste voertuigen voor bepaalde gelegenheden)?

De Staatssecretaris antwoordt dat, indien het contract gesloten is met een maatschappij die van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een vergunning gekregen heeft, deze maatschappij de nodige wagens in onderaanneming kan nemen voor de gevraagde dienst. Er bestaat dus op dit vlak een zekere soepelheid.

Artikel 16 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 17

Een eerste amendement van de Regering (nr. 5) strekt ertoe in paragraaf 1, quarto, lid 1, de volgende zin toe te voegen: "De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uur." De Staatssecretaris vindt dat met dit criterium nog beter het onderscheid gemaakt kan worden tussen luxeauto's en taxi's.

Een lid vraagt zich af of dit ook wil zeggen dat de facturatie voor drie uur is opgemaakt, zelfs als de dienstverlening maar één uur duurt.

De Staatssecretaris antwoordt bevestigend.

Amendement nr. 5 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Amendement nr. 6 strekt ertoe in paragraaf 1, lid 1, een nieuw punt 9° toe te voegen. De Staatssecretaris verantwoordt dit door te zeggen dat, volgens de vertegenwoordigers van de sector zelf, het gebruik van een radio niet nodig is voor dit soort exploitatie.

Dit amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Amendement nr. 7 van de Regering strekt er ten slotte toe een 3de en 4de lid toe te voegen die het gebruik van de taxi's als huurvoertuigen met chauffeur mogelijk maken; deze mogelijkheid heeft trouwens altijd bestaan.

Dit amendement wordt ook aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

pas les services de location de voitures avec chauffeur, mais seulement les taxis. Du reste, le Conseil d'Etat n'a fait d'observation que sur l'article 3 et non sur l'article 16. D'après le secrétaire d'Etat, une disposition de cet ordre est utile dans le cas présent afin que les obligations imposées puissent être valablement contrôlées.

Le membre se demande néanmoins si cette disposition n'empêchera pas que l'on fasse appel à des services de location de voitures situés en dehors des 19 communes (par exemple des véhicules équipés pour des occasions spéciales).

Le secrétaire d'Etat répond que si le contrat a été conclu avec une société qui a obtenu une autorisation du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, cette société peut sous-traiter le nombre de voitures nécessaires au service commandé. Il existe donc, en cette matière, une certaine souplesse.

L'article 16 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 17

Un premier amendement du gouvernement (n° 5) prévoit d'ajouter au paragraphe 1^{er}, quarto, 1^{er} alinéa, la phrase: "le contrat écrit mentionne en tout cas que le véhicule est mis au service de la personne pour une durée de trois heures au moins". Ce critère, estime le secrétaire d'Etat, permet de distinguer davantage encore les limousines des taxis.

Un membre demande si cette modification implique également que, même lorsque la prestation ne dure qu'une heure, la facturation soit établie pour une durée de trois heures au moins.

Le secrétaire d'Etat répond par l'affirmative.

L'amendement n° 5 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Quant à l'amendement n° 6, qui vise à ajouter au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, un nouveau point 9°, le secrétaire d'Etat le justifie en précisant que, de l'avis même de la profession, le recours à un appareil radio ne se justifie pas pour ce type d'exploitation.

Cet amendement est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Enfin, un amendement n° 7 du gouvernement prévoit d'ajouter un troisième alinéa et un quatrième alinéa qui permettent aux taxis de servir de voitures de location avec chauffeur, comme cela a toujours été possible.

Cet amendement est, lui aussi, adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Het geamendeerde artikel 17 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 18

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 19

Een lid stelt vast dat ook hier sprake is van "beroepsbekwaamheid". Geldt hier hetzelfde antwoord als bij artikel 6?

De Staatssecretaris antwoordt bevestigend.

Artikel 19 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 20

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 21

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 22

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 23

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 24

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 25

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

L'article 17 amendé est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 18

Cet article ne suscite pas d'observation, il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 19

Un membre constate qu'il est question, ici aussi, de "qualification professionnelle". La réponse faite à l'occasion de la discussion de l'article 6 s'applique-t-elle ici également?

Le secrétaire d'Etat répond par l'affirmative.

L'article 19 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 20

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 21

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 22

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 23

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 24

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 25

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 26

De Staatssecretaris verantwoordt als volgt amendement nr. 8 van de Regering op dit artikel: voor het ogenblik betalen de verhuurdiensten geen enkele taks. Men moet dus vermijden dat zij het recht opeisen als taxi te mogen rijden onder het voorwendsel dat de taksen hoger zijn.

Amendement nr. 8 en het geamendeerde artikel 26 worden vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 27

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 28

Amendement nr. 9 van de Regering en het geamendeerde artikel 28 worden aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 29

Een lid vraagt of het ontwerp zich niet in het bevoegdheidsveld bevindt van de federale overheid in verband met het opleggen van tarieven.

De Staatssecretaris antwoordt dat het inderdaad de federale minister voor Economische Zaken is die de maximumtarieven moet bepalen, maar de gewestelijke Regering kan in dit kader altijd gedifferentieerde tarieven opleggen, voor zover ze de maximumtarieven van de federale overheid naleeft.

Artikel 29 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 30

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 31

De Staatssecretaris verantwoordt amendement nr. 10 van de Regering op dit artikel: in de Franse tekst heeft het woord "surtaxe" geen bijzondere betekenis: het kan door het woord "taxe" vervangen worden. Het bedrag werd ook gewijzigd aangezien er niets moet bijbetaald worden wanneer een taxi ingezet wordt bij de exploitatie van een verhuurdienst van voertuigen.

Article 26

Le secrétaire d'Etat justifie comme suit l'amendement n° 8 du gouvernement à cet article: actuellement, les services de location ne paient aucune taxe. Il faut donc éviter qu'ils revendiquent de pouvoir exercer l'activité de taxi sous prétexte que les taxes sont plus élevées.

L'amendement n° 8 et l'article 26 amendé sont ensuite adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 27

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 28

L'amendement n° 9 du gouvernement et l'article 28 amendé sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 29

Un membre demande si le projet ne tombe pas, ici, dans le champ de la compétence du pouvoir fédéral pour ce qui est de la fixation de tarifs.

Le secrétaire d'Etat répond que c'est effectivement au ministre fédéral des Affaires économiques qu'il revient de fixer les tarifs maxima, mais il est toujours loisible au gouvernement régional de fixer, dans ce cadre, des tarifs différenciés pour autant qu'il respecte les maxima imposés par le pouvoir fédéral.

L'article 29 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 30

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 31

Le secrétaire d'Etat justifie l'amendement n° 10 du gouvernement à cet article: le mot "surtaxe" ne revêt aucune signification particulière: il peut être remplacé par le mot "taxe". Par ailleurs, le montant a également été modifié en tenant compte du fait qu'actuellement, aucun complément n'est à payer au cas où un taxi est affecté à l'exploitation d'un service de location de voitures.

Het amendement en het geamendeerde artikel worden aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 32

Amendement nr. 11 en het geamendeerde artikel 32 worden aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 33

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 34

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 35

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 36

Een lid vraagt of de afgevaardigde ambtenaar wel bevoegd is om het bedrag van de administratieve boete te bepalen.

De Staatssecretaris antwoordt dat, om de boete overeenkomstig lid 1 te kunnen opleggen, deze inderdaad eerst bepaald moet worden: indien men een systeem van administratieve boetes invoert - wat de Raad van State niet betwist heeft - moet de Regering een ambtenaar afvaardigen en moet deze laatste het bedrag van de boete kunnen bepalen, dat natuurlijk het maximumbedrag van 10.000 frank bepaald in het tweede lid van de oorspronkelijke tekst, niet mag overschrijden.

Amendement nr. 12 van de Regering en het geamendeerde artikel 36 worden vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 37

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 38

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

L'amendement et l'article amendé sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 32

L'amendement n° 11 du gouvernement et l'article 32 amendé sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 33

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 34

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 35

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 36

Un membre demande si le fonctionnaire délégué est bien compétent pour fixer le montant de l'amende administrative.

Le secrétaire d'Etat répond que pour infliger l'amende, comme le prévoit le 1^{er} alinéa, il faut effectivement la fixer: si on instaure un système d'amende administrative, ce qui n'a pas été contesté par le Conseil d'Etat, il faut qu'un fonctionnaire soit délégué par le gouvernement et qu'il puisse fixer le montant de l'amende - en deçà, bien entendu, du plafond de 10.000 francs qu'impose le deuxième alinéa du texte original.

L'amendement n° 12 du gouvernement et l'article 36 amendé sont ensuite adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 37

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 38

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 39

Een lid herinnert eraan dat de Staatssecretaris in verband met dit artikel zijn bezorgdheid had uitgedrukt om de exploitanten, die een vergunning gekregen hebben onder de wet van 27 december 1974, de kans te geven hun investering terug te winnen. Zal er controle zijn over de overdrachten van vergunningen? Onder welke voorwaarden zullen deze overdrachten kunnen plaatsvinden?

De Staatssecretaris antwoordt dat de huidige toestand tot 30 juni 1996 zal duren. Het is duidelijk dat de speculanten - dat zijn degenen die de vergunning gekocht hebben om ze tegen een hogere prijs door te verkopen - van deze overgangperiode gebruik zullen maken; toch is deze vooral bestemd voor diegenen die na de aankoop van de vergunning het gevoel zouden hebben een slechte zaak gedaan te hebben. De Staatssecretaris zegt evenwel dat de vergunning zal kunnen ingetrokken worden wanneer de taxidienst kan aantonen dat de exploitatie op een onregelmatige manier verlopen is: dat zal in het bijzonder het geval zijn indien ze niet gebruikt geweest is.

Het lid vraagt of er een controle op de handelstransactie zal zijn?

De Staatssecretaris antwoordt dat het Gewest voor deze aangelegenheid niet bevoegd is.

Artikel 39 wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 40

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 41

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 42

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 43

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Article 39

Un membre rappelle que le secrétaire d'Etat avait exprimé son souci de permettre aux exploitants ayant acquis une autorisation sous l'emprise de la loi du 27 décembre 1974 de récupérer l'investissement consenti. Y aura-t-il un contrôle sur les cessions d'autorisation? Dans quelles conditions ces cessions pourront-elles avoir lieu?

Le secrétaire d'Etat répond que la situation actuelle perdurera jusqu'au 30 juin 1996. Il est clair que les spéculateurs - c'est-à-dire ceux qui ont acheté l'autorisation pour pouvoir la revendre à meilleur prix - utiliseront cette période transitoire; néanmoins, celle-ci est surtout destinée à ceux qui auraient le sentiment, ayant acheté l'autorisation, d'avoir fait une mauvaise affaire. Le secrétaire d'Etat indique, cela étant, que si le service de taxi peut montrer que l'exploitation s'est faite de manière irrégulière, l'autorisation pourra être retirée: ce sera le cas, en particulier, si elle n'a pas été utilisée.

Le membre demande s'il y aura un contrôle sur la transaction commerciale?

Le secrétaire d'Etat répond que la Région n'est pas compétente en la matière.

L'article 39 est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 40

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 41

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 42

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 43

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 44

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 45

Amendement nr. 13 van de Regering en het geamendeerde artikel 5 worden aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Stemming over het geheel

Een lid herhaalt voor de stemming dat zijn fractie tegen dit ontwerp van ordonnantie is om de redenen die het tijdens de algemene bespreking aangehaald heeft.

Het geheel van het geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt vervolgens aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

De Rapporteur,

Joseph PARMENTIER

De Voorzitter,

Simonne CREYF

Article 44

Cet article ne suscite pas d'observation; il est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 45

L'amendement n° 13 du gouvernement et l'article 5 amendé sont adoptés à l'unanimité des 9 membres présents.

Votes sur l'ensemble

Préalablement aux votes, un membre réitère l'opposition de son groupe au projet d'ordonnance, pour les raisons qu'il a invoquées lors de la discussion générale.

L'ensemble de l'ordonnance, tel qu'amendé, est ensuite adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Le Rapporteur,

Joseph PARMENTIER

La Présidente,

Simonne CREYF

IV. Tekst aangenomen door de Commissie

HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld bij de artikelen 39 en 134 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie verstaat men onder:

1° taxidiensten:

de bezoldigde vervoerdiensten van personen, met bestuurder, door middel van automobielen die aan de volgende eisen voldoen:

- a) het voertuig, van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, in de zin van de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen, hun aanhangwagens, de elementen alsook de accessoires voor de veiligheid moeten voldoen, is naar constructie en uitrusting geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen - de bestuurder inbegrepen - en is daartoe bestemd;
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;
- c) de terbeschikkingstelling heeft betrekking op het voertuig en niet op elk van de plaatsen ervan wanneer het voertuig ingezet wordt als taxidienst, of op elk van de plaatsen van het voertuig en niet op het voertuig zelf wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst met de machtiging van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

d) de bestemming wordt door de cliënt bepaald.

2° diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur:

elke dienst van bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, die geen taxidienst is en die verzekerd is door middel van voertuigen van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, met uitzondering van de voertuigen die als ziekenwagen uitgerust zijn.

3° Regering: de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

IV. Texte adopté par la Commission

CHAPITRE I^{er} Dispositions générales

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée aux articles 39 et 134 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par:

1° services de taxis:

ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après:

- a) le véhicule, de type voiture, voiture mixte omnibus, au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est, d'après son type de construction et son équipement, apte à transporter au maximum neuf personnes - le chauffeur compris - et est destiné à cet effet;
- b) le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique au sens du règlement général sur la police de la circulation routière, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique;
- c) la mise à la disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places lorsque le véhicule est utilisé comme taxi, ou sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même lorsque le véhicule est utilisé comme taxi collectif avec l'autorisation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- d) la destination est fixée par le client.

2° services de location de voitures avec chauffeur:

tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance.

3° Gouvernement: le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

4° Raad: de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Worden niet beschouwd als taxidiensten, noch als diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, de vervoerdiensten die geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer of ongeregeld vervoer zijn in de zin van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars.

HOOFDSTUK II

Bepalingen betreffende de taxidiensten

AFDELING 1

De vergunning

Artikel 3

Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een taxidienst exploiteren door middel van één of meer voertuigen vanop de openbare weg op elke andere niet voor het openbaar verkeer opengestelde plaats die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevindt.

De vergunning voor het exploiteren omvat de toelating voor het stationeren op eender welke op de openbare weg gelegen standplaats die voor de taxi's voorbehouden is, onder de voorwaarden die door de Regering vastgelegd worden.

Artikel 4

§ 1. - De voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst worden door de Regering vastgelegd.

De vergunning voor het exploiteren van een taxidienst wordt door de Regering afgegeven. Die legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast alsook de vorm van die vergunningen en de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Er mag slechts één vergunning per exploitant afgegeven worden. De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

§ 2. - De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan ze eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

Deze voertuigen moeten tenminste voldoen aan volgende voorwaarden:

1° uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren;

4° Conseil: Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ne sont pas considérés comme services de taxis ni comme services de location de voitures avec chauffeur les services de transport de personnes constituant des services réguliers, des services réguliers spécialisés ou des services occasionnels au sens de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars.

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux services de taxis

SECTION 1

De l'autorisation

Article 3

Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'autorisation d'exploiter emporte celle de stationner sur n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique, aux conditions déterminées par le Gouvernement.

Article 4

§ 1^{er}. - Les conditions d'exploitation des services de taxis sont fixées par le Gouvernement.

L'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée par le Gouvernement. Celui-ci détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation ainsi que la forme des autorisations et les mentions qui doivent y figurer.

Il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant. L'autorisation mentionne le nombre de véhicules pour lesquels elle est délivrée.

§ 2. - Les exploitants de services de taxis peuvent être autorisés à disposer pour l'exploitation de leur service de véhicules de réserve dont ils sont propriétaires ou dont ils ont la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

Ces véhicules doivent au moins répondre aux conditions suivantes:

1° être équipés pour assurer un service de taxis;

- 2° bij het gebruik ervan, in de hoedanigheid van "reservevoertuig" ingeschreven zijn bij de Taxidienst van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 3° vooraan links uitgerust zijn met een speciale identificatieplaat waarop de vermelding "reserve" voorkomt;
- 4° vooraan rechts uitgerust zijn met de identificatieplaat van het voertuig dat normaal ingezet wordt als taxidienst en waarvan het reservevoertuig de plaats inneemt.

In de zin van artikel 9 mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

De exploitatievergunning vermeldt, in voorkomend geval, het aantal vervangingsvoertuigen waarover de exploitant mag beschikken. Dit aantal mag echter niet hoger zijn dan 20% van het aantal voertuigen dat normaal ingezet wordt voor de exploitatie van de dienst wanneer deze meer dan tien voertuigen exploiteert.

Artikel 5

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst en op de onder artikel 6 gestelde voorwaarden.

Rekening houdend met het openbaar nut van de dienst wordt het aantal voertuigen beperkt die ingezet kunnen worden in het kader van de exploitatievergunningen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering stelt het maximum aantal voertuigen vast waarvoor exploitatievergunningen afgegeven kunnen worden met name in functie van de behoeften.

Een register, waarin de lijst voor de vergunningsaanvragen voorkomt, wordt opgesteld. De Regering mag de regels vastleggen die van toepassing zijn op dat register.

De aanvragen worden volgens de chronologische orde van indiening behandeld.

Artikel 6

De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek betreffende de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

Wanneer hetzij de woning van de exploitant, hetzij de maatschappelijke of de exploitatie-zetel van een taxi-onderneming zich op het grondgebied bevindt van één van de gemeenten die deel uitmaken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kunnen onderzoeksopdrachten toevertrouwd worden aan de administratieve diensten van de betrokken gemeente.

De Regering kan de voorwaarden vastleggen inzake zekerheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die krachtens het

2° être enregistrés au service des taxis du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale en qualité de "voiture de réserve" au moment de leur utilisation;

3° être munis à l'avant-gauche d'une plaque spéciale d'identification portant la mention "réserve";

4° être munis à l'avant-droit de la plaque d'identification du véhicule normalement mis en service et auquel le véhicule de réserve se substitue.

Ces véhicules ne peuvent être donnés en location au sens de l'article 9.

L'autorisation d'exploiter mentionne, le cas échéant, le nombre de véhicules de réserve que peut posséder l'exploitant. Ce nombre ne peut dépasser 20% du nombre des véhicules affectés normalement à l'exploitation du service lorsque celui-ci exploite plus de dix véhicules.

Article 5

L'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service et aux conditions fixées à l'article 6.

Compte tenu de l'utilité publique du service, le nombre de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est limité.

Le Gouvernement fixe le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées notamment en fonction des besoins.

Il est tenu un registre contenant une liste des demandes d'autorisation. Le Gouvernement peut fixer les règles applicables à ce registre.

Les demandes sont traitées dans l'ordre chronologique de leur introduction.

Article 6

L'autorisation est délivrée après une enquête portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant.

Lorsque soit le domicile de l'exploitant soit le siège social où le siège d'exploitation d'une entreprise de taxis est établi sur le territoire d'une des communes faisant partie de la Région de Bruxelles-Capitale, des devoirs d'enquête peuvent être confiés aux services administratifs de la commune intéressée.

Le Gouvernement peut fixer les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des

eerste lid van de exploitant vereist worden alsook inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid van de bestuurders.

Wanneer de exploitatievergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijke persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 7

§ 1. - De duur van de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst is vijf jaar. De vergunning kan voor dezelfde duur hernieuwd worden.

De vergunning kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden indien bijzondere, in de vergunning- of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

§ 2. - De hernieuwing van de vergunning zal geweigerd worden voor alle of sommige voertuigen in volgende gevallen:

- 1° indien de exploitant de bepalingen van deze ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of de voorwaarden van de exploitatievergunning niet nageleefd heeft;
- 2° indien de exploitant de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument niet nageleefd heeft;
- 3° indien het voertuig niet naar behoren werd verzekerd tijdens de duur die voorgeschreven is door de vergunning waarvoor een hernieuwing gevraagd wordt;
- 4° indien het voertuig niet genoeg ter beschikking van het publiek gesteld werd tijdens de jaren die aan deze aanvraag tot hernieuwing voorafgaan, behalve als de exploitant zich kan beroepen op uitzonderlijke economische of sociaal verantwoorde redenen.
De Regering kan de evaluatiecriteria inzake toereikendheid van de terbeschikkingstelling van de voertuigen aan het publiek vastleggen;
- 5° indien, rekening houdend met het openbaar nut van de dienst, de exploitatie niet rendabel is. De Regering mag criteria inzake rendabiliteit vastleggen;
- 6° indien de exploitant tijdens de geldigheidsduur van de vergunning de sociale en de boekhoudkundige wetgeving niet nageleefd heeft;
- 7° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit.

exploitants en vertu de l'alinéa 1er ainsi que les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge des personnes physiques pour être titulaires de l'autorisation doivent être réunies durant toute la durée de l'exploitation par l'organe statutaire de cette personne morale qui est chargé de la gestion journalière.

Article 7

§ 1^{er}. - La durée de l'autorisation d'exploiter un service de taxis est de cinq ans. L'autorisation est renouvelable pour des termes de même durée.

L'autorisation peut être accordée ou renouvelée pour une durée inférieure à cinq ans, si des circonstances particulières inscrites dans l'acte d'autorisation ou de renouvellement justifient cette dérogation.

§ 2. - Le renouvellement de l'autorisation est refusé pour tous ou certains des véhicules dans les cas suivants :

- 1° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou des conditions de l'autorisation d'exploiter;
- 2° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur;
- 3° si le véhicule n'a pas été valablement assuré durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé;
- 4° si le véhicule a été insuffisamment mis à la disposition du public pendant les années précédant celle de la demande de renouvellement, sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés.
Le Gouvernement peut arrêter les critères d'évaluation de la mise à la disposition suffisante des véhicules au public;
- 5° si, compte tenu de l'utilité publique du service, l'exploitation n'est pas rentable. Le Gouvernement peut arrêter des critères de rentabilité;
- 6° si l'exploitant n'a pas respecté la législation sociale et la législation comptable durant la période de validité de son autorisation;
- 7° si l'exploitant ne répond plus aux conditions de moralité, de qualification professionnelle ou de solvabilité.

De aanvraag tot hernieuwing van de vergunning moet ingediend worden ten vroegste negen maanden en ten laatste zes maanden voor het aflopen van de geldige vergunning.

De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot hernieuwing alsook van de bijlagen die erbij gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 8

De exploitatievergunning kan slechts afgegeven worden aan een natuurlijke of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het voertuig of van de voertuigen, hetzij erover beschikt bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

In afwijking van lid 1, kan de vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal toegelaten worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig waarvan hij geen eigenaar is of waarover hij niet beschikt op grond van een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

Die machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend en is niet hernieuwbaar.

De vervangingsvoertuigen moeten tenminste voldoen aan volgende voorwaarden:

- a) uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren;
- b) bij het gebruik ervan, in de hoedanigheid van "reservevoertuig" ingeschreven zijn bij de Taxidienst van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- c) vooraan links uitgerust zijn met een speciale identificatieplaat waarop de vermelding "R-V" voorkomt;
- d) vooraan rechts uitgerust zijn met de identificatieplaat van het voertuig dat normaal ingezet wordt als taxidienst en waarvan het vervangingsvoertuig de plaats inneemt.

In de zin van artikel 9 mogen deze voertuigen niet verhuurd worden.

De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen alsook van de bijlagen die erbij gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

La demande de renouvellement de l'autorisation doit être introduite neuf mois au plus et six mois au moins avant l'expiration de l'autorisation en cours.

Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de renouvellement ainsi que les annexes qui doivent y être jointes et fixe la forme des autorisations et les mentions qui doivent y figurer.

Article 8

L'autorisation d'exploiter ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui soit est propriétaire du ou des véhicules, soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le titulaire d'une autorisation dont un véhicule est momentanément indisponible, par suite d'accident, de panne mécanique grave, d'incendie ou de vol peut être autorisé à titre exceptionnel à assurer son service avec un véhicule de remplacement dont il n'est pas propriétaire ou dont il n'a pas la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

Cette autorisation ne peut être accordée que pour une période maximale de trois mois et ne peut être renouvelée.

Les véhicules de remplacement doivent au moins répondre aux conditions suivantes:

- a) être équipés pour assurer un service de taxis;
- b) être enregistrés au service des taxis du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale en qualité de "voiture de remplacement" au moment de leur utilisation;
- c) être munis à l'avant-gauche d'une plaque spéciale d'identification portant la mention "R-V";
- d) être munis à l'avant-droit de la plaque d'identification du véhicule normalement mis en service et auquel le véhicule de remplacement se substitue.

Ces véhicules ne peuvent être donnés en location au sens de l'article 9.

Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation ainsi que les annexes qui doivent y être jointes et fixe la forme de celle-ci et les mentions qui doivent y figurer.

Artikel 9

De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook, van het voertuig of van de voertuigen aan enigerlei persoon die het voertuig of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 10

De vergunning tot het exploiteren is persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

Met de voorafgaande machtiging van de Regering:

1° kunnen de echtgenoot of bloedverwanten of verwanten tot de tweede graad echter, in geval van overlijden of permanente werkonbekwaamheid van de houder van de vergunning, onder dezelfde voorwaarden, de exploitatie van de dienst voortzetten tot de vervaldatum van de lopende vergunning;

2° kan een rechtspersoon de exploitatie een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten slechts wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en hij de meerderheidsvenoot blijft alsook de statutaire instelling die belast is met het dagelijks beheer.

Artikel 11

§ 1. - Omwille van behoorlijk bewezen uitzonderlijke economische of sociale redenen, kan de houder van een exploitatievergunning te allen tijde de Regering verzoeken het aantal voertuigen dat het voorwerp uitmaakt van zijn exploitatievergunning voor een taxidienst te verhogen of te verlagen.

§ 2. - Omwille van dezelfde redenen, kan de houder van een exploitatievergunning te allen tijde de Regering verzoeken de exploitatie van één of meerdere voertuigen die het voorwerp uitmaken van zijn exploitatievergunning op te schorten voor een termijn die niet minder dan één maand mag bedragen en geen twaalf maanden mag overschrijden, zonder afbreuk te doen aan de verplichting, de bij deze vergunning behorende taksen en toeslagen te betalen.

Deze mogelijkheid kan door de houder van een exploitatievergunning slechts één keer per kalenderjaar gebruikt worden en zonder dat de hele duur van de opschortingen twaalf maanden van de totale duur van de vergunning mal overschrijden.

§ 3. - De beslissingen van de Regering, genomen met toepassing van dit artikel, worden genomen in functie van het openbaar nut van de dienst, volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de aanvraag van een exploitatievergunning voor een taxidienst.

Article 9

La location par l'exploitant, sous quelque forme que ce soit, du ou des véhicules à toute personne qui en assure ou en fait assurer la conduite, est interdite.

Article 10

L'autorisation d'exploiter est personnelle, indivisible et incessible.

Toutefois, moyennant l'autorisation préalable du Gouvernement:

1° le conjoint ou les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent, en cas de décès ou d'incapacité permanente du titulaire de l'autorisation, poursuivre l'exploitation du service dans les mêmes conditions jusqu'au terme de l'autorisation en cours;

2° une personne morale peut poursuivre l'exploitation d'une personne physique titulaire d'une autorisation dans le seul cas où celle-ci en fait apport à cette personne morale qu'il crée et tant qu'il en est l'associé majoritaire ainsi que l'organe statutaire chargé de la gestion journalière.

Article 11

§ 1^{er}. - Pour des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés, le titulaire d'une autorisation d'exploiter peut à tout moment demander au Gouvernement d'augmenter ou de diminuer le nombre de véhicules faisant l'objet de son autorisation d'exploiter un service de taxis.

§ 2. - Pour les mêmes motifs, le titulaire d'une autorisation d'exploiter peut demander à tout moment au Gouvernement de suspendre, pour un terme qui ne peut être inférieur à un mois et qui ne peut excéder douze mois, l'exploitation d'un ou de plusieurs véhicules faisant l'objet de son autorisation d'exploiter, sans préjudice de son obligation de payer les taxes et autres charges afférentes à l'autorisation.

Pareille faculté ne peut être utilisée par le titulaire d'une autorisation d'exploitation qu'une fois par année civile et sans que la durée totale des suspensions puisse excéder douze mois de la durée totale de l'autorisation.

§ 3. - Les décisions du Gouvernement prises en application du présent article le sont en fonction de l'utilité publique du service selon la procédure et les conditions applicables à la demande d'autorisation d'exploiter un service de taxis.

Artikel 12

Bij een met redenen omklede beslissing van de Regering kan de onder artikel 4 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen van deze ordonnantie en van de uitvoeringsbesluiten ervan overtreden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden, alsook ingeval de exploitatie gedurende een periode van twee jaar volledig werd stopgezet.

De Regering kan de procedure tot het intrekken of opschorten van de vergunning tot het exploiteren nader te bepalen.

Artikel 13

De op basis van artikel 4 afgegeven vergunningen geven aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

Artikel 14

De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 27.500 F per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig.

De taks is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze is jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

Ze wordt geïnd en gevorderd volgens de regels bepaald in de hoofdstukken V en VI van de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de gewestbelasting ten laste van bezetters van bebouwde eigendommen en houders van een zakelijk recht op sommige onroerende goederen.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie van één of meerdere voertuigen geeft geen aanleiding tot taksvermindering. Dit geldt eveneens wat betreft de opschorting of intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van één of meerdere voertuigen, voor welke reden dan ook.

De indiening van een klacht heft de invorderbaarheid van de taks niet op.

AFDELING II
Het stationeren

Artikel 15

Elke exploitant, die door de Regering ertoe gemachtigd worden een taxidienst te exploiteren, mag de voertuigen

Article 12

Par décision motivée du Gouvernement, l'autorisation prévue à l'article 4 peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas d'infraction aux dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions de l'autorisation, ainsi qu'en cas d'abandon total de l'exploitation pendant une durée de deux ans.

Le Gouvernement peut préciser la procédure de retrait et de suspension des autorisations d'exploiter.

Article 13

Les autorisations délivrées sur la base de l'article 4 donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible à charge de la personne physique ou morale bénéficiant de l'autorisation.

Article 14

La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 27.500 F par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation.

La taxe est due pour l'année entière, quel que le moment auquel l'autorisation d'exploiter a été délivrée. Elle est payable annuellement et indivisiblement à charge du titulaire de l'autorisation recensé au 1^{er} janvier de l'année civile ou au moment de la délivrance de l'autorisation.

Elle est recouvrée et poursuivie suivant les règles prévues aux chapitres V et VI de l'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale à charge des occupants d'immeubles bâtis et de titulaires de droits réels sur certains immeubles.

La réduction du nombre de voitures ou la suspension de l'exploitation d'un ou de plusieurs véhicules ne donne lieu à aucune réduction de taxe. Il en est de même en ce qui concerne la suspension ou le retrait d'une autorisation ou la mise hors d'usage d'un ou plusieurs véhicules pour quelque raison que ce soit.

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

SECTION II
Du stationnement

Article 15

Tout exploitant autorisé par le Gouvernement à exploiter un service de taxis est autorisé à faire occuper, par ses véhi-

waarvoor de vergunning afgegeven werd, laten stationeren op eender welke op de openbare weg gelegen standplaats die voorbehouden wordt voor de taxi's en vrij is, of op eender welke standplaats die niet op de openbare weg gelegen is maar waarvan hij eigenaar is.

De Regering kan echter, na een behoorlijk bewezen aanvraag, de exploitant ertoe machtigen zijn voertuigen te laten stationeren op bepaalde standplaatsen waarvan hij het volle genot zou hebben, op voorwaarde dat deze standplaatsen zich in gebouwen of garages bevinden, die bestemd zijn voor de exploitatie van een dienst voor het bezoldigd vervoer van personen.

Het aantal voertuigen, die aanwezig zijn op een bepaalde standplaats op de openbare weg mag in geen geval het aantal beschikbare plaatsen overschrijden.

HOOFDSTUK III

Bepalingen betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur

AFDELING I *De vergunning*

Artikel 16

Niemand mag, zonder vergunning van de Regering, een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest exploiteren door middel van één of meer voertuigen.

Enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning mogen dienstleveringen afleggen waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vergunning voor het exploiteren omvat geen toelating voor het stationeren op bepaalde plaatsen op de openbare weg.

Artikel 17

§ 1. - De exploitatie-voorwaarden van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur worden door de Regering vastgelegd. Hierbij worden ten minste de volgende beginselen toegepast:

- 1° Het voertuig, dat ingezet wordt voor de exploitatie van een dienst moet een luxueus voertuig zijn en het door de cliëntèle vereiste comfort en accessoires bieden aan de pasagiers. Deze criteria kunnen door de Regering nader bepaald worden;
- 2° Het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;

cules pour lesquels l'autorisation d'exploiter a été délivrée, n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique et qui est inoccupé ou tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont il est propriétaire.

Toutefois, sur demande dûment justifiée, le Gouvernement peut autoriser un exploitant à faire occuper par ses véhicules des emplacements particuliers dont il aurait l'entière jouissance à condition que ces emplacements se trouvent à l'intérieur de bâtiments ou de garages destinés à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes.

En aucun cas, le nombre de voitures présentes à un point de stationnement situé sur la voie publique ne peut dépasser le nombre d'emplacements qui y sont prévus.

CHAPITRE III

Dispositions relatives aux services de location de voitures avec chauffeur

SECTION I *De l'autorisation*

Article 16

Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules.

Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de services dont le de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'autorisation d'exploiter n'emporte aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique.

Article 17

§ 1^{er}. - Les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur sont fixées par le Gouvernement. Elles consacrent au moins l'application des principes suivants:

- 1° Le véhicule affecté à l'exploitation du service doit être un véhicule de luxe et offrir aux passagers les conditions de confort et les aménagements intérieurs réclamés par la clientèle. Ces critères peuvent être précisés par le Gouvernement;
- 2° Le véhicule doit être soumis à un contrôle périodique destiné à vérifier que le véhicule continue à remplir toutes les conditions d'exploitation;

3° Elke verhuring van een voertuig geeft aanleiding tot een inschrijving in een register dat gehouden wordt in de zetel van de onderneming en waarin de datum en het uur van de bestelling voorkomen alsook het precieze voorwerp van het verhuurcontract en de prijs ervan; dit register kan per computer georganiseerd worden;

4° Het voertuig mag slechts ter beschikking gesteld worden van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon krachtens een schriftelijke overeenkomst naar het model vastgelegd door de Regering waarvan een exemplaar zich op de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig wanneer de ondertekening van de overeenkomst voorafgaat aan het instappen van de klant, of waarvan het origineel zich aan boord van het voertuig bevindt in de andere gevallen.

De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uur.

In alle gevallen mag de dienst slechts bezoldigd worden na ontvangst van de factuur op de zetel van de klant;

5° Het voertuig mag zich noch op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijke privé-weg begeven noch erop stationeren, indien het niet voorafgaandelijk ten zetel van de onderneming het voorwerp van een verhuring heeft uitgemaakt;

6° Het huurcontract slaat enkel op het voertuig en niet op zitplaatsen ervan;

7° Het voertuig moet uitgerust zijn met een kenteken, dat vooraan en achteraan het voertuig aangebracht wordt, en ten minste de volgende documenten aan boord hebben: de exploitatievergunning van een dienst voor het verhuren van een voertuig met chauffeur en een document, dat eigen is aan het verhuurde voertuig;

8° Kentekens die kenmerkend zijn voor als taxi ingezette voertuigen of die hieraan herinneren zoals taxameter, lichtverklikker en vermeldingen mogen noch in noch op het voertuig aangebracht worden.

De exploitant van een taxidienst, die overeenkomstig artikel 3 een vergunning bezit, mag eventueel een taxi inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur met de bijzondere toestemming van de Regering, de betaling van een toeslag en op voorwaarde dat deze bijkomende activiteit geen schade berokkent aan de criteria van rendabiliteit van zijn exploitatie en aan de criteria van de terbeschikkingstelling van de taxi aan het publiek;

9° Het mag niet uitgerust worden met een zend- of ontvangoestel voor radioverbinding in de zin van artikel 1, 4° van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTING.

3° Toute location de véhicule donne lieu à une inscription sur un registre tenu au siège de l'exploitation et dans lequel doivent figurer la date et l'heure de la commande ainsi que l'objet précis du contrat de location et son prix; ce registre peut être organisé sous une forme informatisée;

4° Le véhicule ne peut être mis qu'au service d'une personne physique ou morale déterminée en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement, dont un exemplaire se trouve au siège de l'exploitation et une copie à bord du véhicule lorsque la signature du contrat précède la prise en charge des passagers, ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas

Le contrat écrit mentionne en tout cas que le véhicule est mis au service de la personne pour une durée de trois heures au moins.

En toute hypothèse, le service ne peut être rémunéré qu'après réception de la facture au siège du client;

5° Le véhicule ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public, s'il n'a fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise;

6° Le contrat de location ne peut porter que sur le véhicule et non sur des places dans le véhicule;

7° Le véhicule doit être équipé d'un signe distinctif apposé à l'avant et à l'arrière du véhicule et avoir à son bord au moins les documents d'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur et un document de bord propre au véhicule loué;

8° Il ne peut porter aucun signe extérieur ni intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis tels que taximètres, voyant lumineux et mentions.

L'exploitant d'un service de taxis, muni d'une autorisation conformément à l'article 3, peut être autorisé à affecter à titre accessoire un taxi à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur moyennant autorisation particulière du Gouvernement, paiement d'une surtaxe et à condition que cette activité accessoire ne porte pas préjudice aux critères de rentabilité de son exploitation et de mise à disposition du taxi au public;

9° Il ne peut pas être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication au sens de l'article 1^{er}, 4° de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications.

In afwijking van § 1, lid 1, 8° mag de taxi die ingezet wordt als verhuurdienst van voertuigen met chauffeur overeenkomstig het vorige lid een taxameter houden aan boord van het voertuig.

Het § 1, lid 1, 9° is niet van toepassing op de bij het vorige lid bedoelde taxi.

§ 2. – De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de vergunning om een taxi uitzonderlijk in te zetten als dienst voor het verhuren van een voertuig met chauffeur worden door de Regering afgegeven.

Deze bepaalt de onderzoeks- en instructieprocedure van de aanvragen tot hernieuwing alsook van de bijlagen die erbij gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Er mag slechts één vergunning per exploitant afgegeven worden.

De vergunning vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

Artikel 18

Onder de bij artikel 19 vastgestelde voorwaarden, wordt de vergunning voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur afgegeven aan elke natuurlijke of rechtspersoon die erom verzoekt, zonder beperking van het totale aantal afgegeven exploitatievergunningen voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen.

Artikel 19

De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek betreffende de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit alsook betreffende de kwaliteit van de voertuigen.

Wanneer hetzij de woning van de exploitant, hetzij de maatschappelijke of de exploitatiezetel van de onderneming voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zich op het grondgebied bevindt van één van de gemeenten die deel uitmaken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kunnen onderzoekopdrachten toevertrouwd worden aan de administratieve diensten van de betrokken gemeente.

De Regering kan de voorwaarden vastleggen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die krachtens lid 1 van de exploitant vereist worden en inzake zedelijkheid en beroepsbekwaamheid van de bestuurders.

Par dérogation au § 1er, alinéa 1er, 8° le taxi affecté à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur conformément à l'alinéa précédent peut conserver un taximètre à l'intérieur du véhicule.

Le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9° n'est pas applicable au taxi visé à l'alinéa précédent.

§ 2. – L'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur et l'autorisation d'affecter un taxi à titre accessoire à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur sont délivrées par le Gouvernement.

Celui-ci détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation ainsi que les annexes qui doivent y être jointes et fixe la forme des autorisations et les mentions qui doivent y figurer.

Il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant.

L'autorisation mentionne le nombre de véhicules pour lesquels elle est délivrée.

Article 18

Aux conditions fixées à l'article 19, l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur est délivrée à toute personne physique ou morale qui en fait la demande, sans limitation du nombre total d'autorisations d'exploiter un service de location de voitures qui ont été délivrées.

Article 19

L'autorisation est délivrée après une enquête portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant ainsi que sur la qualité des véhicules.

Lorsque soit le domicile de l'exploitant soit le siège social ou le siège d'exploitation de l'entreprise de location de voitures avec chauffeur est établi sur le territoire d'une des communes faisant partie de la Région de Bruxelles-Capitale, des devoirs d'enquête peuvent être confiés aux services administratifs de la commune intéressée.

Le Gouvernement peut fixer les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des exploitants en vertu de l'alinéa 1^{er} ainsi que les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs.

Wanneer de exploitatievergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechtspersoon die belast is met het dagelijks beheer voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een natuurlijk persoon om houder te worden van de vergunning, en dit gedurende de hele duur van de exploitatie.

Artikel 20

§ 1. - De duur van de vergunning voor het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur is vijf jaar. De vergunning kan voor termijnen van dezelfde duur hernieuwd worden.

De vergunning kan voor minder dan vijf jaar verleend of hernieuwd worden, indien bijzondere in de vergunnings- of hernieuwingsakte vermelde omstandigheden die afwijking wettigen.

§ 2. - De hernieuwing van de vergunning zal geweigerd worden voor alle of sommige voertuigen in de volgende gevallen:

- 1° indien de exploitant de bepalingen van deze ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of de voorwaarden van de exploitatievergunning niet nageleefd heeft;
- 2° indien de exploitant de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument niet nageleefd heeft;
- 3° indien het voertuig niet naar behoren werd verzekerd tijdens de duur die voorgeschreven is door de vergunning waarvoor een hernieuwing gevraagd wordt;
- 4° indien de exploitant de sociale of boekhoudkundige wetgeving niet nageleefd heeft;
- 5° indien de exploitant niet langer voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid of solvabiliteit.

De aanvraag tot hernieuwing van de vergunning moet ingediend worden ten vroegste negen maanden en ten laatste zes maanden voor het aflopen van de geldige vergunning.

De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot hernieuwing alsook van de bijlagen die erbij gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast, alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 21

De exploitatievergunning van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur kan slechts afgegeven worden aan een natuurlijke of rechtspersoon die hetzij eigenaar is van het voertuig of van de voertuigen, hetzij erover beschikt bij een contract van verkoop of afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge des personnes physiques pour être titulaires de l'autorisation doivent être réunies durant toute la durée de l'exploitation par l'organe statutaire de cette personne morale qui est chargé de la gestion journalière.

Article 20

§ 1^{er}. - La durée de l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur est de cinq ans. L'autorisation est renouvelable pour des termes de même durée.

L'autorisation peut être accordée ou renouvelée pour une durée inférieure à cinq ans, si des circonstances particulières inscrites dans l'acte d'autorisation ou de renouvellement justifient cette dérogation.

§ 2. - Le renouvellement de l'autorisation sera refusé pour tous ou certains des véhicules dans les cas suivants:

- 1° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou des conditions de l'autorisation d'exploiter;
- 2° si l'exploitant n'a pas respecté les dispositions de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur;
- 3° si le véhicule n'a pas été valablement assuré durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé;
- 4° si l'exploitant n'a pas respecté la législation sociale ou la législation comptable;
- 5° si l'exploitant ne répond plus aux conditions de moralité, de qualification professionnelle ou de solvabilité.

La demande de renouvellement de l'autorisation doit être introduite neuf mois au plus et six mois au moins avant l'expiration de l'autorisation en cours.

Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes de renouvellement ainsi que les annexes qui doivent y être jointes et fixe la forme des autorisations et les mentions qui doivent y figurer.

Article 21

L'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui soit est propriétaire du ou des véhicules, soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

In afwijking van lid 1, kan de vergunninghouder van wie een voertuig tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal toegelaten worden zijn dienst te verrichten door middel van een vervangingsvoertuig waarvan hij geen eigenaar is of waarover hij niet beschikt op grond van een contract van verkoop of afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop. Die machtiging kan slechts voor ten hoogste drie maanden worden verleend en is niet hernieuwbaar.

De Regering bepaalt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen beoogd onder lid 2 alsook de vorm ervan en de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 22

De verhuring door de exploitant, onder welke vorm dan ook van het voertuig of van de voertuigen aan enigerlei persoon die het voertuig of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Artikel 23

De vergunning tot het exploiteren is persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

Artikel 24

Indien de exploitant het aantal voertuigen, dat ingezet wordt gedurende de geldigheidsduur van de vergunning, wenst te verhogen of te verlagen, wijzigt de Regering, op zijn aanvraag en tot het aflopen van de vergunning, het aantal voertuigen, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

De beslissing wordt genomen volgens de procedure en de voorwaarden die van toepassing zijn op de vergunningsaanvragen.

Artikel 25

Bij een met redenen omklede beslissing van de Regering kan de onder artikel 17 bedoelde vergunning ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen van deze ordonnantie en van de besluiten tot uitvoering ervan overtreden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden, alsook ingeval de exploitatie gedurende een periode van twee jaar volledig werd stopgezet.

De Regering kan de procedure tot het intrekken of opschorten van de vergunning tot het exploiteren nader bepalen.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le titulaire d'une autorisation dont un véhicule est momentanément indisponible, par suite d'accident, de panne mécanique grave, d'incendie ou de vol peut être autorisé à titre exceptionnel à assurer son service avec un véhicule de remplacement dont il n'est pas propriétaire ou dont il n'a pas la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente. Cette autorisation ne peut être accordée que pour une période maximale de trois mois et ne peut être renouvelée.

Le Gouvernement détermine la procédure d'introduction et d'instruction des demandes d'autorisation visées à l'alinéa 2 ainsi que la forme de celles-ci et les mentions qui doivent y figurer.

Article 22

La location par l'exploitant, sous quelque forme que ce soit, du ou des véhicules à toute personne qui en assure ou en fait assurer la conduite, est interdite.

Article 23

L'autorisation d'exploiter est personnelle, indivisible et incessible.

Article 24

Si l'exploitant souhaite réduire ou augmenter le nombre de véhicules utilisés durant la période de validité de son autorisation, le Gouvernement modifie, à sa demande et pour le terme restant à courir jusqu'à l'expiration de l'autorisation, le nombre de véhicules figurant dans l'acte d'autorisation.

La décision est prise selon la procédure et les conditions applicables à la demande d'autorisation.

Article 25

Par décision motivée du Gouvernement, l'autorisation prévue à l'article 17 peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas d'infraction aux dispositions de la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celles-ci ou aux conditions de l'autorisation ainsi qu'en cas d'abandon total de l'exploitation pendant une durée de deux ans.

Le Gouvernement peut préciser la procédure de retrait et de suspension des autorisations d'exploiter.

Artikel 26

§ 1. – De op basis van artikel 17 afgegeven vergunningen geven aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

§ 2. – De in paragraaf 1 vermelde taks is vastgelegd op 27.500 fr. per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig.

De taks is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze is jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

Ze wordt geïnd en gevorderd volgens de regels bepaald in de hoofdstukken V en VI van de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de gewestbelasting ten laste van bezetters van bebouwde eigendommen en houders van een zakelijk recht op sommige onroerende goederen.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie van één of meerdere voertuigen geeft geen aanleiding tot taksvermindering. Dit geldt eveneens wat betreft de opschorting of intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van één of meerdere voertuigen, voor welke reden dan ook.

De indiening van een klacht heft de invorderbaarheid van de taks niet op.

AFDELING 2
Het stationeren

Artikel 27

De exploitant, die door de Regering ertoe gemachtigd wordt een dienst voor het verhuren van voertuigen te exploiteren, mag de voertuigen, die niet in dienst zijn, slechts laten stationeren op plaatsen die zich niet op de openbare weg gelegen zijn en die zich bevinden binnen een gebouw of garage bestemd voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd vervoer van personen waarvan de exploitant van de dienst eigenaar is of er het wettelijk genot over heeft en zijnde de zetel van de exploitatie van de onderneming.

HOOFDSTUK IV
Bepalingen die gemeenschappelijk zijn aan
de taxidiensten en de diensten voor
het verhuren van voertuigen met chauffeur

Artikel 28

De Regering stelt het algemeen reglement vast inzake exploitatie van taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Article 26

§ 1^{er}. – Les autorisations délivrées sur la base de l'article 17 donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible à charge de la personne physique ou morale bénéficiant de l'autorisation.

§ 2. – La taxe mentionnée au § 1er est fixée à 27.500 F par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation.

La taxe est due pour l'année entière, quel que soit le moment auquel l'autorisation d'exploiter a été délivrée. Elle est payable annuellement et indivisiblement à charge du titulaire de l'autorisation recensé au 1er janvier de l'année civile ou au moment de la délivrance de l'autorisation.

Elle est recouvrée et poursuivie suivant les règles prévues aux chapitres V et VI de l'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale à charge des occupants d'immeubles bâtis et de titulaires de droits réels sur certains immeubles.

La réduction du nombre de voitures ou la suspension de l'exploitation d'un ou de plusieurs véhicules ne donne lieu à aucune réduction de taxe. Il en est de même en ce qui concerne la suspension ou le retrait d'une autorisation ou la mise hors d'usage d'un ou de plusieurs véhicules pour quelque raison que ce soit.

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

SECTION 2
Du stationnement

Article 27

L'exploitant autorisé par le Gouvernement à exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ne peut faire occuper par ses véhicules qui ne sont pas en service que des points de stationnement non situés sur la voie publique qui se trouvent à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un garage destiné à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes dont l'exploitant du service est propriétaire ou en a la jouissance et qui constitue le siège de l'exploitation de l'entreprise.

CHAPITRE IV
Dispositions communes aux services de taxis
et aux services de location de voitures
avec chauffeur

Article 28

Le Gouvernement arrête le règlement général relatif à l'exploitation des services de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur.

Dit reglement omvat onder andere bepalingen betreffende de verplichtingen van en het toezicht op de chauffeurs.

Artikel 29

De Regering legt de tarieven vast die van toepassing zijn op de taxidiensten. Zij kan verschillende tarieven opleggen onder andere naargelang het uur, de dag of naargelang de klant al dan niet bagage bij zich heeft, of beslissen forfaitaire tarieven in te voeren voor bepaalde soorten ritten, die zij bepaalt, en wanneer het voertuig ingezet wordt als collectieve taxi, de toepasbare tarieven reglementeren.

De Regering kan binnen eenzelfde perimeter verschillende tariefzones bepalen.

De Regering legt de minimale tarieven vast die van toepassing zijn op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Artikel 30

In elk taxivoertuig moeten de tarieven zichtbaar uitgehangen worden.

Artikel 31

§ 1. - De vergunningen voor het inzetten van een taxi als exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die afgegeven worden aan de exploitanten, die houder zijn van een vergunning voor de exploitatie van een taxidienst en verleend op basis van artikel 17, § 1, lid 2, 8° geven aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en ondeelbare taks ten laste van de houder van de vergunning.

§ 2. - De taks bedoeld in § 1 wordt vastgesteld op 2.500 F per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig.

De taks is verschuldigd voor het hele jaar, onafhankelijk van het moment waarop de vergunning afgegeven werd. Ze is jaarlijks verschuldigd en ondeelbaar ten laste van de houder van de vergunning vermeld op 1 januari van het kalenderjaar of op het moment van de afgifte van de vergunning.

Ze wordt geïnd en gevorderd volgens de regels bepaald in de hoofdstukken V en VI van de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de gewestbelasting ten laste van bezetters van bebouwde eigendommen en houders van een zakelijk recht op sommige onroerende goederen.

De vermindering van het aantal voertuigen of de opschorting van de exploitatie van één of meerdere voertuigen

Ce règlement comprend notamment des dispositions relatives aux obligations et à la surveillance des chauffeurs.

Article 29

Le Gouvernement fixe les tarifs applicables aux services de taxis. Il peut décider de tarifs diversifiés en fonction notamment de l'heure, du jour ou du fait que le client a des bagages ou non ou décider de tarifs forfaitaires pour certains types de courses qu'il détermine et réglementer les tarifs applicables lorsque le véhicule est utilisé comme taxi collectif.

Le Gouvernement peut créer des zones tarifaires distinctes au sein d'un même périmètre.

Le Gouvernement fixe les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur.

Article 30

Les tarifs sont affichés à l'intérieur des taxis de manière apparente dans chaque véhicule.

Article 31

§ 1^{er}. - Les autorisations d'affecter un taxi à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur délivrées aux exploitants titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis et délivrées sur base de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, 8° donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible fixée à charge du bénéficiaire de l'autorisation.

§ 2. - La taxe mentionnée au § 1^{er} est fixée à 2 500 F par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation.

La taxe est due pour l'année entière, quel que soit le moment auquel l'autorisation d'exploiter a été délivrée. Elle est payable annuellement et indivisiblement à charge du titulaire de l'autorisation recensé au 1^{er} janvier de l'année civile ou au moment de la délivrance de l'autorisation.

Elle est recouvrée et poursuivie suivant les règles prévues aux chapitres V et VI de l'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale à charge des occupants d'immeubles bâtis et de titulaires de droits réels sur certains immeubles.

La réduction du nombre de voitures ou la suspension de l'exploitation d'un ou de plusieurs véhicules ne donne lieu

geeft geen aanleiding tot taksvermindering. Dit geldt eveneens wat betreft de opschorting of intrekking van een vergunning of het buiten werking stellen van één of meerdere voertuigen, voor welke reden dan ook.

De indiening van een klacht heft de invorderbaarheid van de taks niet op.

Artikel 32

§ 1. – Behoudens een voorafgaande machtiging van de Regering en onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten die zij vaststelt, wordt het gebruik van de benaming "taxi" en elk motto waarin aan dit woord herinnerd wordt, evenals het gebruik ervan in de handel, uitsluitend bestemd voor de exploitanten van taxidiensten die beschikken over een vergunning.

§ 2. – De exploitanten van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur mogen hiervoor geen reclame maken onder de benaming "taxi" of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

§ 3. – Behoudens een voorafgaande machtiging van de Regering en volgens de modaliteiten die zij vaststelt is het verboden in op op de als taxidienst of dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ingezette voertuigen, reclame aan te brengen.

Buiten de vergunningen die betrekking hebben op de vermeldingen van de gegevens van de exploitant geven de vergunningen die in toepassing van deze bepaling afgegeven worden aanleiding tot het innen van een taks die door de aanvrager van de vergunning moet worden betaald.

Het bedrag van deze taks wordt vastgelegd op 5.000 F per jaar en per voertuig. De modaliteiten inzake heffing en inning van deze taks worden door de Regering vastgelegd.

Artikel 33

§ 1. – Geven aanleiding tot het innen van een taks ten laste van de kandidaat-exploitant, de exploitant, de kandidaat-chauffeur of de chauffeur, tegen de hierna vermelde tarieven, volgende handelingen:

1. inschrijving voor het examen dat toegang verleent tot het beroep van taxichauffeur:
 - a) inschrijving voor het examen: 750 F
 - b) deelname aan de lessen van het opleidingscentrum voor chauffeurs: 1.500 F

De kosteloosheid van de inschrijving voor examens wordt gewaarborgd voor de personen wiens bestaansmiddelen

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

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

Article 32

§ 1^{er}. – Sauf autorisation préalable du Gouvernement, dans les conditions et selon les modalités que celui-ci arrête, la dénomination "taxi" et tout vocable rappelant ce mot ainsi que leur usage commercial sont exclusivement réservés aux exploitants de services de taxis disposant d'une autorisation d'exploiter.

§ 2. – Il est interdit aux exploitants de services de location de voitures avec chauffeur de faire en faveur de ceux-ci de la publicité sous la dénomination "taxi" ou sous un vocable rappelant ce mot.

§ 3. – Sauf autorisation préalable du Gouvernement et selon les modalités que celui-ci arrête, il est interdit de faire de la publicité dans ou sur les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis ou d'un service de location de voitures avec chauffeur.

A l'exception de celles relatives aux mentions des coordonnées de l'exploitant, les autorisations délivrées en application de la présente disposition donnent lieu à perception d'une taxe à charge du demandeur de l'autorisation.

Le montant de cette taxe est fixé à 5.000 F par an et par véhicule. Les modalités de perception et de recouvrement de cette taxe sont fixées par le Gouvernement.

Article 33

§ 1^{er}. – Donnent lieu à la perception d'une taxe à charge du candidat exploitant, de l'exploitant, du candidat chauffeur ou du chauffeur, aux taux précisés ci-après, les actes suivants:

1. inscription aux examens ouvrant accès à la profession de chauffeur de taxi:
 - a) inscription à l'examen: 750 F
 - b) participation au cours du centre de formation pour chauffeurs: 1.500 F

La gratuité de l'inscription aux examens est garantie pour les personnes dont les moyens d'existence sont inférieurs

kleiner dan of gelijk zijn aan de middelen die vastgelegd zijn krachtens de wet van 7 augustus 1974 tot instelling van het recht op een bestaansminimum.

2. a) afgifte van het bekwaamheidscertificaat: 200 F
b) afgifte van een duplicaat van hetzelfde certificaat: 400 F
3. a) afgifte van een uittreksel van administratieve beslissing inzake bezoldigd vervoer van personen: 200 F
b) afgifte van een duplicaat van dezelfde beslissing: 400 F
4. a) afgifte van een identificatieplaatje: 1.500 F
b) afgifte van een plaatje "RESERVE": 500 F
"R-V" (vervanging): 500 F
c) afgifte van een nieuw plaatje tengevolge een vernieling, het verliezen of de diefstal van het eerste plaatje: houder: 3.000 F
Reserve of R-V: 1.600 F
5. afgifte van de brochure over de gewestelijke reglementering inzake taxi's of verhuurauto's: 300 F
6. indiening van een aanvraag tot een exploitatievergunning: 3.000 F
7. indiening van een aanvraag tot overdracht: 10.000 F
8. indiening van een aanvraag gebaseerd op artikel 10, tweede lid, 2°: 10.000 F
9. indiening van een wijziging die door de reglementering opgelegd is: 500 F

§ 2. - Teneinde het bestuur in staat te stellen de bepalingen van deze ordonnantie toe te passen moet elke exploitant van een onderneming van taxidiensten of diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur de gegevens betreffende zijn onderneming verstrekken aan de overheden die belast zijn met de afgifte van de vergunningen, indien deze er naar zouden vragen.

Artikel 34

Er wordt een regionaal comité van advies opgericht.

Het comité wordt ermee belast een advies te verstrekken aan de Regering, op aanvraag van deze laatste of op eigen initiatief, over alle aangelegenheden betreffende de taxidiensten of de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

De Regering regelt de samenstelling, de werking en de bevoegdheden van dit comité.

ou égaux aux moyens définis en vertu de la loi du 7 août 1974 instituant le droit à un minimum de moyens d'existence.

2. a) délivrance du certificat de capacité: 200 F
b) délivrance d'un duplicata du même certificat: 400 F
3. a) délivrance d'un extrait d'une décision administrative en matière de transport rémunéré de personnes: 200 F
b) délivrance d'un duplicata de la même décision: 400 F
4. a) délivrance d'une plaquette d'identification: 1.500 F
b) délivrance d'une plaquette "RESERVE": 500 F
"R-V" (remplacement): 500 F
c) délivrance d'une nouvelle plaque suite à la destruction, la perte ou le vol de la première plaquette: titulaire: 3.000 F
Réserve ou R-V: 1.600 F
5. délivrance de la brochure contenant la réglementation régionale en matière de taxi ou de voiture de location: 300 F
6. dépôt d'une demande d'autorisation d'exploiter: 3.000 F
7. dépôt d'une demande de cession: 10.000 F
8. dépôt d'une demande basée sur l'article 10, al. 2, 2°: 10.000 F
9. dépôt d'une modification imposée par la réglementation: 500 F

§ 2. - Afin de permettre à l'administration d'appliquer les dispositions de la présente ordonnance, tout exploitant d'une entreprise de services de taxis ou de location de voitures avec chauffeur doit fournir les renseignements concernant son entreprise qui lui sont demandés par les autorités chargées de la délivrance des autorisations.

Article 34

Il est créé un comité consultatif régional.

Le comité est chargé de donner un avis au Gouvernement, à la demande de celui-ci ou de sa propre initiative, sur toute question relative aux taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Le Gouvernement règle la composition, le fonctionnement et les attributions de ce comité.

HOOFDSTUK V Inbreuken en straffen

Artikel 35

§ 1. - Onverminderd de eventuele schadevergoeding, worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 500 frank tot 10.000 frank, of met één van deze straffen alleen, degene die zonder vergunning een taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur exploiteert.

Wordt met dezelfde straf gestraft, elke persoon die aan een voertuig, dat onderworpen wordt aan de bepalingen van deze ordonnantie en aan de uitvoeringbesluiten ervan, het uiterlijk heeft gegeven van een taxi of huurvoertuig met chauffeur terwijl dit voertuig geen voorwerp uitgemaakt heeft van een exploitatievergunning voor een taxidienst, een collectieve taxidienst of een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

In al deze gevallen zal de rechter de inbeslagneming bevelen van het voertuig of de voertuigen waarmee de inbreuk gepleegd werd.

§ 2. - Worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 26 frank tot 10.000 frank, of met één van deze straffen alleen, onverminderd de eventuele schadevergoeding, degene die een andere inbreuk pleegt tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen vervat in de exploitatievergunning.

Bovendien zal de rechter beslag kunnen leggen op het voertuig of de voertuigen die toebehoren tot de veroordeelde en waarmee de overtreding gepleegd werd.

§ 3. - De bepalingen van boek 1 van het strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op deze overtredingen toepasselijk.

Evenwel mag, onverminderd artikel 56 van het strafwetboek, de straf in geval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling niet minder zijn dan het dubbel van de wegens dezelfde overtreding vroeger uitgesproken straf.

§ 4. - De schadevergoeding, toegekend aan de door de overtreding benadeelde persoon, is bevoorrecht op het voertuig dat diende voor het plegen van de overtreding wanneer het in eigendom toebehoort aan de overtreder, de mededader of de medeplechtige. Dit voorrecht neemt onmiddellijk rang na dit, bepaald bij artikel 20, 5°, van de wet van 16 december 1851.

De politierechtbanken nemen kennis van de overtredingen die in dit artikel bepaald worden.

CHAPITRE V Des infractions et des sanctions

Article 35

§ 1^{er}. - Sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans autorisation un service de taxis ou un service de location de voitures avec chauffeur.

Est punie des mêmes peines, toute personne qui aura donné les apparences d'un taxi ou d'une voiture de location avec chauffeur à un véhicule soumis aux dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'application alors que ce véhicule n'a pas fait l'objet, selon le cas, d'une autorisation d'exploiter un service de taxis ou un service de location de voitures avec chauffeur.

Dans tous ces cas, le juge ordonne la confiscation du ou des véhicules à l'aide duquel ou desquels l'infraction aura été commise.

§ 2. - Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 26 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, ceux qui commettent une autre infraction à la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions de l'autorisation d'exploiter.

En outre, le juge peut ordonner la confiscation du ou des véhicules appartenant au condamné et à l'aide duquel ou desquels l'infraction aura été commise.

§ 3. - Les dispositions du livre 1er du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne peut, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

§ 4. - Les dommages-intérêts alloués à la personne préjudiciée par l'infraction sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction quand la propriété en appartient à l'auteur, au coauteur ou au complice de l'infraction. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5°, de la loi du 16 décembre 1851.

Les tribunaux de police connaissent des infractions prévues par le présent article.

Artikel 36

Administratieve boeten kunnen opgelegd worden door de ambtenaar die terzake door de Regering aangewezen wordt voor elke administratieve overtreding die gepleegd wordt door de personen bedoeld in deze ordonnantie of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

Onder dezelfde voorwaarden kunnen administratieve boeten opgelegd worden aan elke persoon van wie het voertuig zich zonder vergunning op een standplaats, voorbehouden aan taxi's, bevindt.

Een exemplaar van het proces-verbaal waarbij de overtreding is vastgesteld wordt aan de afgevaardigde ambtenaar toegezonden en een afschrift ervan wordt toegezonden aan de overtreder.

De beslissing van de afgevaardigde ambtenaar bepaalt het bedrag van de administratieve boete en is met redenen omkleed.

Het bedrag van deze boeten mag niet hoger zijn dan 10.000 F.

De beslissing wordt bij een ter post aangetekend schrijven aan de overtreder bekendgemaakt, samen met een verzoek tot betaling van de boete.

Indien de overtreder in gebreke blijft de geldboete te betalen kan de Regering de exploitatievergunning of het bekwaamheidscertificaat opschorten.

De Regering bepaalt de termijn en de betalingsmodaliteiten van de administratieve geldboeten.

De Regering beslist over de verzoeken die het uitstel of de vermindering van de geldboeten bedoeld bij dit artikel tot doel hebben.

Artikel 37

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, duidt de Regering de ambtenaren en beambten van gemeenten en Gewest aan die belast worden met het bestuur en de politie van de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die bekwaam zijn voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een voertuig zich zonder vergunning op een aan taxi's voorbehouden standplaats bevindt.

Article 36

Des amendes administratives peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué à cette fin par le Gouvernement pour toute infraction d'ordre administratif commise par les personnes visées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution.

Dans les mêmes conditions, des amendes administratives peuvent être mises à charge de toute personne dont le véhicule occupe, sans autorisation, un emplacement réservé aux taxis.

Un exemplaire du procès-verbal constatant l'infraction est transmis au fonctionnaire délégué et une copie au contrevenant.

La décision de fonctionnaire délégué fixe le montant de l'amende administrative et est motivée.

Le montant de ces amendes ne peut dépasser 10.000 F.

La décision est notifiée au contrevenant par lettre recommandée à la poste en même temps qu'une invitation à acquitter l'amende.

Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende, le Gouvernement peut suspendre l'autorisation d'exploiter ou le certificat de capacité.

Le Gouvernement détermine le délai et les modalités de paiement des amendes administratives.

Le Gouvernement statue sur les requêtes ayant pour objet la remise ou la réduction des amendes au présent article.

Article 37

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement désigne en leur accordant la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire les fonctionnaires et agents des Communes et de la Région chargés de l'administration et de la police des taxis et des voitures de location avec chauffeur qui ont qualité pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions des autorisations délivrées en vertu de celle-ci.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule occupe sans autorisation un emplacement réservé aux taxis.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens betichting van valsheid. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen acht werkdagen na vaststelling van de overtreding naar de delinquent gestuurd.

HOOFDSTUK VI

Overgangs-, opheffings- en slotbepalingen

AFDELING 1

Overgangsbepalingen

Artikel 38

De met toepassing van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten afgegeven exploitatievergunningen voor een taxidienst waarvan de termijn vervalt voor 30 juni 1996, worden van rechtswege verlengd tot deze datum.

Onverminderd de toepassing van de artikelen 39 en 40 worden deze vergunningen onderworpen aan de bepalingen van deze ordonnantie zodra die in werking treedt.

Artikel 39

De houders van exploitatievergunningen voor een taxidienst, die afgegeven werden onder de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, worden, overeenkomstig artikel 7 van deze wet, ertoe gemachtigd, tot 30 juni 1996 hun vergunningen over te dragen.

Artikel 40

In afwijking van artikel 39 worden ertoe gemachtigd hun exploitatievergunningen na 30 juni 1996 over te dragen op de voorwaarden bepaald bij artikel 7 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten, de houders van een vergunning die zonder onderbreking een taxidienst hebben geëxploiteerd ten minste gedurende tien jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze ordonnantie en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten.

Artikel 41

De natuurlijke of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuuren van voertuigen met chauffeur exploiteren op de dag van inwerkingtreding van deze ordonnantie, worden ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken binnen de drie maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie en volgens de modaliteiten die door de Regering vastgelegd worden.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à inscription de faux. Copie des procès-verbaux est adressée au délinquant dans les huit jours ouvrables de la constatation des infractions.

CHAPITRE VI

Dispositions transitoires, abrogatoires et finales

SECTION 1

Dispositions transitoires

Article 38

Les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées en application de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis dont le terme expire avant le 30 juin 1996 sont de plein droit prorogées jusqu'à cette date.

Sans préjudice de l'application des articles 39 et 40, ces autorisations sont soumises aux dispositions de la présente ordonnance dès l'entrée en vigueur de celle-ci.

Article 39

Les titulaires d'autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées sous l'empire de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis sont autorisés, jusqu'au 30 juin 1996, à céder leurs autorisations conformément à l'article 7 de cette loi.

Article 40

Par dérogation à l'article 39, les titulaires d'autorisation qui ont exploité un service de taxis sans interruption au moins pendant les dix années qui précèdent la date de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et qui cessent définitivement l'exploitation de ce service, sont autorisés, au-delà du 30 juin 1996, à céder toutes leurs autorisations d'exploitation dans les conditions prévues à l'article 7 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis.

Article 41

Les personnes physiques ou morales qui exploitent effectivement un service de location de voitures avec chauffeur au jour de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont tenues de déclarer leur exploitation dans les trois mois de l'entrée en vigueur de l'ordonnance selon les modalités fixées par le Gouvernement.

In dit geval wordt aan deze exploitanten een eerste exploitatievergunning afgegeven voor de duur van één jaar.

Bij gebrek aan een dergelijke bekendmaking binnen de termijn beoogd onder het eerste lid, wordt de exploitant geacht een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te exploiteren zonder vergunning.

Artikel 42

De artikelen 10 en 18 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten en de agglomeratieverordeningen die in uitvoering van deze artikelen genomen werden, blijven van kracht tot de dag van de inwerkingtreding van de artikelen 13 en 33 § 1 van deze ordonnantie.

Alle bepalingen van de besluiten en agglomeratieverordeningen genomen in uitvoering van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten blijven van toepassing voor zover ze niet tegenstrijdig zijn met de bepalingen van deze ordonnantie en zolang ze niet opgeheven werden door de Regering.

AFDELING 2 *Opheffingsbepalingen*

Artikel 43

Onverminderd de toepassing van artikel 42 en te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van de bepalingen van deze ordonnantie, zijn de bepalingen van de wet van 27 december 1974, die niet zouden overeenstemmen met de bepalingen van deze ordonnantie, niet langer van toepassing op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met uitzondering van artikel 21, §§ 2 en 3 van voormelde wet.

Artikel 44

Het regionale comité van advies beoogd onder artikel 23 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten wordt afgeschaft.

AFDELING 3 *Slotbepaling*

Artikel 45

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het "*Belgisch Staatsblad*", met uitzondering van artikel 10, dat in werking zal treden op 1 juli 1996 en de artikelen 13, 14, 26, 31 en 33, § 1 die op de door de Regering vastgestelde datum in werking zullen treden.

Il est dans ce cas délivré à ces exploitants une première autorisation d'exploitation d'une durée d'un an.

A défaut de déclaration dans le délai visé à l'alinéa 1er, l'exploitant est censé exploiter un service de location de voitures avec chauffeur sans autorisation.

Article 42

Les articles 10 et 18 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis et les règlements d'agglomération pris en exécution de ces articles restent en vigueur jusqu'à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement pris en exécution de l'article 13 et 33 § 1^{er} de la présente ordonnance.

Toutes les dispositions des arrêtés et règlements d'agglomérations pris en exécution de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis restent en vigueur dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente ordonnance et tant u'elles n'ont pas été abrogées par le Gouvernement.

SECTION 2 *Dispositions abrogatoires*

Article 43

Sans préjudice de l'application de l'article 42, à compter du jour de l'entrée en vigueur des dispositions de la présente ordonnance, les dispositions de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis qui seraient en contradiction avec les dispositions de la présente ordonnance cesseront d'être applicables sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'exception de l'article 21, §§ 2 et 3 de ladite loi.

Article 44

Le Comité consultatif régional visé à l'article 23 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis est supprimé.

SECTION 3 *Disposition finale*

Article 45

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au "*Monteur Belge*", à l'exception de l'article 10 qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 1996 et des articles 13, 14, 26, 31 et 33 § 1^{er} qui entrent en vigueur à la date fixée par le Gouvernement.

Bijlage**AMENDEMENTEN**

Nr. 1

Artikel 2.

In het laatste lid van de Nederlandstalige versie de woorden "de diensten voor het vervoer van personen die regelmatige diensten, gespecialiseerde regelmatige diensten of tijdelijke diensten zijn" te vervangen door de woorden "de vervoerdiensten die geregeld vervoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer of ongeregeld vervoer zijn."

VERANTWOORDING

Aanpassing aan de terminologie.

Nr. 2

Artikel 7

In de Franse versie, bij § 2, lid 1, 4° het woord "justifier" te vervangen door de woorden "faire valoir".

VERANTWOORDING

Verbetering van de tekst.

Nr. 3

Artikel 10

In de Nederlandstalige versie, in lid 2, 2° de bestaande tekst te vervangen door volgende tekst:

"2° kan een rechtspersoon de exploitatie van een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten slechts wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en hij de meerderheidsvennoot blijft alsook de statutaire instelling die belast is met het dagelijks beheer".

VERANTWOORDING

Verbetering van de vertaling.

Annexe**AMENDEMENTS**

N° 1

Article 2

Au dernier alinéa, dans la version néerlandaise, remplacer les mots "de diensten voor het vervoer van personen die regelmatige diensten, gespecialiseerde regelmatige diensten of tijdelijke diensten zijn" par les mots "de vervoerdiensten die geregeld vevoer, bijzondere vormen van geregeld vervoer of ongeregeld vervoer zijn."

JUSTIFICATION

Adaptation à la terminologie.

N° 2

Article 7

Au § 2, alinéa 1^{er} 4° de la version française remplacer le mot "justifier" par les mots "faire valoir".

JUSTIFICATION

Amélioration de la rédaction.

N° 3

Article 10

A l'alinéa 2, 2°, remplacer dans la version néerlandaise le texte existant par le texte suivant:

"2° kan een rechtspersoon de exploitatie van een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning voortzetten slechts wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon die hij opricht en hij de meerderheidsvennoot blijft alsook de statutaire instelling die belast is met het dagelijks beheer".

JUSTIFICATION

Adaptation de la traduction.

Nr. 4

Artikel 14

In het eerste lid het bedrag "30.000 F" te vervangen door "27.500 F".

VERANTWOORDING

Het bedrag van de taks moet op het huidige niveau gehandhaafd worden.

Nr. 5

Artikel 17

Bij § 1, 4° lid 1 de volgende zin toe te voegen:

"De schriftelijke overeenkomst vermeldt in elk geval dat het voertuig ter beschikking gesteld wordt van de persoon voor een duur van ten minste drie uur".

VERANTWOORDING

Deze bepaling, reeds voorzien in de vorige verordening, heeft als doel de minimale duur van de terbeschikkingstelling van het voertuig te verduidelijken, ongeacht de dienst die besteld is.

Nr. 6

Artikel 17

Bij § 1, lid 1, een punt 9° toe te voegen, opgesteld als volgt:

"9° Het mag niet uitgerust worden met een zend- of ontvangtoestel voor radioverbinding in de zin van artikel 1, 4° van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTGEVING".

VERANTWOORDING

De sector van de verhuurdiensten met chauffeur geeft toe dat het gebruik van een radio niet verantwoord is voor dit type exploitatie.

Nr. 7

Artikel 17

Aan het einde van § 1, een 3de en 4de lid toe te voegen die opgesteld zijn als volgt:

N° 4

Article 14

A l'alinéa 1^{er}, remplacer le montant de "30 000 F" par le montant de "27 500 F".

JUSTIFICATION

Le montant des taxes doit être maintenu au niveau actuel.

N° 5

Article 17

Au § 1^{er}, 4° alinéa 1^{er}, est ajouté la phrase suivante:

"Le contrat écrit mentionne en tout cas que le véhicule est mis au service de la personne pour une durée de trois heures au moins".

JUSTIFICATION

Cette disposition, déjà prévue dans la réglementation antérieure, a pour but de préciser la durée minimale de mise à disposition du véhicule, quel que soit le type de service commandé.

N° 6

Article 17

Au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ajouter un point 9° rédigé comme suit:

"9° Il ne peut pas être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication au sens de l'article 1^{er}, 4° de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications".

JUSTIFICATION

Le secteur de la voiture de location avec chauffeur admet lui-même que le recours à la radio ne se justifie pas pour ce type d'exploitation.

N° 7

Article 17

A la fin du § 1^{er}, ajouter un 3e et un 4e alinéas rédigés comme suit:

"In afwijking van § 1, lid 1, 8° mag de taxi die ingezet wordt als verhuurdienst van voertuigen met chauffeur overeenkomstig het vorige lid een taxameter houden aan boord van het voertuig.

§ 1, lid 1, 9 is niet van toepassing op de bij het vorige lid bedoelde taxi".

VERANTWOORDING

Op technisch vlak is het uiterst moeilijk om de verwijdering van de taxameter op te leggen aan de exploitant telkens hij zijn taxi instelt als verhuurdienst met chauffeur. Hetzelfde geldt voor de radio die zich aan boord van het voertuig bevindt.

Nr. 8

Artikel 26

Bij § 2 lid 1 het bedrag "50.000 F" vervangen door het bedrag "27.500 F".

VERANTWOORDING

Men moet vermijden dat de verhuurdiensten zouden eisen dat zij ingesteld mogen worden als taxi met als voorwendsel dat zij een hogere taks betalen.

Nr. 9

Artikel 28

Een lid toe te voegen opgesteld als volgt:

"Deze verordening omvat onder andere bepalingen betreffende de verplichtingen van en het toezicht op de chauffeurs".

VERANTWOORDING

Hoewel de chauffeurs beambten zijn van de exploitanten, is het wenselijker de Regering uitdrukkelijk te machtigen om bijkomende bepalingen te nemen wat betreft die chauffeurs die geen exploitanten mogen zijn.

Nr. 10

Artikel 31

In de Franse versie, in het artikel, het woord "surtaxe" vervangen door het woord "taxe".

"Par dérogation au §1^{er}, alinéa 1^{er}, 8° le taxi affecté à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur conformément à l'alinéa précédent peut conserver un taximètre à l'intérieur du véhicule.

Le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9° n'est pas applicable au taxi visé à l'alinéa précédent".

JUSTIFICATION

Il est techniquement difficile d'imposer à l'exploitant de taxi d'enlever le taximètre chaque fois qu'il utilise son taxi comme voiture de location avec chauffeur. Il en va de même pour le port de radiocommunication se trouvant à bord du taxi.

N° 8

Article 26

Au § 2, alinéa 1^{er}, remplacer le montant de "50.000 F" par le montant "27.500 F".

JUSTIFICATION

Il faut éviter que les services de location puissent revendiquer d'exercer l'activité taxi sous prétexte qu'ils paient des taxes plus élevées.

N° 9

Article 28

Ajouter un alinéa rédigé comme suit:

"Ce règlement comprend notamment des dispositions relatives aux obligations et à la surveillance des chauffeurs".

JUSTIFICATION

Bien que les chauffeurs soient les préposés de l'exploitant, il est préférable d'habiliter explicitement le gouvernement à prendre des dispositions complémentaires concernant ces chauffeurs, qui peuvent ne pas être des exploitants.

N° 10

Article 31

Dans la version française, remplacer, dans l'article, le mot "surtaxe" par le mot "taxe".

Bij § 2, lid 1, het bedrag "20.000 F" vervangen door "2.500 F".

VERANTWOORDING

De exploitant, die zijn taxi eventueel inzet om een verhuurdienst uit te voeren, moet niet bestraft worden.

Nr. 11

Artikel 32

Bij § 3, het laatste lid te vervangen door volgende tekst:

"Het bedrag van deze taks wordt vastgelegd op 5.000 frank per jaar en per voertuig. De modaliteiten inzake heffing en inning van deze taks worden door de Regering vastgelegd".

VERANTWOORDING

Een vereenvoudigde procedure voor de inning van deze taks, die geen betrekking heeft op alle exploitant moet voorzien worden.

Nr. 12

Artikel 36

De bestaande tekst te vervangen door volgende tekst:

"Administratieve boetes kunnen opgelegd worden door de ambtenaren die terzake door de Regering aangeduid worden voor elke administratieve overtreding die gepleegd wordt door de personen bedoeld in deze ordonnantie of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

Onder dezelfde voorwaarden kunnen administratieve boetes opgelegd worden aan elke persoon waarvan het voertuig zich op een standplaats, voorbehouden aan taxi's, bevindt.

Een exemplaar van het proces-verbaal waarbij de overtreding is vastgesteld wordt aan de afgevaardigde-ambtenaar toegezonden en een afschrift ervan wordt toegezonden aan de overtreder.

De beslissing van de afgevaardigde-ambtenaar bepaalt het bedrag van de administratieve boete en is met redenen omkleed.

Het bedrag van deze boetes mag niet hoger zijn dan 10.000 BF

Au § 2, alinéa 1^{er}, remplacer le montant de "20.000 F" par celui de "2.500 F".

JUSTIFICATION

Il n'y a pas lieu de pénaliser l'exploitant qui utilise accessoirement son taxi pour effectuer un service de location.

N° 11

Article 32

Au § 3, remplacer le dernier alinéa par le texte suivant:

"Le montant de cette taxe est fixé à 5 000 F par an et par véhicule. Les modalités de perception et de recouvrement de cette taxe sont fixées par le gouvernement".

JUSTIFICATION

Il y a lieu de prévoir une procédure simplifiée de perception de cette taxe qui ne concernera pas tous les exploitants.

N° 12

Article 36

Remplacer le texte existant par le texte suivant:

"Des amendes administratives peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué à cette fin par le gouvernement pour toute infraction d'ordre administratif commise par les personnes visées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution.

Dans les mêmes conditions, des amendes administratives peuvent être mises à charge de toute personne dont le véhicule occupe, sans autorisation, un emplacement réservé aux taxis.

Un exemplaire du procès-verbal constatant l'infraction est transmis au fonctionnaire délégué et une copie au contrevenant.

La décision de fonctionnaire délégué fixe le montant de l'amende administrative et est motivée.

Le montant de ces amendes ne peut dépasser 10.000 FB.

De beslissing wordt bij een ter post aangetekend schrijven aan de overtreder bekendgemaakt, samen met een verzoek tot betaling van de boete.

Indien de overtreder in gebreke blijft de geldboete te betalen kan de Regering de exploitatievergunning of het bekwaamheidscertificaat opschorten.

De Regering bepaalt de termijn en de betalingsmodaliteiten van de administratieve geldboeten.

De Regering beslist over de verzoeken die het uitstel of de vermindering van de geldboeten bedoeld bij dit artikel als doel hebben”.

VERANTWOORDING

De procedure inzake invordering van de gewestelijke taksen is te zwaar.

Het is wenselijker een procedure in te voeren die eenvoudiger is, gebaseerd op de principes vervat in de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten.

Nr. 13

Artikel 45

De woorden “1 januari 1996” vervangen door de woorden “de door de Regering vastgelegde datum”.

VERANTWOORDING

Rekening houdend met de termijnen voor de invoering van de nieuwe gewestelijke procedure inzake heffing, is het wenselijk de vastlegging van de datum van inwerkingtreding van de betrokken fiscale bepalingen toe te vertrouwen aan de Regering.

Intussen blijven de fiscale agglomeratieverordeningen van kracht.

La décision est notifiée au contrevenant par lettre recommandée à la poste en même temps qu'une invitation à acquitter l'amende.

Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende, le gouvernement peut suspendre l'autorisation d'exploiter ou le certificat de capacité.

Le gouvernement détermine le délai et les modalités de paiement des amendes administratives.

Le gouvernement statue sur les requêtes ayant pour objet la remise ou la réduction des amendes visées au présent article.

JUSTIFICATION

La procédure de recouvrement des taxes régionales est trop lourde.

Il est préférable de mettre en place une procédure plus simple, basée sur les principes contenus dans la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales.

N° 13

Article 45

Remplacer les mots “ le 1^{er} janvier 1996” par les mots “à la date fixée par le gouvernement”.

JUSTIFICATION

Compte tenu des délais de mise en place de la nouvelle procédure de perception régionale, il est préférable de confier au gouvernement la fixation de la date d'entrée en vigueur des dispositions fiscales concernées.

En attendant, les règlements fiscaux d'agglomération restent d'application.