

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1994-1995

17 FEBRUARI 1995

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**inzake de taxidiensten en
de verhuurdiensten van voertuigen
met chauffeur**

Memorie van toelichting

Het mobiliteitsprobleem stelt zich in elke grote moderne stedelijke samenleving, in toenemende mate.

Hoeveel men ook investeert in de aanleg van het wegennet en in de stedelijke wegeninfrastructuur in het algemeen, het Gewest zal een steeds groeiend autopark niet voortdurend kunnen verwerken.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer en de verbetering van hun diensten vormen antwoordelementen op dit probleem. Toch kan het openbaar vervoer geen oplossing bieden voor alle behoeften inzake vervoer.

De taxi daarentegen was van sinds zijn verschijnen een bijkomende vervoermogelijkheid die een bijzondere plaats innam tussen het openbaar vervoer en de eigen auto, en door het openbaar nut van de verleende dienst werd hij opgenomen in het kader van het door de Staat georganiseerd of gereglementeerd personenvervoer.

Zo werd de eerste toepasbare wet op de Belgische taxidiensten opgesteld in het wetsbesluit van 30 december 1946 die de onderscheiden vormen van betaald personenvervoer door automobielen regelde, of dit per autobus, autocar, huurrijtuig of taxi gebeurde.

Wanneer de taxi oorspronkelijk een zeker luxekarakter vertoonde, verwerd hij geleidelijk een vervoermiddel dat door allen gebruikt wordt om, net als de andere middelen, een werktuig te worden dat een antwoord biedt op het mobiliteitsprobleem.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1994-1995

17 FEVRIER 1995

PROJET D'ORDONNANCE

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

Exposé des motifs

Dans toute grande entité urbaine moderne se pose avec une acuité croissante le problème de la mobilité.

Quels que puissent être les investissements pour aménager la voirie et d'une manière générale les infrastructures routières urbaines, la Région ne pourra indéfiniment absorber une augmentation croissante du parc automobile.

Le développement des transports en commun et l'amélioration de leurs services constituent des éléments de réponse à ce problème. Le transport en commun ne peut toutefois répondre à toutes les formes de besoin de transport.

Le taxi a quant à lui constitué, dès son apparition, un moyen de transport complémentaire disposant d'une place particulière entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture individuelle mais intégré dans le cadre des transports organisés ou réglementés par l'Etat en raison de l'utilité publique du service rendu.

La première réglementation applicable aux services de taxis en Belgique est ainsi issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui réglementait les différentes formes de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, que ce soit par autobus, pour autocar, par fiacre ou par taxi.

Si, à l'origine, le taxi a pu revêtir un certain caractère de luxe, il est progressivement devenu un moyen de transport utilisé par tous pour constituer, comme d'autres, un outil de nature à répondre au problème de la mobilité.

Het comfort en de beschikbaarheid van de voertuigen, het professionalisme van de chauffeurs, het waakzame oog over de exploitanten en de oplossing die de taxi biedt op het parkeerprobleem, kunnen de cliëntèle inderdaad overtuigen van een dienst die veiligheid aan snelheid en efficiëntie koppelt.

De bepalingen van voornoemde wetsbesluit van 30 december 1946 die enkel betrekking hadden op de taxi, werden een eerste maal herzien bij de goedkeuring van de wet van 23 juni 1969 betreffende de taxidiensten.

Omwille van institutionele wijzigingen enerzijds (de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en federaties van gemeenten, met overdracht van een aantal gemeentelijke voorrechten inzake taxi's aan genoemde agglomeraties en federaties van gemeenten) en teneinde een antwoord te vinden op problemen die opgedoken zijn na de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 1969 anderzijds, maakte de taxisector wederom het voorwerp uit van een wettelijke tussenkomst die uitmondde in de goedkeuring van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten: heden regelt die wet deze materie.

Naar aanleiding van de gewestvorming, werden er sindsdien nog belangrijker institutionele hervormingen doorgevoerd.

Bovendien rezen er ook nieuwe problemen in de sector, meer bepaald op het gebied van de rendabiliteit ervan. Na lang onderhoud is gebleken dat deze problemen zowel dringende als belangrijke antwoorden vergen en dit zowel op aanvraag van het bestuur als van de vertegenwoordigers van de taxisector en de sector van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Teneinde deze problemen aan het licht te brengen belastte het Bestuur een gespecialiseerd studie bureau ermee een onderzoek te voeren over de rendabiliteit van de taxidiensten van het Gewest.

Dit onderzoek werd uitgevoerd onder het toezicht van een begeleidingscomité bestaande uit de socio-professionele organisaties van de sector.

Dit onderzoek heeft een pessimistisch balans opgemaakt: ze toont aan dat het onevenwicht, eigen aan de sector, in de loop der jaren toenam en indien er geen enkele maatregel genomen wordt, het van aard is dat de meeste exploitanten niet meer in staat zullen zijn het minimum wettelijk inkomen aan hun chauffeurs te waarborgen, waardoor, meer nog dan in het verleden, toevlucht zal genomen worden tot onregelmatige praktijken, wat voor de sector een zo zware crisis met zich zou brengen dat deze dienst van openbaar nut niet meer verzekerd zou kunnen worden.

Dit onderzoek besluit "dat de rendabiliteit van een taxi-exploitatie die de reglementen eerbiedigt en materiaal van goede kwaliteit aanwendt, zeer moeilijk haalbaar is in de

Le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs, la surveillance des exploitations et la solution apportée au problème du stationnement peuvent en effet assurer à la clientèle un service qui allie sécurité, rapidité et efficacité.

Les dispositions de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 précité qui concernaient exclusivement les taxis ont été revues une première fois à l'occasion de l'adoption de la loi du 23 juin 1969 relative aux services de taxis.

En raison de modifications institutionnelles d'une part (la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes transférant un certain nombre de prérogatives communales en matière de taxis aux dites agglomérations et fédérations) et afin d'autre part d'apporter des réponses à des problèmes apparus après l'entrée en vigueur de la loi du 23 juin 1969, le secteur des taxis fit à nouveau l'objet d'une intervention législative qui aboutit à l'adoption de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis: cette loi règle actuellement la matière.

Des modifications institutionnelles plus importantes encore sont intervenues depuis lors, ensuite de la régionalisation.

Par ailleurs, des problèmes nouveaux ont également surgi dans le secteur, notamment au niveau de sa rentabilité. Au terme d'un long dialogue, il est apparu que ces problèmes appellent des réponses aussi urgentes qu'importantes à la demande tant de l'administration que des acteurs agissant dans le secteur du taxi et de la location de voitures avec chauffeur.

Pour mettre ces problèmes en lumière, un bureau d'étude spécialisé a été chargé par l'administration de réaliser une étude relative à la rentabilité des services de taxis de la Région.

Cette étude a été menée sous les auspices d'un comité d'accompagnement composé des organisations socio-professionnelles du secteur.

Cette étude a établi un bilan pessimiste de la situation: elle démontre que le déséquilibre propre à cette profession s'est accentué au fil des temps et que si aucune mesure n'est prise, il est de nature à conduire la plupart des exploitants à ne plus pouvoir garantir le revenu minimum légal à leurs chauffeurs, à recourir, davantage encore que par le passé, à des pratiques irrégulières, voire même à provoquer une crise d'une gravité telle pour le secteur que ce service d'intérêt public pourrait ne plus être assuré.

Cette étude conclut "que la rentabilité d'une exploitation de taxis respectueuse des réglementations et utilisant un matériel de qualité est très difficile à atteindre dans la situ-

huidige marktsituatie van het Gewest" en dat deze sector slechts een toekomst heeft indien de voorwaarden tot evenwicht terug worden bereikt door in te spelen op de vraag (door promotie van de sector bij de cliëntèle en door de verbetering van de kwaliteit van de verleende dienst) en vooral op het aanbod.

In dat opzicht heeft het onderzoek vier bijzonder schadelijke bronnen kunnen vaststellen die als rechtstreeks gevolg hebben dat de taxi-exploitaties van het Gewest zwaar bedreigd worden met een evenzeer rechtstreekse invloed op de kwaliteit en zelfs de overleving van deze dienst voor het publiek:

- het bestaan van onwettige exploitaties;
- de oneerlijke concurrentie van taxi's komende uit gemeenten waar noch kwantitatieve beperkingen (numerus clausus), noch ernstige exploitatie-voorwaarden worden opgelegd;
- de concurrentie van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die hun natuurlijke activiteitsfeer overschrijden;
- de handel in overdrachten van administratieve exploitatievergunningen.

Tenslotte zijn in twintig jaar tijd nieuwe noden inzake vervoer aan het licht gekomen, noden die niet ingevuld worden door individuele vervoermiddelen noch door het traditionele openbaar vervoer.

Dit ontwerp probeert een antwoord te geven op het geheel van deze elementen.

1. Institutionele hervormingen

De wet van 27 december 1974 had de agglomeraties en de federaties van gemeenten betrokken bij de aflevering van exploitatievergunningen van een taxidienst en bij het administratieve toezicht op deze sector. Te Brussel heeft de Brusselsse Agglomeratie zo bijkomende verordeningen aangenomen en administratieve diensten opgericht die in de materie gespecialiseerd zijn.

Artikel 6, paragraaf 1, X, 8° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980, gewijzigd door de bijzondere wet van 8 augustus 1988 heeft aan de Gewesten de materie "gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en de taxidiensten" 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.

ation actuelle du marché de la Région" et que ce secteur n'a donc d'avenir que si les conditions de l'équilibre sont à nouveau réunies en agissant sur la demande (par la promotion de ce secteur auprès de la clientèle et par l'amélioration de la qualité du service rendu) et surtout sur l'offre.

A cet égard, l'étude a identifié quatre sources particulières de nuisances qui ont pour conséquence directe que les exploitations de taxis de la Région sont gravement menacées avec une influence tout aussi directe quant à la qualité, voire la survie, du service rendu au public:

- l'existence d'exploitations irrégulières;
- la concurrence déloyale de taxis venant de communes ne leur imposant ni limite quantitative (numerus clausus), ni conditions sérieuses d'exploitation;
- la concurrence de services de location de voitures avec chauffeur, débordant de leur sphère naturelle d'activité;
- le commerce des cessions d'autorisation administrative d'exploiter.

Enfin, en vingt ans, des besoins nouveaux sont apparus en matière de transport et qui ne sont satisfaits ni par des moyens de transport individuel ni par des moyens traditionnels de transport en commun.

Le présent projet tente d'apporter une réponse à l'ensemble de ces éléments.

1. Modifications institutionnelles

La loi du 27 décembre 1974 avait associé les agglomérations et fédérations de communes à la délivrance des autorisations d'exploiter un service de taxis et à la surveillance administrative de ce secteur. A Bruxelles, l'Agglomération bruxelloise a ainsi adopté des règlements complémentaires et organisé des services administratifs spécialisés en la matière.

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 à transféré aux Régions la matière du "transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les 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.

Bovendien voorzag de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen dat de bevoegdheden van de Brusselse Agglomeratieraad en het - College respectievelijk zouden uitgeoefend worden door de Raad en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Door de gewestvorming enerzijds en de uitoefening van de agglomeratiebevoegdheden anderzijds, is er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwarring gerezen over de verschillende bevoegdheden die voorheen verdeeld waren over de Staat en de lokale overheden.

Deze verschillende institutionele wijzigingen laten zo eindelijk toe een eenheidswetgeving te beogen die op het grondgebied van het Gewest op de verschillende vormen van bezoldigd personenvervoer door automobielen die niet tot het openbaar vervoer behoren, stricu sensu, van toepassing zou zijn.

2. Sectoriële moeilijkheden

Deze laatste jaren, zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vier bijzondere problemen gerezen binnen de taxi-sector.

1° Er verschenen taxiexploitanten aan het firmament die niet beschikken over een in het kader van de wet van 27 december 1974 afgeleverde exploitatievergunning van een taxidienst.

Deze wetgeving heeft haar beperkingen aangetoond wat betreft de middelen waarover de overheden zowel op administratief als op juridisch vlak beschikken om deze praktijk op nuttige wijze te verhinderen.

Zo kan het dat wanneer processen-verbaal tot vaststelling van een overtreding ten laste van overtreders opgemaakt worden, de verzadiging van de diensten van het Parket, de traagheid van de juridische procedures en de hiaten in de wet inzake beslaglegging op voertuigen, maken dat deze vervolgingen een groot deel van hun doelmatigheid verliezen.

Dit ontwerp van ordonnantie beveelt bijgevolg strengere maatregelen aan tegen deze "piraten" en snellere en doeltreffender actiemogelijkheden om de beambten die belast zijn met het vaststellen van overtredingen te voorzien van een arsenaal van meer aangepaste middelen.

2° Taxiexploitanten die beschikken over een vergunning, afgeleverd door de plaatselijke overheid, die niet tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest behoort, hebben progressief een oneerlijke en schadelijke concurrentiestrijd gevormd voor de exploitanten die beschikken over een exploitatie-vergunning voor een taxidienst die afgeleverd werd door de Brusselse agglomeratie.

Deze uitbuiters, die onderworpen zijn aan minder strikte voorwaarden en die houder zijn van een vergunning die

Par ailleurs, la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises a prévu que les attributions du Conseil et du Collège de l'Agglomération bruxelloise seraient exercées respectivement par le Conseil et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par le fait de la régionalisation d'une part et de l'exercice des compétences d'agglomération d'autre part, la Région de Bruxelles-Capitale voit ainsi se confondre entre ses mains les différents pouvoirs qui étaient autrefois répartis entre l'Etat et les autorités locales.

Ces différentes modifications institutionnelles permettent ainsi d'envisager enfin une législation d'ensemble applicable sur le territoire de la Région aux différentes formes de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne relèvent pas des transports en commun au sens strict.

2. Problèmes sectoriels

Ces dernières années, quatre problèmes particuliers à la Région de Bruxelles-Capitale sont apparus dans le secteur des taxis.

1° Des exploitants de taxis sont apparus qui ne disposent d'aucune autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée dans le cadre de la loi du 27 décembre 1974.

Cette législation a montré ses limites quant aux moyens dont disposent les autorités tant administratives que judiciaires pour contrer utilement ces agissements.

C'est ainsi que si des procès-verbaux de constat d'infraction peuvent être dressés à charge des contrevenants, l'encombrement des services du Parquet, la lenteur des procédures judiciaires et les lacunes de la loi en matière de saisie de véhicule font perdre une grande partie de leur efficacité à ces poursuites.

Le présent projet d'ordonnance préconise en conséquence des dispositions plus contraignantes à l'encontre de ces "pirates" et des modes d'action plus rapides et efficaces en dotant les agents chargés de la constatation des infractions d'un arsenal de moyens plus appropriés.

2° Des exploitants de taxis bénéficiant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée par des autorités locales ne relevant pas de la Région de Bruxelles-Capitale ont progressivement fait une concurrence déloyale préjudiciable aux exploitants de services de taxis disposant d'une autorisation d'exploiter délivrée par l'agglomération bruxelloise.

Soumis à des conditions moins strictes et bénéficiant d'autorisations délivrées par des autorités quelquefois com-

afgeleverd werd door overheden die soms al te verdraagzaam zijn en geen beperkingen opleggen, niet wat het aantal, noch wat de bijkomende exploitatievoorwaarden betreft en die het overgrote deel van hun ritten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitvoeren, kunnen eveneens aanspraak maken op de toepassing van gunstiger tarieven.

Terwijl over het algemeen wordt aanvaard dat een rendabiliteitscoëfficiënt van één taxi per 1000 inwoners moet geëerbiedigd worden, criterium dat geëerbiedigd wordt door de taxidiensten van de Brusselse Agglomeratie, hebben gemeenten die aan de rand van het Gewest liggen voordeel gehaald uit het afleveren van tal van exploitatievergunningen zonder rekening te houden met hun bevolking noch met het te verzekeren vervoer. Zo kwam er een inflatie van vergunningen waardoor de verhouding van "één taxi per 1.000 inwoners" daalde tot "één taxi per 200 inwoners"!

De aflevering van deze vergunningen zonder exploitatievoorwaarden van hetzelfde type als die opgelegd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, door gemeenten die slechts het voordeel inzien van de fiscale inning (ten laste van de exploitanten bestemd naar alle waarschijnlijkheid om hun diensten buiten de gemeente te exploiteren) heeft de aanwezigheid van de alombekende "plaques chocolat" veroorzaakt in de sector.

Voor de exploitanten die aan de in de 19 gemeenten van de Brusselse Agglomeratie van kracht zijnde wetgeving onderworpen zijn, waardoor ze in hun aantal beperkt worden omwille van het openbaar nut van de dienst, is deze toestand bijzonder schadelijk gebleken.

Eveneens in dit domein, blijken de bepalingen van de wet van 27 december 1974 onvoldoende om het hoofd te bieden aan deze oneerlijke concurrentie, waardoor talrijke exploitanten die beschikken over een door de Brusselse agglomeratie afgeleverde vergunning, in een soms kritieke situatie geraakt zijn.

Het oorspronkelijke ontwerp dat voorgelegd werd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State omvatte aldus bepalingen met het oog op het herstellen van een zekere orde terzake en teneinde aan de exploitanten die ritten uitvoeren op het grondgebied van het Brussels Gewest de verplichting op te leggen houder te zijn van een vooraf door het Gewest afgegeven vergunning.

Ondanks het feit dat deze maatregelen enkel betrekking hadden op taxiriten waarvan het vertrekpunt gelegen was op het grondgebied van het Brussels Gewest en dat het daarom ook geenszins de exploitanten van de andere gewesten verhinderde om in Brussel rond te rijden of er hun cliënten af te zetten of zelfs de vergunning te verkrijgen van het Gewest om cliënten op te nemen te Brussel, is de Raad van State van mening dat elke kwestie met betrekking tot taxidiensten die zich op het grondgebied van meer dan één gewest afspeelt, een voorafgaande onderhandeling over een samenwerkingsakkoord vergt. Sterker nog, de Raad van State

plaisantes, sans restriction ni quant au nombre ni quant aux conditions complémentaires d'exploitation, ces exploitants qui effectuent la plus grande partie de leurs courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent également revendiquer l'application de tarifs plus favorables.

Alors qu'il est généralement admis un coefficient de rentabilité à respecter de "un taxi pour 1.000 habitants", critère respecté par le service des taxis de l'Agglomération de Bruxelles, des communes situées aux abords de la Région ont quant à elles trouvé avantage à délivrer de nombreuses autorisations d'exploiter, sans rapport avec leur population ni avec le service de transport à assurer. C'est ainsi qu'une inflation d'autorisations est apparue, faisant tomber le rapport de "un taxi pour 1.000 habitants" jusqu'à celui de "un taxi pour 200 habitants"!

La délivrance de ces autorisations sans conditions d'exploitation similaires à celles qui sont imposées dans la Région de Bruxelles-Capitale, par des communes n'y voyant que l'avantage d'une perception fiscale (à charge d'exploitants destinés, en tout état de cause, à exploiter leur service ailleurs que dans la commune) a donné naissance à la formule bien connue dans le secteur des "plaques chocolat".

Cette situation s'est montrée particulièrement préjudiciable à l'égard d'exploitants soumis à la réglementation applicable dans les 19 communes de l'agglomération bruxelloise et limités dans leur nombre en raison de l'utilité publique du service.

Dans ce domaine également, les dispositions de la loi du 27 décembre 1974 se révèlent insuffisantes pour faire face à cette concurrence déloyale qui place de nombreux exploitants disposant d'une autorisation délivrée par l'Agglomération bruxelloise dans une situation parfois critique.

Le projet initial soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat contenait dès lors des dispositions visant à rétablir un certain ordre en la matière en imposant à tout exploitant effectuant des courses de taxis sur le territoire de la Région bruxelloise d'être titulaire d'une autorisation préalablement délivrée par la Région.

Malgré le fait que ces dispositions visaient uniquement des courses de taxis dont le point de départ était situé sur le seul territoire de la région bruxelloise et n'empêchaient dès lors nullement des exploitants d'autres régions de circuler à Bruxelles ni d'y décharger leurs clients voire même d'obtenir de la Région l'autorisation de prendre en charge des clients à Bruxelles, le Conseil d'Etat a estimé que toute question relative à des services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région nécessitait la négociation préalable d'un accord de coopération. Bien plus, le Conseil d'Etat estime que pareille obligation s'impose même si les questions réglées

is van mening dat een zelfde verplichting zich opdringt wanneer de geregelde kwesties beperkt worden tot handelingen die zich uitsluitend en alleen afspelen op het Brussels grondgebied zoals ritten waarvoor zowel het vertrekpunt als het aankomstpunt daar gelegen zijn, maar waar de taxidienst zijn zetel heeft binnen een ander gewest en van daaruit geëxploiteerd wordt.

Onderhavig ontwerp houdt rekening met dit advies van de Raad van State. De geplande maatregel terzake werd uit het aan u voorgelegde ontwerp weggelaten in afwachting van de afsluiting van een samenwerkingsakkoord over dit bijzondere punt.

In afwachting, zullen de belangrijkste betrachtingen grotendeels ingevuld worden door middel van verstrengde controles en de bestaande maatregelen die nog steeds van toepassing zullen zijn voor deze diensten die buiten het Brussels Gewest gevestigd zijn en inzonderheid de nauwgezette naleving van artikel 14, paragraaf 2 van het koninklijk besluit van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten dat bepaalt dat elke taxi-chauffeur na elke rit of na elke ononderbroken reeks ritten, langs de snelste weg moet terugrijden naar een plaats waar de exploitant het voertuig mag laten stationeren. Onlangs nog bevestigden recente gerechtelijke beslissingen de bevoegdheid van de beëdigde beambten van het Gewest om over te gaan tot de controle en zelfs voertuigen in beslag te nemen die geëxploiteerd worden vanuit andere Gewesten in geval van niet-naleving van deze bepaling.

3° De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten is enkel van toepassing op de taxi's, met uitsluiting van de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur. Artikel 1 van de wet sluit in feite de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur benoemd door de Koning uit van zijn toepassingsfeer.

Deze diensten werden omschreven bij koninklijk besluit van 19 maart 1975 wat het nochtans niet onderwerpt aan een bijzondere wetgeving.

Weinig gewetensvolle uitbaters hebben van dit hiaat dan ook gebruik gemaakt om op het grondgebied van het Gewest ritten uit te voeren die normaal gezien behoren tot de gereglementeerde bedrijvigheid van de taxidiensten.

Vermits de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur aan geen enkele bijzondere verplichting, aan geen enkele eigen reglementering, noch aan de minste controle gebonden zijn, vormden zij in zekere gevallen snel een nieuwe bron van oneerlijke concurrentie voor de taximaatschappijen die onderworpen zijn aan ontelbare wettelijke verplichtingen en reglementeringen voortvloeiende uit de wet van 27 december 1974 en haar uitvoeringsbesluiten.

Het totaal gebrek aan een toepasbare reglementering op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur maakt elk verweer tegen deze diensten, in werkelijkheid

sont limitées à des activités se déroulant exclusivement sur le territoire bruxellois telles que des courses dont tant le point de départ que le point d'arrivée y sont situés, dès lors que le service des taxis a son siège et est exploité au départ d'une autre région.

Le présent projet prend en compte cet avis du Conseil d'Etat en manière telle que la disposition projetée à ce sujet a été omise du projet qui vous est présenté, en attendant qu'un accord de coopération puisse être conclu sur ce point particulier.

En attendant, les objectifs généraux poursuivis seront en grande partie assurés par la mise en oeuvre renforcée des contrôles et des dispositions existantes qui seront toujours applicables à ces services établis en dehors de la Région bruxelloise et notamment le respect scrupuleux de l'article 14 par. 2 de l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis qui dispose que tout conducteur de taxis doit, après chaque course ou chaque série ininterrompue de courses, ramener le véhicule par la voie la plus rapide au lieu où l'exploitant est autorisé à le laisser stationner. Des décisions judiciaires récentes ont encore confirmé à cet égard le pouvoir des agents assermentés de la Région de procéder au contrôle et même à la saisie de véhicules taxis exploités au départ d'autres régions en cas du non-respect de cette disposition.

3° La loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis est applicable aux seuls taxis, à l'exclusion des services de location de voitures avec chauffeur. L'article 1^{er} de la loi exclut en effet de son champ d'application les services de location de voitures avec chauffeur déterminés par le Roi.

La définition de ces services a été donnée par un arrêté royal du 19 mars 1975 qui ne soumet toutefois ces services à aucune réglementation particulière.

Des exploitants peu scrupuleux ont dès lors profité de cette lacune pour effectuer sur le territoire de la Région des courses relevant normalement de l'activité réglementée des services de taxis.

N'étant soumis à aucune obligation particulière, à aucune réglementation propre, ni au moindre contrôle, les services de location de voitures avec chauffeur ont rapidement constitué dans certains cas une nouvelle source de concurrence déloyale au préjudice des entreprises de taxis soumises, quant à elles, aux nombreuses obligations légales et réglementaires découlant de la loi du 27 décembre 1974 et de ses arrêtés d'exécution.

L'absence totale de réglementation applicable aux services de location de voitures avec chauffeur rend impossible toute lutte à l'encontre de ceux de ces services qui constitu-

vermomde taxi's, onmogelijk. Dit ontwerp poogt tegemoet te komen aan deze ernstige tekortkoming met instemming van de betrokken middens zowel in de taxisector als in de sector van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die beiden de schadelijke gevolgen moeten ondergaan van de handelingen van diegenen die nu voordeel trekken uit de verwarring.

Aangezien de activiteit van wagenverhuring met chauffeur op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gereguleerd zal worden en dat dit niet het geval is voor de andere Gewesten, is het risico uiteraard groot dat de exploitanten die niet beantwoorden aan de wettelijke bepalingen inzake exploitatie zouden uitwijken naar gemeenten in de omgeving van het Gewest om van daar uit hun exploitatie ondanks alles verder te zetten.

Dat is waarom het ontwerp voorziet dat enkel en alleen de exploitanten die houder zijn van een door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgegeven vergunning ritten zouden kunnen uitvoeren waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Gewest.

Dit principe is geenszins ingegeven door een gevoel van overdreven protectionisme maar wordt gerechtvaardigd omwille van zijn onmisbare karakter als onderdeel van de doeltreffendheid van het geheel van het ontwerp en teneinde het ontduiken van sommige bepalingen ervan - wat dramatische gevolgen kan hebben voor de hele sector van taxi's en verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur op het grondgebied van het Gewest - te vermijden. Ten opzichte van de nagestreefde algemene doeleinden van openbaar nut rechtvaardigt de aldus omschreven noodzaak in een proportioneel redelijke verhouding, de eventuele beperkingen die hieruit zouden kunnen voortvloeien op het vlak van de vrijheid van handel en nijverheid en het vrije verkeer van diensten.

In deze materie is geen enkel samenwerkingsakkoord vereist door de bepalingen van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 zodat de beoogde maatregelen onmiddellijk mogen aangenomen worden.

4° De wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten richtte een systeem op van voorafgaande administratieve vergunning aan de uitbating van een taxidienst.

Deze vergunningen worden afgeleverd aan een natuurlijke- of rechtspersoon aangeduid in functie van bekwaamheid, kwaliteiten en persoonlijke zedelijke waarborgen.

Het logisch gevolg van het persoonsgebonden karakter van de vergunning is de onoverdraagbaarheid van zo'n vergunning. Dit is reeds het principe bedoeld onder artikel 7, § 1 van de huidige wet.

Dit principe dat reeds voorkwam in de wetgeving van voor 23 juni 1969 berust op het postulaat volgens hetwelk een persoonlijke vergunning die gratis verleend wordt door

ent en réalité des services de taxis déguisés. Le présent projet tend à combler cette lacune grave avec l'accord des milieux concernés tant dans le secteur du taxi que dans celui de la location de voitures avec chauffeur, tous deux subissant des conséquences dommageables des actes de ceux qui profitent actuellement de la confusion.

Dès lors que l'activité de location de voitures avec chauffeur sera réglementée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et qu'elle ne le sera toujours pas dans les autres Régions, le risque est évidemment grand de voir les exploitants ne réunissant pas les conditions légales pour exploiter de s'établir dans les communes proches de la Région pour y exploiter leurs services malgré tout.

C'est la raison pour laquelle le projet prévoit que seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par la Région de Bruxelles-Capitale pourront effectuer des prestations dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région.

Ce principe ne relève nullement d'un protectionisme mal placé mais est justifié par son caractère indispensable pour assurer l'effectivité de l'ensemble du projet et pour éviter le contournement de certaines de ses dispositions avec les conséquences dramatiques pour le secteur des taxis et des services de location de voitures avec chauffeurs établis sur le territoire de la Région. Au regard des objectifs généraux d'intérêt public poursuivis, la nécessité ainsi décrite justifie dans un rapport proportionnel raisonnable les éventuelles restrictions susceptibles d'être ainsi engendrées sur le plan de la liberté du commerce et de la libre circulation des services.

Dans cette matière, aucun accord de coopération n'est requis par les dispositions de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en manière telle que les dispositions envisagées peuvent être immédiatement adoptées.

4° La loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis a conçu un système d'autorisation administrative préalable à l'exploitation d'un service de taxis.

Ces autorisations sont délivrées à une personne physique ou morale déterminée en fonction de capacités, de qualités et de garanties morales personnelles.

Le corollaire du caractère personnel de l'autorisation est l'incessibilité d'une telle autorisation. Tel est déjà le principe inscrit à l'article 7, § 1^{er} de la loi actuelle.

Ce principe, déjà issu de la législation antérieure du 23 juin 1969, est fondé sur le postulat selon lequel une autorisation personnelle accordée gratuitement par l'administra-

het bestuur omwille van het beantwoorden aan de wettelijke voorwaarden door de begunstigde, geen voorwerp van een handelstransactie mag uitmaken.

Bij stopzetting van de activiteiten of bij intrekking van de vergunning houdt dit stelsel het teruggeven in van de vergunning aan het bestuur. Deze kan dan door het bestuur opnieuw toegekend worden aan een wachtende kandidaat-exploitant.

De wet heeft uitzonderingen voorzien op dit principe met als enig doel de mogelijkheid te bieden aan een exploitant om als "maatschappij op te treden" en de erfgenamen van een exploitant die overlijdt of die zijn beroepsbezigdheden stopzet, de mogelijkheid te bieden de exploitatie van de vergunning verder te zetten tot deze aan haar einde komt of om de overdracht ervan te verhandelen.

Hoe gemakkelijk deze afwijkingen kunnen lijken, ze liggen aan de basis van het sterk uit de hand lopen van de toestand te meer daar de wetgevers van 1969 en 1974 de ontwikkelingen van de taxi-ondernemingen die onder de vorm van rechtspersonen worden geëxploiteerd, niet kon voorzien.

Deze ontwikkeling laag aan de basis van een ware handel in vergunningen: talrijke handelsvennootschappen werden opgericht, onder andere onder de vorm van kleine coöperatieve maatschappijen met beperkt kapitaal met het oog op de exploitatie van één enkel taxivoertuig. Kort daarop hebben die maatschappijen hun vergunning overgedragen, vaak op de zwarte markt vooraleer het faillissement te bekennen ten nadele van talrijke schuldeisers waaronder het RIZIV en het Ministerie van Financiën.

Dientengevolge lijkt het dus noodzakelijk een einde te stellen aan elk soort overdracht dat geen verband houdt met de administratieve vergunning.

Hier moet eveneens een ander probleem aangesneden worden: het gaat hier om de exploitatie van een vergunning, onder de vorm van een rechtspersoon, door andere natuurlijke personen ter gelegenheid van de overdracht van de aandelen of maatschappelijke aandelen van de de exploitierende rechtspersoon.

In dit geval gaat het echter om een overdracht van de aandelen of sociale aandelen van een rechtspersoon en niet om de overdracht van de administratieve vergunning, waarbij het geheel van de rechten en plichten van de maatschappij overgedragen worden. In dit geval blijft de rechtspersoon wiens aandelen of sociale aandelen overgedragen worden, wat zij betreft voortbestaan. Er is geen wijziging wat de houder van de vergunning betreft. In tegenstelling met de vorige hypothese, gaat het hier dus niet om de speculatieve overdracht van een activa (de vergunning) dat er dan onttrokken wordt aan de schuldeisers van de rechtspersoon die bedoeld is te verdwijnen en over het algemeen verhandeld op de zwarte markt, maar er is een behoud van de maatschappij met haar actieve en passiva waaraan de cessionaris verder het hoofd zal moeten bieden.

tion en raison de la réunion des conditions légales dans le chef de son bénéficiaire ne peut faire l'objet d'une transaction commerciale.

Ce régime implique la restitution de l'autorisation à l'administration lors de la cessation d'activité ou à l'occasion d'un retrait de l'autorisation, celle-ci peut alors être à nouveau délivrée par l'administration à un candidat exploitant se trouvant en position d'attente.

Dans le seul but de permettre à un exploitant de se "mettre en société" et d'assurer aux héritiers d'un exploitant décédé ou arrêtant ses activités professionnelles, la possibilité de poursuivre l'exploitation de l'autorisation jusqu'à son terme ou d'en négocier le transfert, la loi actuelle prévoit des dérogations à ce principe.

Pour généreuses que ces dérogations puissent paraître, elles sont à l'origine d'un dérapage fort important et ce d'autant plus que les législateurs de 1969 et de 1974 ne pouvaient prévoir le développement des entreprises de taxis exploitées sous forme de personnes morales.

Ce développement fut le point de départ d'un véritable commerce d'autorisations: de nombreuses sociétés commerciales ont été constituées, notamment sous la forme de petites sociétés coopératives au capital réduit, en vue de l'exploitation d'un seul véhicule taxi. Après peu de temps, ces sociétés cédaient leur autorisation, bien souvent au marché noir, puis faisaient aveu de faillite au préjudice de nombreux créanciers dont l'ONSS et le Ministère des Finances.

Il paraît dès lors nécessaire de mettre fin à toute opération de cession ne portant que sur l'autorisation administrative.

Un autre problème doit également être abordé: il s'agit de l'exploitation, dans le cadre d'une personne morale, d'une autorisation par d'autres personnes physiques à l'occasion de la cession des actions ou parts sociales de la personne morale exploitante.

Il s'agit toutefois dans cette hypothèse d'une cession portant sur les actions ou les parts sociales d'une personne morale et non sur l'autorisation administrative, avec pour conséquence le transfert de la totalité des droits et obligations de la société. Dans ce cas en effet, la personne morale dont les parts sont cédées continue quant à elle à exister. Il n'y a pas de changement de titulaire de l'autorisation. Contrairement à l'hypothèse précédente, il ne s'agit donc pas d'une cession spéculative d'un actif (l'autorisation) soustrait aux créanciers de la personne morale vouée à disparaître et généralement traitée au marché noir, mais il y a maintien de la société tant en son actif qu'en son passif auquel le cessionnaire des parts sociales devra continuer à faire face.

In het algemeen wil dit ontwerp zonder mogelijke afwijkingen de principes van het persoonsgebonden karakter en van de onoverdraagbaarheid van de administratieve vergunning bevestigen.

Omwille van welbepaalde sociale omstandigheden of in het geval dat een exploitatie de vorm aanneemt van een rechtspersoon, voorziet het ontwerp de mogelijkheid om de exploitatie verder te zetten onder dezelfde vergunning.

Wanneer het gaat om de problematiek inzake overdracht van de sociale aandelen van rechtspersonen die houder zijn van een exploitatievergunning voor een taxidienst, kunnen twee mogelijkheden overwogen worden.

De eerste heeft de bedoeling de facto de afstand van maatschappelijke aandelen van de rechtspersoon onmogelijk te maken door te voorzien dat enkel natuurlijke personen titularis kunnen zijn van de exploitatievergunning of door de ongeldigheid van de vergunning voor te schrijven in geval van betekenisvolle wijziging van het actionariaat van de rechtspersoon.

Hieruit blijkt nochtans dat de strikte toepassing van deze beginselen zowel de huidige toestand van de sector miskent die evolutieve maatregelen vraagt in een moeilijke economische context en het bestaan van grote exploitaties waarbij de stopzetting van de activiteit van de natuurlijke persoon, titularis van de oorspronkelijke vergunning (omwille van overlijden, pensionering of om persoonlijke treden) de stopzetting van de activiteiten van de onderneming zelf tot gevolg zou hebben. Hieruit volgen werkloosheid voor de chauffeurs en het te werk gesteld personeel.

De tweede oplossing, waaraan in dit ontwerp de voorkeur wordt gegeven, tracht in te grijpen, nauw verbonden met de realiteit van de sector, evenwel niet door op te treden tegen de overdracht van maatschappelijke aandelen van de exploiterende maatschappijen, maar wel tegen de speculatieve overdrachten van de vergunningen zelf die schadelijk zijn omdat ze geen betrekking hebben op een actieve onderneming maar enkel op een administratieve vergunning en waarbij deze ondernemingen in de meeste gevallen onbetaalde schuldeisers achterlaten terwijl de prijs van de overdracht over het algemeen op de zwarte markt verhandeld wordt.

Voor rechtspersonen kan er zodus geen enkele afwijking toegekend worden aan het principe van onoverdraagbaarheid; blijven enkel bestaan de overdrachtsmechanismen vervat in de wetten over de handelsvennootschappen die overigens federale aangelegenheden gebleven zijn en die geen weerslag hebben op het bestaan van de vergunning en van de rechtspersoon die houder van de vergunning blijft.

In dit geval voorziet het ontwerp overigens dat wanneer de exploitatievergunning afgeleverd wordt aan een rechtspersoon, de voorwaarden ten laste van de natuurlijke personen om houder te zijn van de vergunning vervuld moeten

De manière générale, le présent projet entend confirmer mais sans dérogation possible les principes de la personnalité et de l'incessibilité de l'autorisation administrative.

En raison de circonstances sociales bien définies ou dans le cas du passage de l'exploitation sous forme de personne morale, le projet prévoit la possibilité de poursuivre l'exploitation sous le bénéfice de la même autorisation.

S'agissant de la problématique relative à la cession des actions ou des parts sociales des personnes morales titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, deux solutions peuvent être envisagées.

La première peut viser l'objectif de rendre impossible de facto la cession des parts sociales de la personne morale en prévoyant que seules des personnes physiques pourraient être titulaires d'une autorisation d'exploiter ou en prescrivant la caducité de l'autorisation en cas de modification significative de l'actionnariat de la personne morale.

Il apparaît toutefois que l'application stricte de ces principes nierait à la fois la situation actuelle du secteur qui demande des mesures évolutives dans le contexte économique difficile précité et l'existence de grandes exploitations dans le cadre desquelles la cessation d'activité de la personne physique titulaire de l'autorisation originaire (par décès, retraite ou motif personnel) aurait pour conséquence la cessation d'activité de l'entreprise elle-même. Il en découlerait la mise en chômage des chauffeurs et du personnel employé.

La deuxième solution, privilégiée par le présent projet, tend à agir, en lien étroit avec la réalité du secteur, en luttant non pas contre les cessions de parts sociales des sociétés exploitantes mais contre les cessions spéculatives des autorisations elles-mêmes, nuisibles par cela qu'elles ne portent pas sur une entreprise active mais sur la seule autorisation administrative et par cela qu'elles laissent, dans la plupart des cas, des créanciers impayés alors que le prix de la cession est généralement traité au marché noir.

Pour les personnes morales, le principe de l'incessibilité ne souffre dès lors aucune dérogation; seuls subsistent les mécanismes de cession prévus par les lois sur les sociétés commerciales restées par ailleurs matière fédérale et qui n'ont pas d'incidence sur l'existence de l'autorisation et de la personne morale qui en reste titulaire.

Dans ce cas d'ailleurs, le projet prévoit que 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

worden tijdens de hele duur van de exploitatie door de statutaire instelling van deze rechtspersoon die belast is met het dagelijkse beheer.

Dit ontwerp beantwoordt dus aan deze vier hoofdproblemen waarmee de betrokken sector te kampen heeft.

*
* *

3. Nieuwe wensen

Tenslotte zijn er nieuwe wensen ten tonele verschenen waaraan niet tegemoetgekomen kan worden door het openbaar vervoer, noch door de eigen vervoermiddelen maar die de huidige, door de taxidiensten geboden mogelijkheden, overschrijden.

Dit ontwerp van ordonnantie beoogt alzo de taxiëxploitanten toe te laten om, mits een vergunning, collectieve taxidiensten uit te baten, 't is te zeggen, bezoldigd personenvervoer door middel van voertuigen met dubbel gebruik of minibussen, door aan de cliëntèle niet het voertuig zelf aan te bieden maar één of meerdere plaatsen in dat voertuig. Het parkoers wordt vastgelegd door de chauffeur, maar de met het parkoers verenigbare bestemmingen, worden door de cliëntèle aangegeven.

*
* *

De herziening van de wetgeving die voor het Grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van toepassing is op de sector, is nogmaals de gelegenheid om een aantal bepalingen van de wet van 27 december 1974 die verouderden of onaangepast bleven, opnieuw actueel te maken.

Dat zijn, in hun geheel, de algemene principes die aan de uitwerking van dit ontwerp van ordonnantie voorafgingen en die in de commentaren bij de verschillende artikelen te uwer beoordeling verder uiteengezet zullen worden.

Tenslotte, werd er rekening gehouden met de opmerkingen en voorstellen van de afdeling wetgeving van de Raad van State en zijn voorafgaand advies. De teksten werden bijgevolg overeenkomstig aangepast.

la durée de l'exploitation par l'organe statutaire de cette personne morale qui est chargé de la gestion journalière.

Le présent projet répond donc à ces quatre problèmes majeurs que connaît le secteur concerné.

*
* *

3. Besoins nouveaux

Enfin, des besoins nouveaux sont apparus qui ne peuvent être rencontrés ni par les transports en commun, ni par les voitures particulières mais qui excèdent les possibilités actuellement offertes par les services de taxis.

Le présent projet d'ordonnance envisage ainsi d'autoriser des exploitants de taxis, moyennant autorisation, à mettre en service des taxis collectifs, c'est-à-dire d'effectuer du transport rémunéré de personnes au moyen de voitures mixtes ou de minibus en mettant à la disposition de la clientèle non pas le véhicule lui-même mais une ou plusieurs places dans ce véhicule, le parcours étant fixé par le chauffeur mais les destinations, compatibles avec le parcours, pouvant l'être par les clients.

*
* *

La refonte de la législation applicable au secteur considéré pour le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est encore l'occasion de réactualiser un certain nombre de dispositions de la loi du 27 décembre 1974 devenues surannées ou inadaptées.

Tels sont, dans leur ensemble, les principes généraux qui ont été présidés à l'élaboration du présent projet d'ordonnance et qui seront précisés dans les commentaires des différents articles soumis à votre appréciation.

Enfin, il a été tenu compte des remarques et propositions de modifications faites par la section de législation du Conseil d'Etat en son avis préalable. Le textes ont dès lors été modifiés en conséquence.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Zoals het opgelegd wordt door artikel 8 van de wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen vermeldt dit artikel dat het ontwerp van ordonnantie een aangelegenheid regelt bedoeld onder de artikelen 39 en 134 van de Grondwet.

De bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1988 en de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervolleding van de federale staatsstructuur maakten respectievelijk van de aangelegenheden taxi en de diensten voor het verhuren van voertuigen inderdaad gewestelijke bevoegdheden.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt een aantal begrippen die in de ordonnantie voorkomen.

Worden alzo bepaald de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Wat de taxis betreft, werden de voertuigen opgesomd die ontworpen en vervaardigd zijn alleen voor het vervoer van personen. Het spreekt vanzelf dat de voertuigen die niet voldoen aan de criteria vervat in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen, hun aanhangwagens, elementen en veiligheidstoebehoren moeten voldoen, niet goedgekeurd zullen worden door het bestuur.

De exploitatie van een collectieve taxidienst maakt slechts deel uit van de exploitatie van een taxidienst.

Het komt de Regering toe de bijzondere exploitatievoorwaarden van dit type voertuigen te bepalen volgens dit exploitatietype. Het grote verschil tussen de collectieve taxi en de gespecialiseerde geregelde diensten, die onder de toepassing blijven van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars, bestaat in het feit dat in het eerste geval het niet de exploitant is maar de klant die de bestemming vastlegt.

Wat de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur betreft, deze worden omschreven als de overblijvende categorie van het bezoldigd personenvervoer per automobiel, dat wil zeggen diensten die noch taxidiensten, noch collectieve taxidiensten zijn en die niet onder de toepassing van de wetgeving inzake het openbaar vervoer kunnen vallen.

Teneinde te vermijden dat praktijken die behoren tot het bezoldigd vervoer van personen en die voorzien zijn in de wetgeving, buiten haar toepassingsfeer zouden vallen - dit was het geval in het verleden - is de toevlucht tot deze overblijvende categorie een noodzaak.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article mentionne, comme imposé par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, que l'ordonnance en projet règle une matière visée aux articles 39 et 134 de la Constitution.

La matière des taxis a en effet été régionalisée par la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1988 et celle des voitures de location par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat.

Article 2

Cet article définit un certain nombre de notions utilisées dans l'ordonnance.

Sont ainsi définis les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur.

Pour ce qui concerne les taxis, n'ont été énumérés que les seuls véhicules conçus et construits pour le transport de personnes. Il va de soi que les véhicules ne répondant pas à ces critères tels que définis par 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, ne seront pas acceptés par l'administration.

L'exploitation d'un taxi collectif n'est qu'une modalité de l'exploitation d'un service de taxis.

Il appartiendra au Gouvernement de préciser les conditions particulières d'exploitation de ce type de véhicule selon ce mode d'exploitation. La grande différence entre le taxi collectif et les services réguliers spécialisés, qui demeurent soumis à l'application de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, tient en ce que dans le premier cas, c'est le client et non l'exploitant qui fixe la destination.

En ce qui concerne les services de location de voitures avec chauffeur, ceux-ci sont définis comme la catégorie résiduaire du transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles c'est-à-dire qui ne sont ni des services de taxis ni des services de taxis collectifs et qui ne peuvent être soumis à l'application de la réglementation relative aux transports en commun.

Le recours à cette catégorie résiduaire est indispensable afin d'éviter que, comme par le passé, des activités de transport rémunéré de personnes entrant dans les prévisions de la réglementation, n'échappent à son champ d'application.

Artikel 3

De exploitatie van een taxidienst blijft onderworpen aan een voorafgaande vergunning.

Aangezien het onderscheid tussen exploitatievergunning en vergunning voor het stationeren niet meer noodzakelijk is (de concessie voor locaties bestaat niet meer en alle exploitanten zijn in het bezit van de vergunning voor standplaatsen) maar vermits het de bron vormt van talrijke administratieve plichten, voorziet het ontwerp de verwarring tussen de twee voormalige administratieve vergunningen: de exploitatievergunning zal de vergunning voor het stationeren omvatten.

Artikel 4

Vermits de exploitatievergunningen afgegeven worden aan een bepaalde natuurlijke of rechtspersoon omwille van het feit dat deze aan een aantal voorwaarden voldoet, is de vergunning eenmalig. Ze vermeldt het aantal voertuigen waarvoor ze afgegeven werd.

De huidige praktijk, die voortvloeit uit de inwerkingtreding van de wet van 27 december 1974 en die bestaat uit de afgifte van één vergunning per voertuig, is gedeeltelijk de oorzaak van de handel van vergunningen die in de algemene uitzetting aan de kaak gesteld wordt. Bepaalde exploitanten gingen over tot de verkoop van enkele van hun vergunningen, met of zonder voertuig.

De geplande bepaling zal dit risico vermijden en tegelijkertijd het begrip persoonlijke vergunning opnieuw invoeren.

De beslissingen tot weigering of hernieuwing van een vergunning moeten met redenen omkleed zijn en kunnen het voorwerp uitmaken van een beroep bij de Raad van State.

Zoals dit, in toepassing van het door het College van de Brusselse Agglomeratie aangenomen bijkomend reglement, reeds het geval is, bevestigt het ontwerp de mogelijkheid voor de gemachtigde exploitant over reservevoertuigen te beschikken.

Het betreft hier voertuigen die de exploitant kan inzetten wanneer het voertuig dat gewoonlijk gebruikt wordt, momenteel buiten dienst is (bijvoorbeeld voor het onderhoud van het gemachtigde voertuig, schouwing, klein defect,...).

Het ontwerp beperkt deze mogelijkheid tot een reservevoertuig per reeks van vijf ingeschreven gemachtigde voertuigen.

Deze voertuigen mogen te allen tijde ingeschreven worden bij de taxidienst van het Gewest maar moeten het noodzakelijkerwijze worden vooraleer ze in dienst te stellen.

Article 3

L'exploitation d'un service de taxis demeure soumise à autorisation préalable.

La distinction entre autorisation d'exploiter et permis de stationner ne répondant plus à une nécessité (la concession des emplacements a disparu et la totalité des exploitants disposent aujourd'hui du permis de stationnement) mais étant source de nombreux devoirs administratifs, le projet prévoit la confusion entre les deux anciennes autorisations administratives: l'autorisation d'exploiter emportera celle de stationner.

Article 4

Les autorisations d'exploiter étant délivrées à une personne physique ou morale déterminée en raison du fait que celle-ci remplit un certain nombre de conditions, l'autorisation sera unique et mentionnera le nombre de véhicules pour lesquels elle est délivrée.

La pratique actuelle découlant de la mise en oeuvre de la loi du 27 décembre 1974 et consistant en la délivrance d'autant d'autorisations qu'il y a de véhicules, fut pour partie à l'origine du commerce d'autorisations dénoncé dans l'exposé général, des exploitants revendant certaines de leurs autorisations avec ou sans le véhicule.

La disposition projetée évitera cet écueil tout en renouant avec la notion d'autorisation personnelle.

Les décisions de refus d'autorisation ou de renouvellement doivent être motivées et sont susceptibles de faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat.

Comme c'est déjà le cas en application du règlement complémentaire adopté par l'Agglomération bruxelloise, le projet comporte la possibilité pour l'exploitant autorisé de disposer de véhicules de réserve.

Il s'agit de véhicules que l'exploitant peut mettre en service lorsque la voiture habituellement utilisée est momentanément hors d'usage (mise à l'entretien du véhicule titulaire, contrôle technique, petite panne...).

Le projet limite cette faculté à un véhicule de réserve par tranche de cinq véhicules titulaires enregistrés.

Ces véhicules peuvent être enregistrés auprès du service des taxis de la Région à tout moment mais doivent l'être obligatoirement avant toute mise en service.

Artikel 5

Hier wordt er aan herinnerd dat een exploitatievergunning voor een taxidienst afgegeven wordt ter wille van het openbaar nut van de dienst.

Het begrip "openbaar nut van de dienst" werd reeds verduidelijkt bij het aannemen van artikel 4 van de wet van 27 december 1974 en daar wordt volledig naar verwezen.

De economische criteria, ten opzichte van de taxisector, zullen voortaan het gedrag van het bestuur kunnen beïnvloeden en onder andere wat de omvang van het voertuigenpark betreft, rekening houdend met de behoeftes van het publiek.

De vergunningsaanvragen worden ingeschreven volgens de volgorde waarin ze ingediend werden. De aanvragen, waaraan niet meteen gehoor gegeven kon worden, zullen ingeschreven worden in het register bedoeld onder deze bepaling tot aan de aanvraag, volledig of gedeeltelijk tegemoet gekomen wordt.

Artikel 6

Deze bepaling volgt rechtstreeks het voorbeeld van artikel 5 van de bestaande wet.

Voor deze materie kan de bevoegdheid van het Gewest niet in twijfel getrokken worden. Artikel 6, § 1, X, 8° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen heeft de taxibevoegdheid die de nationaal Regering had op zeer duidelijke wijze overgeheveld naar de Gewesten. De algemene en vage titel van artikel 6, § 4, 3° van dezelfde bijzondere wet die de vereniging van Regeringen voorzag voor de opstelling van algemene politiereglementen en verordeningen inzake vervoer kan dientengevolge geen schade berokkenen aan de bijzondere bevoegdheid die uitsluitend aan de Gewesten werd toevertrouwd.

Hoe dan ook, vermits de uiteengelegde bepaling noodzakelijk en zelfs onontbeerlijk is voor de uitoefening en de doeltreffende inwerkingtreding van de gewestelijke bevoegdheid, zou artikel 10 nog de bevoegdheid van het Gewest verantwoorden om die aan te nemen.

Als het om rechtspersonen gaat, wordt verduidelijkt dat wanneer de exploitatievergunning afgeleverd wordt aan een rechtspersoon, de statutaire instelling belast met het dagelijks beheer persoonlijk aan de voorwaarden moet voldoen die ten laste gelegd worden van natuurlijke personen om toegelaten te worden een taxidienst te exploiteren.

Dit geldt eveneens als de statutaire instelling zelf een rechtspersoon is.

Indien deze voorwaarde niet langer vervuld wordt, zal het bestuur kunnen overgaan tot de onmiddellijke intrekking van de vergunning.

Article 5

Il est rappelé que l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée en fonction de l'utilité publique de ce service.

La notion d'utilité publique du service a déjà été précisée à l'occasion de l'adoption de l'article 4 de la loi du 27 décembre 1974 et il y est fait entièrement référence.

Les critères économiques, au regard du secteur du taxi pourront dès lors infléchir l'attitude de l'administration et notamment à propos de l'étendue du parc de véhicules compte tenu des besoins du public.

Les demandes d'autorisation seront enregistrées au fur et à mesure de leur introduction. Les demandes qui ne pourront être immédiatement satisfaites demeureront en attente dans le registre visé à cette disposition jusqu'à ce que la demande puisse être rencontrée, en tout ou en partie.

Article 6

Cette disposition est directement inspirée de l'article 5 de la loi actuelle.

La compétence de la Région ne peut être contestée en cette matière. L'article 6, § 1^{er}, X, 8° de la loi spéciale de réformes institutionnelles a transféré aux Régions de manière très précise la compétence que possédait le pouvoir national en matière de taxis. Le libellé général et flou de l'article 6, § 4, 3° de la même loi spéciale prévoyant l'association des Gouvernements à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux transports ne peut en conséquence porter atteinte à la compétence spéciale attribuée de manière exclusive aux Régions.

En tout état de cause, la disposition commentée étant nécessaire, voire même indispensable à l'exercice et à la mise en oeuvre efficace de la compétence régionale, l'article 10 de la loi spéciale justifierait encore la compétence de la Région pour l'adopter.

S'agissant des personnes morales, il est précisé que lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, l'organe statutaire chargé de la gestion journalière doit personnellement réunir les conditions mises à charge des personnes physiques pour pouvoir être autorisées à exploiter un service de taxis.

Il en ira de même si l'organe statutaire est lui-même une personne morale.

Si cette condition n'est plus remplie, l'administration pourra proposer le retrait immédiat de l'autorisation.

Artikel 7

De duur van de vergunning, die nu 10 jaar bedraagt, wordt beperkt tot 5 jaar. De vergunning is hernieuwbaar voor termijnen van dezelfde duur.

De duur van 5 jaar zal het bestuur in staat stellen om, nog meer dan in het verleden na te gaan of de exploitant zijn activiteit nog uitoefent en of hij de wettelijke voorwaarden nog steeds vervult. Deze kortere duur zal zo de mogelijkheid bieden om vergunningen, die te weinig of niet meer geëxploiteerd worden, sneller terug in de sector te brengen.

Het ontwerp verduidelijkt gevallen waarvoor de Regering de hernieuwing van de vergunning zal moeten weigeren. Het gaat hier om de wettelijke en reglementaire voorwaarden, principes of bepalingen die aantonen hetzij dat de exploitant niet in staat is de voorwaarden te vervullen inzake zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die vereist zijn, hetzij dat hij vrijwillig de bedoeling heeft de reglementen van zijn beroep niet te eerbiedigen.

Buiten de gevallen beoogd in het ontwerp zal de Regering de hernieuwing kunnen weigeren wanneer de redenen ervan evenredig zullen zijn met deze beslissing. Dit zou, bijvoorbeeld, het geval kunnen zijn wanneer, omwille van een structurele of conjuncturele crisis in de sector, het noodzakelijk zou blijken het totaal aantal van de als taxi ingezette voertuigen op het grondgebied van het Gewest drastisch te verminderden.

Omwille van de omvang van de terzake vastgestelde tekortkomingen, legt het ontwerp de nadruk bijzonder op de verplichting voor de exploitant om de sociale wetgeving na te leven en meer bepaald de betaling van de sociale bijdragen en de boekhoudkundige wetgeving en meer bepaald, in voorkomend geval de wet van 17 juli 1975 met betrekking tot de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen.

Tenslotte worden procedureregels verduidelijkt voor de indiening en het onderzoek van de aanvragen tot hernieuwing van de vergunningen.

Artikelen 8 en 9

Deze bepalingen handhaven de bepalingen voorzien onder artikel 6 van de huidige wet.

Er werd echter rekening gehouden met de ontwikkeling van de financieringstechnieken bij aankoop van een voertuig. Daarom wordt voorzien dat de exploitant hetzij eigenaar van het voertuig moet zijn, hetzij erover beschikken krachtens een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huur-financiering of een contract van huur-verkoop.

De mogelijkheid om beroep te doen op een vervangingsvoertuig werd gehandhaafd ten einde te vermijden dat de

Article 7

Le terme de l'autorisation qui est actuellement de 10 ans est réduit à 5 ans. L'autorisation est renouvelable pour des termes de même durée.

Le terme de 5 ans permettra à l'administration, davantage que par le passé, de vérifier que l'exploitant exerce encore son activité et qu'il remplit toujours les conditions légales. Ce terme plus court permettra ainsi de réinjecter plus rapidement dans le secteur des autorisations trop insuffisamment ou plus utilisées.

Le projet précise des cas dans lesquels le Gouvernement devra refuser le renouvellement de l'autorisation. Il s'agit du non respect de conditions, principes ou dispositions légales et réglementaires qui révèlent soit l'impossibilité pour l'exploitant de rencontrer les conditions de garanties morales, de qualification professionnelle et de solvabilité requises soit son intention volontaire de méconnaître les règles de l'exercice de sa profession.

Outre les cas visés au projet, le Gouvernement pourra refuser le renouvellement lorsque les motifs du refus seront proportionnels à cette décision. Ce pourrait être le cas, par exemple, s'il s'avérait nécessaire de réduire de manière drastique le nombre total de taxis mis en service sur le territoire de la Région en raison d'une crise structurelle ou conjoncturelle du secteur.

En raison de l'importance des manquements constatés à cet égard, le projet insiste tout particulièrement sur l'obligation pour l'exploitant de respecter la législation sociale et notamment le paiement des cotisations sociales et la législation comptable et notamment s'il échet la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises.

Des règles de procédure sont enfin précisées pour l'introduction et le traitement des demandes de renouvellement des autorisations.

Articles 8 et 9

Ces dispositions maintiennent les dispositions prévues à l'article 6 de la loi actuelle.

Il a toutefois été tenu compte de l'évolution des techniques de financement de l'acquisition d'un véhicule. Il est dès lors prévu que l'exploitant doit être soit propriétaire du véhicule, soit en avoir la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

La possibilité d'avoir recours à un véhicule de remplacement a été maintenue afin d'éviter à l'exploitant une ces-

exploitant verplicht zou zijn de exploitatie te stoppen omwille van een tijdelijke onbeschikbaarheid van zijn voertuig.

Ten opzichte van de mogelijkheid beroep te doen op een reservevoertuig zoals voorzien bij artikel 4, gaat het hier om het hoofd te bieden aan een langere onbeschikbaarheid van het voertuig die bijvoorbeeld te wijten is aan een diefstal, een ongeluk, of een ernstig mechanisch defect.

Omwille van vastgestelde misbruiken (bepaalde vervangingsvoertuigen worden bijvoorbeeld samen met de gemachtigde voertuigen in dienst gezet), wordt echter voorzien dat de vergunning om beroep te doen op een vervangingsvoertuig slechts afgegeven mag worden voor een periode van drie maanden en dat die niet hernieuwd kan worden.

Artikel 10

Artikel 7 van de wet van 27 december 1974 voorziet dat de exploitatievergunning persoonlijk en onoverdraagbaar is en dat die slechts verdeelbaar is wanneer de houder van de vergunning die als een geheel en onder bepaalde voorwaarden overlaat aan personeelsleden van zijn onderneming.

Afwijkingen aan deze principes werden echter voorzien. Een daarvan is de mogelijkheid voor de houder, die zijn exploitatie stopzet, om de vergunning over te laten aan familieleden, aan een natuurlijke- of rechtspersoon die reeds een taxidienst exploiteert of aan een rechtspersoon op voorwaarde dat de cedent zich ertoe verbonden heeft deel te nemen aan het beheer van de exploitatie.

Deze afwijkingen zijn spijtig genoeg de bron geweest voor talrijke misbruiken met als gevolg dat een ware handel van exploitatievergunningen tot stand is gekomen en dit in tegenstelling tot zowel de geest van de wet als tot het begrip administratieve vergunning in deze materie.

In tegenstelling tot andere administratieve vergunningen die afgegeven worden in functie van een bepaald voertuig (gelijkvormigheidsattest) of van een bepaalde instelling (milieuvergunning), wordt de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst inderdaad afgegeven aan een bepaalde natuurlijke of rechtspersoon na een onderzoek over de zedelijke waarborgen, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit van de persoon zelf of van de aanvrager.

Elk soort overdracht van dit type vergunning stoort zodus het persoonsgebonden karakter dat eigen is aan de vergunning.

Het meest voorkomende misbruik bestaat in de oprichting van talrijke rechtspersonen die over enkele vergunningen of zelfs één enkele vergunning beschikken en die zich beriepen op de stopzetting van hun activiteit om hun vergunningen over te dragen vooraleer hun faillissementsaanvraag in te dienen. Zo kon bij deze gelegenheid een belangrijke passiva vastgesteld worden en dit in het nadeel van de arbeiders en

sation d'activité due à une indisponibilité temporaire de son véhicule.

Par rapport à l'hypothèse du véhicule de réserve prévue à l'article 4, il s'agit ici de faire face à une indisponibilité du véhicule de durée plus longue due, par exemple, à un vol, à un accident ou à une panne mécanique grave.

En raison d'abus constatés (certains véhicules de remplacement étant par exemple mis en service en sus des véhicules titulaires), il est toutefois prévu que l'autorisation de recourir à un véhicule de remplacement ne pourra être accordée que pour une période de trois mois et qu'elle ne pourra être renouvelée.

Article 10

L'article 7 de la loi du 27 décembre 1974 prévoit que l'autorisation d'exploiter est personnelle et incessible et qu'elle n'est divisible que dans le cas où son titulaire la cède dans son entièreté et dans certaines conditions à des membres du personnel de son entreprise.

Toutefois, des dérogations à ces principes ont été prévues dont la possibilité pour le titulaire qui cesse son exploitation de céder l'autorisation à des membres de sa famille, à une personne physique ou morale exploitant déjà un service de taxis ou à une personne morale à la gestion de laquelle le cédant s'engageait à participer.

Ces dérogations ont malheureusement été sources de nombreux abus avec la conséquence qu'un véritable commerce d'autorisations d'exploiter a vu le jour, en contradiction tant avec l'esprit de la loi qu'avec la notion d'autorisation administrative en cette matière.

En effet et à l'encontre d'autres autorisations administratives qui sont délivrées en relation avec un véhicule déterminé (certificat de conformité) ou un établissement déterminé (le permis d'environnement), l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée à une personne physique ou morale déterminée ensuite d'une enquête portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité de la personne même du demandeur.

Toute idée de cession de ce type d'autorisation heurte dès lors le caractère personnel qui s'y attache.

L'abus le plus manifeste s'est concrétisé dans la création de multiples personnes morales disposant de quelques autorisations, voire même une seule, et qui invoquant la cessation de leurs activités, cédaient leurs autorisations avant de procéder au dépôt de bilan. A cette occasion, il était constaté un passif important, lésant particulièrement les travailleurs

van het RSZ. De financiële tegenzijde van de overdracht had bovendien zeer vaak een gedeeltelijk of geheel duister karakter.

Teneinde het hoofd te bieden aan deze misbruiken en paal en perk te stellen aan de financiële valorisatie van de administratieve vergunning, verdwijnt het begrip zelf van overdracht van vergunning in het ontwerp.

Vermits het hier gaat om rechtspersonen en rekening houdend met het feit dat het Gewest niet bevoegd is om overdrachten van aandelen of maatschappelijke aandelen te reglementeren en aangezien de bedoeling er niet in bestaat de overdracht van taxidiensten onmogelijk te maken, heeft het ontwerp gekozen voor de mogelijkheid van de in de uiteenzetting van de motieven toegelichte alternatief.

Zo zal de aangeklaagde praktijk - de overdracht door de rechtspersoon van zijn vergunning voor de indiening van het faillissementsaanvraag - niet meer kunnen geschieden.

Inderdaad, de kandidaat-koper van de maatschappelijke aandelen of van de aandelen van een rechtspersoon die een taxidienst exploiteert, zal daarentegen de exploitatie van deze rechtspersoon moeten voortzetten door lasten, verplichtingen en schulden voor zijn rekening te nemen. Bovendien zal de kandidaat, die zich bezig zal houden met het dagelijks beheer, zelf persoonlijk moeten voldoen aan de wettelijke verplichtingen die ten laste van exploitanten gelegd worden.

Twee bijzondere gevallen verantwoorden de versoepeling van de strengheid van bovenvermelde principes maar het basisprincipe van onoverdraagbaarheid van de vergunning wordt evenwel niet gewijzigd.

Omwille van redenen die reeds in 1969 en 1974 de aandacht van de wetgevers weerhouden hadden, voorziet het ontwerp enerzijds dat bepaalde familieleden van een overleden exploitant of van een exploitant die lijdt onder een permanente werkonbekwaamheid, in staat gesteld zullen worden, mits een voorafgaande vergunning, de exploitatie tot de vervaldatum van de vergunning **voort te zetten**.

Bovendien en teneinde de exploitant die over een vergunning beschikt en die zijn exploitatie wenst voort te zetten in het kader van een maatschappij die hij opricht, niet te straffen, wordt er voorzien dat, mits een voorafgaande vergunning, de exploitant zijn vergunning mag inbrengen bij zijn maatschappij maar op voorwaarde dat hij tegelijkertijd de grootste aandeelhouder is en de statutaire instelling die belast is met het dagelijkse beheer van deze maatschappij en dit tot de vervaldatum van de vergunning met inbegrip van de eventuele hernieuwingen.

Deze mogelijkheid, die inderdaad aangeboden is om de exploitanten toe te laten de juridische vorm te kiezen die het meest aangepast is aan zijn toestand, mag weliswaar niet gebruikt worden om het verbod van overdracht van een vergunning te omzeilen. Met andere woorden, dit betekent

et l'ONSS. La contrepartie financière de la cession présentait par ailleurs bien souvent un caractère totalement ou partiellement occulte.

Pour faire face à ces abus et pour mettre un terme à la valorisation financière de l'autorisation administrative, le projet fait disparaître la notion même de cession d'autorisation.

S'agissant des personnes morales, et la Région n'étant pas compétente pour réglementer la cession d'actions ou de parts sociales, et l'intention n'étant pas de rendre impossible la cession d'entreprise de taxis, le projet a opté pour la branche de l'alternative explicitée dans l'exposé des motifs.

De cette manière, la pratique dénoncée de la cession de l'autorisation par la personne morale avant sa mise en faillite ne pourra plus trouver place.

En effet, le candidat acquéreur des parts sociales ou des actions d'une personne morale exploitant une entreprise de taxis devra poursuivre au contraire l'exploitation de cette personne morale, en assumant dès lors les charges, obligations et dettes. Par ailleurs, le candidat à la gestion journalière devra lui-même personnellement rencontrer les obligations légales mises à charge des exploitants.

Deux cas particuliers justifient un assouplissement de la rigueur des principes qui précèdent mais sans que ne soit remis en cause le principe essentiel de l'incessibilité de l'autorisation.

Pour des raisons qui avaient déjà retenu l'attention des législateurs de 1969 et 1974, le projet prévoit d'une part que certains membres de la famille d'un exploitant décédé ou en incapacité permanente de travail pourront, moyennant autorisation préalable, **poursuivre** l'exploitation jusqu'au terme de l'autorisation.

Par ailleurs et afin de ne pas pénaliser l'exploitant qui disposait d'une autorisation et qui souhaite poursuivre son exploitation dans le cadre d'une société qu'il crée, il est prévu que moyennant autorisation préalable, l'exploitant peut faire apport de son autorisation à sa société mais à la condition qu'il soit associé majoritaire et organe statutaire, chargé de la gestion journalière de cette société et ce, jusqu'au terme de l'autorisation en ce compris les éventuels renouvellements.

En effet, cette faculté offerte dans le but de permettre à l'exploitant de choisir la forme juridique la plus appropriée à sa situation ne peut être utilisée pour contourner l'interdiction de céder une autorisation. En d'autres termes, la personne physique qui fait apport de son autorisation à la

dat de natuurlijke persoon die zijn vergunning inbrengt bij de rechtspersoon die hij opricht, in geen geval zijn exploitatievergunning mag overdragen door een latere overdracht van de maatschappelijke aandelen of aandelen van deze rechtspersoon.

In geval van overdracht van de maatschappelijke aandelen of aandelen, zal het volstaan dat het bestuur vaststelt dat de opgelegde voorwaarde voor de voortzetting van de exploitatievergunning niet langer vervuld is.

In dit geval mag ze de onmiddellijke intrekking van de vergunning voorstellen.

Het spreekt vanzelf dat de inbreng van de vergunning volledig en definitief moet zijn en dit om de filosofie van het ontwerp te eerbiedigen. Men zou zich inderdaad de inbreng van het vruchtgebruik van de vergunning niet kunnen inbeelden terwijl de rechtspersoon de vergunning terug zou geven aan de natuurlijke persoon.

De hypothese van overdracht van de vergunning van een exploitant aan verschillende personeelsleden van de onderneming die haar activiteit stopzet, is tenslotte in de feiten zo theoretisch geworden dat het niet opportuun gebleken is de afwijking aan het principe van onverdeelbaarheid van de vergunning, voorzien in de wet van 27 december 1974 te behouden.

Bijzondere maatregelen zijn voorzien in hoofdstuk VI van het ontwerp om de overgang naar het nieuwe systeem te verzekeren.

Artikel II

Hoewel de vergunningen, die verleend worden aan een exploitant, het aantal voertuigen vermelden waarvoor die afgegeven werden, kan, op aanvraag van de exploitant, een wijziging van dit aantal toegekend worden. Deze bepaling probeert gehoor te geven aan de wens van de exploitant om zijn wagenpark te laten toe- of afnemen onder andere in functie van de veelzijdige behoeftes van de cliëntèle, van de uitbreiding van zijn onderneming of daarentegen van zijn wens om zijn activiteiten af te bouwen of om het hoofd te bieden aan een zwaardere conjuncturele toestand door zijn kosten te drukken.

De beslissing zal eveneens genomen worden ter wille van het openbaar nut van de dienst en rekening houdend met het totale aantal taxi's die als nodig of voldoende beschouwd worden om aan de behoeften van het publiek te kunnen beantwoorden.

Enkel buitengewone economische of sociale redenen die behoorlijk verantwoord zijn, zullen door de exploitant aangehaald kunnen worden bij zijn aanvraag.

personne morale qu'il crée ne peut évidemment pas, par la cession ultérieure des parts ou actions de cette personne morale, céder son autorisation d'exploiter.

En cas de cession des parts ou actions, il suffira à l'administration de constater que la condition mise à la poursuite de l'exploitation de l'autorisation par la personne morale n'est plus remplie.

Elle pourra, en ce cas, proposer le retrait immédiat de l'autorisation.

Il va de soi que pour respecter la philosophie du projet, l'apport de l'autorisation doit être entier et définitif. On ne pourrait en effet imaginer l'apport de l'usufruit de l'autorisation et toute idée de restitution de l'autorisation par la personne morale à la personne physique.

Enfin, l'hypothèse de la cession par un exploitant de son autorisation à plusieurs membres du personnel de l'entreprise qui cesse son activité est devenue à ce point théorique dans les faits, qu'il n'a pas paru opportun de conserver la dérogation prévue de la loi de 1974 au principe de l'indivisibilité de l'autorisation d'exploiter.

Des mesures particulières sont prévues au chapitre VI du projet pour assurer la transition vers le nouveau système.

Article II

Les autorisations étant délivrées à un exploitant en mentionnant le nombre de véhicules pour lesquels elle est accordée, une modification de ce nombre de véhicules peut être octroyée à l'exploitant à sa demande. Cette disposition tend à répondre au souhait d'un exploitant de réduire ou d'augmenter le parc de véhicules en fonction notamment de l'augmentation des besoins de la clientèle, de l'expansion de son entreprise ou au contraire de son souhait de réduire ses activités ou de faire face à une situation conjoncturelle plus difficile en réduisant ses coûts.

La décision sera également prise en fonction de l'utilité publique du service et notamment du nombre total des taxis considérés comme nécessaire ou suffisant pour répondre aux besoins du public.

Seuls des motifs économiques ou sociaux exceptionnels et dûment justifiés pourront être invoqués par l'exploitant à l'appui de la demande.

Omwille van dezelfde redenen zal de exploitant de opschorting kunnen vragen van de in dienststelling van een of meerdere voertuigen voor een bepaalde duur. Het voordeel hiervan voor de exploitant bestaat erin dat hij, gedurende deze periode, voor het betrokken voertuig niet meer onderworpen is aan de voorwaarden inzake rendabiliteit en ter beschikking stelling van het publiek zoals voorzien bij artikel 7 van het ontwerp. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn bij een afwezigheid wegens een langdurige ziekte.

De beslissingen van weigering tot het verlenen van een vergunning voor het toe- of afnemen van het aantal gebruikte voertuigen moeten met redenen omkleed zijn en kunnen het voorwerp uitmaken van een beroep bij de Raad van State.

Artikel 12

Deze bepaling bevestigt de opschortings- of intrekking-procedure van de exploitatievergunning indien de reglementering niet wordt nageleefd. Aan deze reglementering wordt het geval waarbij de exploitatie gedurende twee jaar volledig wordt stopgezet, toegevoegd. Omwille van het openbaar nut van de dienst en van het beperkte aantal verleende vergunningen, is het noodzakelijk te vermijden dat vergunningen gedurende een te lange tijd niet gebruikt zouden worden. De intrekking van een vergunning laat toe een nieuwe vergunning te verlenen aan een kandidaat-exploitant die ingeschreven is op de wachtlijst.

De beslissingen van opschorting of intrekking van een vergunning moeten met redenen omkleed zijn en kunnen het voorwerp uitmaken van een beroep bij de Raad van State.

Hierover bevestigt het ontwerp de feitelijke oplossing, die voortvloeit uit de institutionele hervormingen en die betrekking heeft op het ontbreken van een administratief beroep dat voorafgaat aan een rechterlijk beroep bij de Raad van State.

Zoals elke andere beslissing die terzake door de administratie genomen wordt, beschikt de exploitant inderdaad over een rechtstreeks beroep bij de Raad van State om de maatregel te laten vernietigen en in voorkomend geval om de uitvoering van de beslissing op te schorten door te wachten op de uitspraak van de Raad van State in zijn vonnis ten gronde.

Artikel 13

De hele standplaats problematiek, die overgenomen werd van het voormalige systeem van aanbesteding van gemeentelijke, voor taxi's voorbehouden standplaatsen, verdwijnt zodra een homogeen systeem toegepast wordt op het hele grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest vermits alle exploitanten in het bezit zijn van zowel de exploitatievergunning als de vergunning voor het stationeren.

Pour les mêmes motifs, l'exploitant pourra demander l'autorisation de suspendre la mise en service d'un ou plusieurs véhicules pour une durée déterminée. L'intérêt de cette faculté pour l'exploitant tient dans le fait que durant cette période, il n'est plus soumis pour ce véhicule notamment aux conditions de rentabilité et de mise à disposition visées à l'article 7 du projet. Ce pourra être le cas par exemple à l'occasion d'une maladie grave.

Les décisions de refus d'autorisation de réduire ou d'augmenter le nombre des véhicules utilisés doivent être motivées et sont susceptibles de faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat.

Article 12

Cette disposition confirme la procédure de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter en cas du non respect de la réglementation. Il est ajouté le cas de l'abandon total de l'exploitation pendant une durée de deux ans. En raison de l'utilité publique du service et du nombre limité des autorisations délivrées, il y a lieu d'éviter que des autorisations demeurent inutilisées trop longtemps. Le retrait d'une autorisation permet l'attribution d'une nouvelle autorisation à un candidat exploitant figurant sur la liste d'attente.

Les décisions de suspension ou de retrait d'autorisation doivent être motivées et sont susceptibles de faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat.

A ce titre, le projet confirme la solution de fait découlant des réformes institutionnelles et relative à l'absence de recours administratifs préalables au recours juridictionnel auprès du Conseil d'Etat.

Comme toute autre décision prise par l'administration en cette matière, l'exploitant dispose en effet d'un recours direct auprès du Conseil d'Etat en annulation de la mesure et, le cas échéant, en suspension de l'exécution de celle-ci en attendant le prononcé par le Conseil d'Etat de son arrêt au fond.

Article 13

Toute la problématique liée aux points de stationnement et héritée de l'ancien système des adjudications des emplacements communaux réservés aux taxis disparaît dès lors qu'un système uniforme est appliqué sur l'ensemble du territoire de la Région et que la totalité des exploitants actuels possède à la fois l'autorisation d'exploiter et le permis de stationnement.

Aangezien het niet meer verantwoord is een onderscheid te maken tussen de twee vergunningen, heeft artikel 3 voorzien dat de verlening van de exploitatievergunning van een taxidienst de vergunning bevat voor het stationeren op eender welke op de openbare weg gelegen standplaats die voorbehouden is voor een taxi.

De begrippen taks en toeslag, die voortvloeien uit het oude onderscheid tussen exploitatievergunning en vergunning voor het stationeren, zijn vandaag de dag niet meer verantwoord.

De enige vergunning voor het exploiteren en het stationeren geeft aanleiding tot het innen van een enige taks waarvan het bedrag onder andere rekening houdt met de noodzakelijkheid voor de exploitanten om een evenwicht tussen lasten en winsten te verzekeren.

Het in het ontwerp bedoelde bedrag van 30.000 F stemt overeen met het totaal bedrag inzake taks dat door de huidige reglementering voorzien is.

De taksen die heden van toepassing zijn inzake exploitatievergunning en standplaatsvergunning zullen nog steeds geïnd worden door de Brusselse Agglomeratie tot de inwerkingtreding van artikel 13 van de uitgewerkte ordonnantie.

Artikel 14

Dit artikel legt de grondslag en het tarief vast van de taks bedoeld in artikel 13.

Wat de inning en de vordering van de taks betreft wordt er verwezen naar het geheel van de regels vervat in 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.

Artikel 15

Zoals uiteengezet hierboven, bevat de exploitatievergunning de vergunning voor het stationeren van de voertuigen op eender welke op de openbare weg gelegen standplaats die voorbehouden is voor de taxi's:

De exploitant mag eveneens zijn voertuigen laten stationeren op eender welke niet op de openbare weg gelegen plaats waarvan hij eigenaar is.

Het door het ontwerp nagestreefde doel is te vermijden dat private plaatsen maar die toegankelijk zijn voor het publiek, als standplaats uitsluitend door exploitanten die goede betrekkingen zouden hebben met de eigenaars van deze betwistbare plaatsen waardoor ze bevoorrecht worden, gebruikt zouden kunnen worden.

La distinction entre les deux ne se justifiait plus, l'article 3 a prévu que la délivrance de l'autorisation d'exploiter le service emportait celle de stationner sur n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique.

La notion de taxe et de surtaxe découlant de la vieille distinction entre autorisation d'exploiter et permis de stationner ne se justifie dès lors plus aujourd'hui.

L'autorisation unique d'exploiter et de stationner donne lieu à la perception d'une taxe unique dont le montant tient compte notamment de la nécessité des exploitants d'assurer un équilibre entre leurs charges et leurs recettes.

Le montant de 30 000 F visé au projet correspond au montant total des taxes prévues à ce jour par la réglementation.

Les taxes actuellement applicables en matière d'autorisation d'exploiter et de permis de stationnement continueront à être perçues par l'Agglomération bruxelloise jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 13 de l'ordonnance en projet.

Article 14

Cet article fixe l'assiette et le taux de la taxe visée à l'article 13.

Pour ce qui relève du recouvrement de la taxe et des poursuites de la taxe, il est renvoyé à l'ensemble des règles contenues dans 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.

Article 15

Comme développé ci-dessus, l'autorisation d'exploiter emporte celle de faire stationner les véhicules sur les points de stationnement situés sur la voie publique et réservés aux taxis.

L'exploitant peut également faire stationner ses véhicules sur tout lieu non situé sur la voie publique mais dont il est propriétaire.

L'objectif poursuivi par le projet est d'éviter que des lieux privés mais accessibles au public puissent être utilisés comme points de stationnement au bénéfice exclusif des exploitants qui entretiendraient avec le propriétaire des lieux litigieux des contacts privilégiés.

Onder de toepassing van de huidige wet zijn er misbruiken aan het licht gekomen. Hotels hebben bijvoorbeeld standplaatsen die op hun eigendom en in de nabijheid van hun ingang gelegen zijn, verhuurd aan exploitanten. Dit type gedrag vervalst het normale concurrentiespel en moet afgeschrikt worden.

De niet gecontroleerde groei van deze standplaatsen is tegenstrijdig met het openbaar nut van de dienst die de aanwezigheid vergt van taxi's op de officiële standplaatsen, ter beschikking van iedereen en niet enkel ter beschikking van een welbepaalde natuurlijke of rechtspersoon.

De enige voorziene uitzondering heeft betrekking op de verhuring van standplaatsen die gelegen zijn in gebouwen en exclusief bestemd zijn voor de exploitatie van een dienst van bezoldigd personenvervoer. Zo kan men bedenken dat exploitanten zich standplaatsen in hun respectievelijke gebouwen onderling verhuren maar het is uitgesloten dat een exploitant een standplaats in een garage van een hotel, een groot warehouse, een spektakelzaal,... verhuurt.

Teneinde daar ook elke mogelijkheid tot misbruik te vermijden, wordt deze afwijking door het ontwerp onderworpen aan het verkrijgen van een voorafgaande vergunning.

Artikel 16

Terwijl in de huidige toestand de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur door geen enkele wetgeving gereguleerd worden, wenst het ontwerp de exploitatie van zo'n een dienst op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te onderwerpen aan een voorafgaande administratieve vergunning.

Zoals uiteengezet in de memorie van toelichting heeft het ontbreken van een preventief toezicht op deze diensten misbruiken veroorzaakt die zo belangrijk waren dat echte niet officiële maar goed georganiseerde taxidiensten geleid hebben en leiden nog steeds tot een onwettelijke en schadelijke concurrentie voor de toegelaten diensten.

Teneinde te vermijden dat diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, die op het grondgebied van een ander Gewest gelegen zijn en zodus totaal vrij blijven van elke toepasbare wetgeving, schade zouden kunnen berokkenen aan de belangen van enerzijds de taxidiensten en anderzijds de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegde diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt voorzien dat enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verleende vergunning ertoe gemachtigd zullen worden ritten uit te voeren waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Gewest.

Dit criterium verleent tegelijkertijd het Gewest de bevoegdheid wetten uit te vaardigen in deze materie alsook het beoogde resultaat in verband met de vooropgestelde bepalingen te verkrijgen.

Des abus sont en effet apparus sous l'empire de la loi actuelle. Ainsi, des hôtels ont loué à des exploitants des emplacements situés sur leur propriété et à proximité de leur entrée. Ce type de comportement fausse le jeu normal de la concurrence.

La prolifération incontrôlée de ces emplacements est contraire à l'utilité publique du service qui requiert la présence des taxis sur les lieux officiels de stationnements, à la disposition de l'ensemble du public, et non pas au service particulier d'une personne physique ou morale déterminée.

La seule exception prévue vise l'hypothèse de la location d'emplacements situés dans des bâtiments destinés exclusivement à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes. On peut ainsi imaginer que des exploitants se louent mutuellement des emplacements dans leurs bâtiments respectifs mais il est exclu qu'un exploitant loue un emplacement dans un garage appartenant à un hôtel, un grand magasin, un lieu de spectacle...

Afin d'éviter, là aussi, toute possibilité d'abus, le projet soumet cette dérogation à l'obtention d'une autorisation préalable.

Article 16

Alors que dans la situation actuelle les services de location de voitures avec chauffeur ne sont soumis à aucune réglementation particulière, le projet entend soumettre à autorisation administrative préalable l'exploitation d'un tel service sur le territoire de la Région.

Comme développé dans l'exposé général, l'absence de contrôle préventif de ces services a en effet permis par le passé des abus à ce point importants que de véritables services de taxis parallèles bien organisés ont causé et causent toujours une concurrence déloyale et préjudiciable aux services autorisés.

Afin d'éviter que des services de location de voitures avec chauffeur établis sur le territoire d'autres régions et demeurant dès lors dans l'absence totale de réglementation applicable ne puissent porter atteinte aux intérêts des services de taxis d'une part et aux services de location de voitures avec chauffeur autorisés en Région de Bruxelles-Capitale d'autre part, il est prévu que seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pourront effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région.

Ce critère permet d'assurer à la fois la compétence de la Région pour légiférer en cette matière et pour assurer un effet utile aux dispositions projetées.

Voor het overige wordt er verwezen naar het commentaar bij artikel 3 waarbij nogmaals wordt verduidelijkt dat vermits het om diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur gaat, artikel 92bis, § 2 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 in geen geval verplicht om een samenwerkingsakkoord af te sluiten.

Omwille van het bijzonder karakter van de betrokken diensten die van nature geëxploiteerd worden vanaf de zetel van de onderneming, wordt geen enkele bijzondere vergunning voor het stationeren op de openbare weg voorzien.

Artikel 17

Deze bepaling machtigt de Regering ertoe de exploitatievoorwaarden van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur vast te leggen maar verduidelijkt acht voorwaarden die gedwongen overgenomen moeten worden teneinde het specifieke karakter van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ten opzichte van de taxidiensten te verzekeren en om de hogere kwaliteit, die aan de cliëntèle aangeboden wordt vast te leggen vermits die sector aan de bijzondere behoefte beantwoordt van het bezoldigd vervoer van persoon categorie "luxe". Het begrip luxevoertuigen kan collectievoertuigen omvatten.

Het voornaamste kenmerk van de huurwagen met chauffeur bestaat in het feit dat het voertuig slechts ter beschikking gesteld mag worden van een op voorhand bepaalde persoon, na een voorafgaande bestelling, mits een facturering na de dienst en krachtens een schriftelijke overeenkomst waarvan hetzij een exemplaar zich in de zetel van de onderneming bevindt en een kopie aan boord van het voertuig, hetzij het origineel aan boord van het voertuig. Een inbreuk wordt gepleegd wanneer de chauffeur niet in staat zal zijn het huurcontract van het voertuig aan de controleur van het bestuur voor te leggen om de aanwezigheid van een klant aan boord van zijn voertuig te verantwoorden. Deze verduidelijkingen zijn onontbeerlijk om de scheiding tussen wat tot de taxi's behoort en wat tot de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur behoort, te scheiden. De andere hypothesen die heden in het koninklijk besluit van 19 maart 1975 betreffende de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bedoeld worden, werden vrijwillig afgeschaft omwille van de misbruiken die ze veroorzaakt hebben.

Het is eveneens om alle misbruiken, die onder de toepassing van de huidige wet gepleegd werden, te vermijden dat een zeker aantal administratieve verplichtingen voorzien worden. De bewoording in het ontwerp roept geen verder commentaar op.

Men zal echter de nadruk leggen op de ingevoerde beperking op het vrije verkeer van de voertuigen die onontbeerlijk was omwille van de heden vastgestelde misbruiken: door rond te rijden of in de nabijheid van hotels, restaurants, spektakelzalen te wachten, pikken te veel verhuurwagens klanten op dit wettelijk bestemd zijn voor taxidiensten wat

Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire développé à propos de l'article 3, étant encore précisé à titre surabondant que s'agissant de services de location de voitures avec chauffeur, l'article 92bis, § 2 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'impose en aucune circonstance la conclusion d'un accord de coopération.

Aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique n'est prévue en raison des particularités des services concernés qui, par nature, sont exploités au départ du siège de l'entreprise.

Article 17

Cette disposition délègue au Gouvernement le soin de fixer les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur mais en précisant huit conditions qui devront impérativement être reprises afin d'assurer la spécificité des services de location de voitures avec chauffeur par rapport aux services de taxis et de fixer la qualité supérieure des services qui devront être offerts à la clientèle, ce secteur répondant au besoin particulier du transport rémunéré de personnes en catégorie de "luxe". La nature du véhicule de luxe peut inclure des "ancêtres".

La caractéristique essentielle de la voiture de location avec chauffeur tient dans le fait que le véhicule ne peut être mis à disposition que d'une personne prédéterminée, suite à une commande préalable, moyennant facturation après service et en vertu d'un contrat écrit dont soit un exemplaire se trouve au siège de l'entreprise et une copie à bord du véhicule, soit l'original se trouve à bord du véhicule. Il y aura dès lors infraction dès que le chauffeur sera dans l'impossibilité de justifier la présence d'un passager à bord par la présentation au contrôleur de l'administration du contrat de location du véhicule. Ces précisions sont indispensables pour assurer le partage entre ce qui relève du taxi et ce qui constitue de la location de voitures avec chauffeur. Les autres hypothèses actuellement visées dans l'arrêt royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur ont été volontairement abandonnées en raison des abus auxquels elles ont donné lieu.

C'est également afin d'éviter tous les abus connus sous l'empire de la réglementation actuelle qu'un certain nombre d'obligations administratives sont prévues, dont le libellé dans le projet n'appelle pas de commentaire plus détaillé.

On insistera toutefois sur la restriction apportée à la liberté de circulation des véhicules mais rendue nécessaire par les fraudes constatées actuellement: de trop nombreuses voitures de location racolent des clients légalement destinés aux taxis en circulant ou en stationnant aux abords des hôtels, restaurants, lieux de spectacles... ce qui engendre non seulement

niet enkel conflicten tussen de twee betrokken sectoren tot gevolg heeft, maar ook talrijke klachten van klanten die bedrogen werden over de aard van het voertuig en zodus over de prijs van de rit !

Voorname beperking is geen nieuw begrip vermits die zowel:

- van toepassing is in Frankrijk voor de gehuurde voertuigen met chauffeur;
- de bepalingen betreffende de taxi's van de besluitwet van 1946 bevatten een artikel 26, 4° houdende verbod om op de openbare weg te stationeren indien een zichtbare plaat niet aanduidt dat het voertuig niet vrij was;
- De huidige wet legt nog altijd de onmiddellijke terugkeer van het voertuig naar zijn standplaats op, langs de snelst mogelijke weg.

Men zal nog verduidelijken dat om een exploitant van een taxidienst toe te laten zijn voertuig zo goed mogelijk te rentabiliseren, er voorzien wordt dat deze exploitant, op zijn aanvraag toegelaten zal kunnen worden hetzelfde voertuig in te zetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur maar op uitzonderlijk basis, voor zover deze activiteit geen schade berokkent aan zijn hoofdexploitatie.

Dit zal bijvoorbeeld het geval kunnen zijn ter gelegenheid van plechtigheden.

Het spreekt vanzelf dat in alle gevallen de vergunning enkel afgeleverd wordt wanneer alle voorwaarden met betrekking tot een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur vervuld zijn, vermits de taxi-exploitanten overeenkomstig artikel 10 van de Grondwet onderworpen zijn aan dezelfde verplichtingen als de exploitanten van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Artikel 18

Omwille van de specifieke noden waaraan de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur moeten voldoen, wordt geen enkele beperking voorzien wat het totale aantal vergunningen betreft.

Het openbaar nut van deze dienst is inderdaad veel minder belangrijk dan bij de taxidiensten en de collectieve taxidiensten. Het ontwerp stelt zodus voor dat, in deze sector, enkel de regels van de markt het aantal voertuigen en exploitanten bepalen. Dat betekent dat de afgifte van de vergunningen automatisch zal zijn voor zover de aanvrager de in deze ordonnantie en in haar uitvoeringsbesluiten bedoelde voorwaarden vervult.

Om dezelfde reden wordt niet voorzien een register te houden waarin de aanvragen ingeschreven zouden worden vermits er in deze sector, per definitie, geen "wachlijst" opgesteld zal worden.

des conflits entre les deux secteurs considérés mais aussi de nombreuses plaintes de clients trompés sur la nature du véhicule et dès lors sur le prix de la course !

La restriction précitée n'est pas une notion nouvelle puisqu'aussi bien:

- elle est applicable en France aux voitures de grande remise;
- les dispositions relatives aux taxis de l'arrêté-loi de 1946 contenaient un article 26, 4° portant interdiction de stationnement sur la voie publique si une plaque visible n'indiquait pas que le véhicule n'était pas libre;
- la loi actuelle impose toujours le retour immédiat du véhicule à son lieu de stationnement par la voie la plus rapide.

On précisera encore qu'afin de permettre à un exploitant d'un service de taxis de rentabiliser au mieux son véhicule, il est prévu que cet exploitant pourra être autorisé, à sa demande, d'affecter le même véhicule à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur à titre accessoire pour autant que cette activité ne porte pas préjudice à son exploitation principale.

Ce pourra être le cas notamment à l'occasion de cérémonies.

Il va de soi qu'en toutes circonstances, l'autorisation ne sera délivrée que si les conditions propres à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur sont remplies, les exploitants de services de taxis étant soumis aux mêmes obligations que les exploitants de services de location de voitures avec chauffeur au regard de la disposition commentée conformément à l'article 10 de la Constitution.

Article 18

En raison des besoins spécifiques auxquels les services de location de voitures avec chauffeur sont appelés à répondre, aucune limitation du nombre total d'autorisations n'est prévue.

L'utilité publique de ce service est en effet moins importante qu'en matière de taxis et de taxis collectifs. Le projet suggère dès lors que dans ce secteur, seules les règles du marché déterminent le nombre de véhicules et d'exploitants. Cela signifie que la délivrance des autorisations sera automatique dès lors que le demandeur remplit les conditions visées dans l'ordonnance et dans ses arrêtés d'application.

Pour les mêmes raisons, il n'est pas prévu de tenir un registre reprenant les demandes puisque, par définition, il n'y aura pas, dans ce secteur, de "liste d'attente".

Artikel 19

Deze bepaling verduidelijkt de voorwaarden waaraan de exploitanten van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zullen moeten voldoen.

Artikelen 20 tot 22

Deze bepalingen passen, mutatis mutandis, de beginselen toe vervat onder artikelen 7 tot 9 van het ontwerp. Vermits het openbaar nut van de dienst minder belangrijk is dan in de taxisector, wordt geen weigering houdende verplichting van vernieuwing omwille van redenen die verband hebben met de rendabiliteit van de onderneming of met een tekort aan ter beschikkingstelling van het voertuig.

Artikel 23

Vermits het ontwerp het ontbreken van de beperking voorziet van het aantal exploitatievergunningen van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt geen enkele uitzondering voorzien voor het persoonsgebonden, onverdeelbare en onoverdraagbare karakter van de vergunning.

In geval van overdracht van een handelszaak b.v., zal de cessionaris vrij blijven om bij het bestuur een vergunningsaanvraag in te dienen die, hem voor zover hij de wettelijke en voorgeschreven toepasbare voorwaarden vervult, niet geweigerd kan worden.

Artikelen 24 tot 26

Deze bepalingen passen de beginselen bedoeld onder artikelen 11 tot 14 die hierboven uiteengezet werden, toe op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Het bedrag van 50.000 F dat door het ontwerp voorzien is wordt verantwoord door het feit dat de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur luxediensten zijn die niet onderworpen zijn aan een maximale tarifiering zoals dat het geval is voor de taxidiensten. Bovendien nemen deze diensten niet deel aan het beleid inzake het mobiliteitsprobleem in Brussel: het is dus niet opportuun hen in staat te stellen te genieten van fiscale voordelen.

Artikel 27

Omwille van de bijzondere aard van de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, zullen de voertuigen die ingezet worden voor die dienst zich uitsluitend voor de noden van de dienst op de openbare weg begeven en erop stationeren. Het nagestreefde doel is hier opnieuw zoveel mogelijk het vermijden van de verwarring tussen de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de taxidiensten.

Article 19

Cette disposition précise les conditions que devront remplir les exploitants de services de location de voitures avec chauffeur.

Articles 20 à 22

Ces dispositions appliquent, mutatis mutandis, les principes contenus aux articles 7 à 9 du projet. L'utilité publique du service étant moins importante qu'en ce qui concerne le secteur du taxi, il n'est pas prévu de refus obligatoire de renouvellement pour des raisons tenant à la rentabilité de l'entreprise ou à une insuffisance de mise à disposition du véhicule.

Article 23

Le projet prévoyant l'absence de limitation du nombre d'autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur, aucune exception n'est dès lors prévue au caractère personnel, indivisible et incessible de l'autorisation.

En cas de cession d'un fonds de commerce par exemple, il restera loisible au cessionnaire d'introduire une demande d'autorisation auprès de l'administration qui ne pourra pas lui être refusée s'il remplit les conditions légales et réglementaires applicables.

Articles 24 à 26

Ces dispositions appliquent aux services de location de voitures avec chauffeur les principes prévus aux articles 11 à 14 commentés ci-dessus.

Le montant de 50 000 F prévu au projet se justifie au regard du fait que les services de location de voitures avec chauffeur sont des services de luxe et non soumis à une tarification maximale comme c'est le cas pour les taxis. Par ailleurs, ces services ne participent en rien à la politique visant à régler le problème de la mobilité à Bruxelles: il n'est pas opportuun de leur permettre de bénéficier d'un incitant fiscal.

Article 27

En raison de la nature particulière des services de location de voitures avec chauffeur, les véhicules affectés à ce type de service ne pourront circuler et stationner sur la voie publique que pour les besoins exclusifs du service. L'objectif poursuivi est à nouveau d'éviter dans toute la mesure du possible la confusion entre les services de location de voitures avec chauffeur et les services de taxis.

Artikel 28

Ten gevolge van de verwarring van de uitgeoefende bevoegdheden door het Gewest, en onder toepassing van de wetten betreffende de institutionele hervorming enerzijds en de uitoefening door instellingen van het Gewest van de door de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en federaties van gemeenten anderzijds, is niet meer voorzien, dat de verordening inzake exploitatie van de betrokken diensten aangevuld zou worden met door de Brusselse agglomeratie aanvaarde wettelijke bepalingen.

Artikel 29

De Regering wordt door deze bepaling gemachtigd om de tarieven vast te leggen die van toepassing zijn op de taxidiensten, met eerbied van de maximale prijzen die vastgelegd worden door de federale Regering. Het beleid inzake prijzen is inderdaad een federale aangelegenheid gebleven.

Er wordt voorzien dat de Regering verscheiden tarieven kan opleggen in functie van het gebruik van de taxi of van het moment waarop er beroep op gedaan wordt.

Eens te meer om de verwarring tussen taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur te vermijden en rekening houdend met het bijzonder markt-aandeel waaraan deze laatste beantwoorden, wordt er voorzien dat de Regering de minimum prijs, die van toepassing is op de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, vastlegt. Voor zover deze voorwaarde vastgelegd werd, zijn de partijen volledig vrij om de prijs van hun contractuele betrekking te bepalen.

Artikel 30

Teneinde de herhaling van twistgevallen tussen exploitanten en klanten te voorkomen, verplicht het ontwerp het aanbrenge van het tarief op duidelijke en zichtbare wijze in elk voertuig.

De reglementaire bepalingen voor de uitvoering zullen de beste manier om informatie terzake aan de klanten te verschaffen, verduidelijken.

Artikel 31

Vermits het mogelijk zal zijn voor een exploitant van een taxidienst zijn voertuig in te zetten voor een tijdelijke exploitatie als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, wordt de betaling van een taks van 20.000 F voorzien. Teneinde een dubbele belasting te voorkomen stemt die overeen met het verschil tussen de taks op de taxi's en die op de verhuurauto's. Deze taks wordt verantwoord door het feit dat de taxi die als verhuurauto gebruikt wordt niet langer deel uitmaakt van het openbaar nut waarvoor die een vergunning heeft gekregen.

Article 28

Ensuite de la confusion des pouvoirs exercés par la Région, en application d'une part des lois de réformes institutionnelles et d'autre part de l'exercice par les organes de la Région des compétences attribuées à l'Agglomération bruxelloise par la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes, il n'est plus prévu que le règlement relatif à l'exploitation des services concernés soit complété par des dispositions réglementaires adoptées par l'Agglomération bruxelloise.

Article 29

Le Gouvernement est habilité par cette disposition à arrêter les tarifs applicables aux services de taxis, dans le respect des prix maxima déterminés par le Gouvernement fédéral. La politique des prix est en effet une matière demeurée fédérale.

Il est prévu que le Gouvernement puisse décider de tarifs diversifiés en fonction de l'usage qui est fait du taxi ou du moment auquel il y est fait appel.

Dans le but de tenter à nouveau d'éviter la confusion entre les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur et compte tenu du segment particulier du marché auquel répondent ces derniers services, il est prévu que le Gouvernement fixe le prix minima applicable aux services de location de voitures avec chauffeurs, les parties étant entièrement libres de fixer, sous cette condition, le prix de leurs relations contractuelles.

Article 30

Afin d'éviter la répétition de litige entre exploitants et clients, le projet impose l'affichage de manière claire et apparente du tarif à l'intérieur de chacun des véhicules.

Les dispositions réglementaires d'exécution pourront préciser le meilleur mode d'information qui sera donné à cet égard à la clientèle.

Article 31

Comme il sera possible pour un exploitant d'un service de taxis d'affecter son véhicule à l'exploitation accessoire d'un service de location de voitures avec chauffeur, il est prévu le paiement d'une surtaxe d'un montant de 20 000 F. Il correspond à la différence entre la taxe sur les taxis et celle sur les voitures de location, afin d'éviter une double imposition. Cette taxe se justifie au regard du fait que le taxi ainsi utilisé en service de location est soustrait au service d'utilité publique pour lequel il a été initialement autorisé.

De taks is onontbeerlijk om te voorkomen dat taxi-exploitanten een te groot aantal voertuigen inzetten voor deze handelingen.

Artikel 32

Teneinde elke verwarring te vermijden tussen de taxidiensten en de collectieve taxidiensten met andere soorten handelsexploitaties, die niet gereguleerd zijn door dit ontwerp, wordt voorzien dat het gebruik van de benaming "taxi" of van een vermelding waarin aan dit woord wordt herinnerd uitsluitend voorbehouden is aan exploitanten die over een vergunning beschikken. Er wordt eveneens verduidelijkt dat de exploitanten van diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur geen reclame mogen maken die als verwarrend zou kunnen overkomen.

Afwijkingen worden echter voorzien. Handelsondernemingen waarvan het doel niet verwarrend mag zijn, noch schade mag berokkenen aan de belangen van de exploitanten van taxidiensten, zijn onlangs ontstaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ondernemingen die als bemiddelaar fungeren tussen klanten en exploitanten van taxidiensten. Deze zijn niet zelf exploitant maar toch houder van een exploitatievergunning. Het gezond verstand beveelt dat deze ondernemingen, die in het algemeen bekend zijn onder de naam "telefooncentrales" ontsnappen aan het verbod om het woord "taxi" te gebruiken.

Dezelfde bepaling regelt de reclame die in of op de taxi aangebracht wordt door deze te onderwerpen aan een voorafgaande vergunning. Het is inderdaad gepast een waardevermindering van de dienst te vermijden omwille van opdringerige reclamepanelen die het imago van de taxi als dusdanig aantasten.

Artikel 33

Omwille van het openbare nut van de dienst, speelt het bestuur terzake een belangrijke rol zowel op preventief gebied als op curatief gebied.

Teneinde de bestuurskosten, die voortvloeien uit deze tussenkomsten te dekken, neemt de uiteengezette bepaling de beginselen over van de retributies tot dekking van de bestuurskosten zoals vandaag bedoeld onder artikel 22 van de wet van 27 december 1974 en meer bepaald in de agglomeratieverordening van 16 januari 1992 ter vaststelling van verscheidenen taksen inzake het bezoldigd vervoer van personen.

Wordt eveneens overgenomen, de verplichting voor de exploitanten om gegevens te verschaffen betreffende hun exploitatie en die haar door het bestuur gevraagd zouden worden.

Elle est indispensable pour éviter que les exploitants de taxi recourent à ce procédé pour un trop grand nombre de véhicules.

Article 32

Afin d'éviter toute confusion entre les services de taxis et les services de taxis collectifs avec d'autres types d'exploitations commerciales non réglementées par le présent projet, il est prévu que l'usage du mot "taxi" ainsi que de tout vocable rappelant ce mot est exclusivement réservé aux exploitants autorisés. Il est également précisé que les exploitants de services de location de voitures avec chauffeur ne pourront faire de la publicité pouvant constituer une source de confusion.

Des dérogations sont cependant prévues. Des entreprises commerciales ont en effet récemment vu le jour dont l'objet ne peut prêter à confusion ni porter atteinte aux intérêts des exploitants de services de taxis. Ainsi, en va-t-il par exemple pour les entreprises d'intermédiation entre la clientèle et les exploitants de services de taxis qui ne sont pas elles-mêmes exploitants et partant titulaires d'autorisations d'exploiter. Le bon sens commande que ces entreprises, généralement connues sous la dénomination de "centraux téléphoniques", échappent à l'interdiction d'utiliser le mot "taxis".

La même disposition règle la publicité faite dans ou sur le taxi en la soumettant à autorisation préalable. Il convient en effet d'éviter une dépréciation du service du fait de dispositifs de publicité envahissants ou détériorant l'image du taxi en tant que telle.

Article 33

En raison de l'utilité publique du service, l'administration joue un rôle important en la matière tant à titre préventif qu'à titre curatif.

Afin de couvrir les frais administratifs générés par ces interventions, la disposition commentée reprend le principe des redevances de couverture de frais administratifs actuellement visé à l'article 22 de la loi du 27 décembre 1974 et plus précisément dans le règlement d'agglomération du 16 janvier 1992 établissant diverses redevances en matière de transport rémunéré de personnes.

Est également reprise l'obligation des exploitants de fournir les renseignements concernant leur exploitation et qui leur sont demandés par l'administration.

Artikel 34

Het ontwerp handhaaft het idee van het huidige adviescomité maar houdt rekening met de regionalisering en de uitbreiding van de reglementering tot de sector van verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur.

Het comité zal, door zijn samenstelling, alle belangen waarbij de sector betrokken is, vertegenwoordigen. Zoals in het verleden, zullen onder andere de betrokken openbare besturen, de professionele organisaties en de vakbonden deel uitmaken van dit comité.

Artikel 35

Deze bepaling voert een onderscheid in tussen de zware inbreuken en de gewone inbreuken. Voor beide zijn strafrechtelijke straffen verantwoord maar dan wel verschillende in strengheid.

De zware overtredingen bestaan uit de exploitatie van een dienst zonder voorafgaande vergunning of uit het gebruik van een benaming en/of van materiaal waardoor een voertuig op een taxi, een collectieve taxi of een voertuig dat deel uitmaakt van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur zou lijken, terwijl het voertuig geen voorwerp uitgemaakt heeft van een vergunning die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest afgegeven werd.

Teneinde deze zware overtredingen, die het gepaste werking van het ontwerp in gevaar brengen, zoals het moet te straffen, wordt voorzien dat de rechter, bij wie de zaak ahangig gemaakt wordt, in al die gevallen de inbeslagneming van het voertuig, waarmee de overtreding gepleegd werd, moet bevelen.

De andere overtredingen, die een strafrechtelijke straf verantwoordden, worden gestraft met een geldboete van 26 Bef tot 10.000 Bef, met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden of met één van deze twee straffen alleen.

Elke exploitant, die door de overtreding benadeeld werd, mag zich bovendien civiele partij stellen bij de verzochte Rechtbank en de betaling van schadevergoeding nastreven ter schadeloosstelling van de schade.

Artikel 36

Minder belangrijke administratieve overtredingen, die zich steeds opnieuw voordeden, hebben, in het verleden, de goede werking van het bestuur ernstig gestoord.

Het ontwerp voorziet dus dat administratieve boetes opgelegd kunnen worden door de ambtenaar die terzake door de Regering wordt aangeduid om dit type administratieve overtredingen te bestraffen.

Article 34

Le projet maintient l'idée de comité consultatif actuel mais en tenant compte de la régionalisation et de l'extension de la réglementation au secteur de la location de voitures avec chauffeur.

Le comité, par sa composition, représentera tous les intérêts concernés par le secteur. Comme par le passé, en feront notamment partie les autorisés publiques intéressées, les organisations professionnelles et les syndicats.

Article 35

Cette disposition opère une distinction entre les infractions graves et les infractions ordinaires qui justifient toutes deux des sanctions de nature pénale mais de sévérité différente.

Les infractions graves consistent dans l'exploitation d'un service dans autorisation préalable ou dans l'usage d'une dénomination et/ou d'un matériel pouvant donner à un véhicule l'apparence d'un taxi, d'un taxi collectif ou d'une voiture de location avec chauffeur alors que le véhicule n'a pas fait l'objet d'une autorisation délivrée par la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de sanctionner comme il se doit ces infractions graves qui mettent en péril l'effet utile du projet, il est prévu que le juge saisi devra dans tous ces cas ordonner la confiscation du véhicule à l'aide duquel l'infraction aura été perpétrée.

Les autres infractions justifiant une sanction pénale sont punies d'amendes de 26 FB à 10.000 FB, d'un emprisonnement de huit jours à trois mois ou d'une de ces peines seulement.

Tout exploitant préjudicié par l'infraction peut en outre se constituer partie civile auprès du tribunal saisi et poursuivre le paiement de dommages et intérêts en réparation de son dommage.

Article 36

Des infractions mineures de nature administrative ont par le passé, par leur répétition, entravé fortement la bonne marche de l'administration.

Le projet prévoit dès lors que des amendes administratives pourront être infligées par le fonctionnaire désigné à cette fin par le Gouvernement pour sanctionner ce type d'infractions d'ordre administratif.

Bij deze overtredingen vindt men b.v. het ontbreken van een antwoord binnen de voorgeschreven termijn op de verzoeken van het bestuur om gegevens in te winnen, de opgelopen vertraging bij de indiening van de verzochte dossiers,...

Het bedrag van de boetes, die door de afgevaardigde-ambtenaar opgelegd kunnen worden, mag echter de som van 10.000 Bef niet overschrijden.

Binnen deze beperking zal het bedrag van de boetes periodiek heraanangepast worden.

De boetes zullen geïnd worden volgens de heffingsmethodes van de door het Gewest ingevorderde taksen.

Een intern administratief beroep wordt terzake voorzien. In gevallen waar bijzondere omstandigheden het zouden verantwoorden, kan een kwijtschelding van de boetes besloten worden.

Artikel 37

Het opsporen en vaststellen van overtredingen wordt toevertrouwd aan de beëdigde beampten van het Gewest die terzake worden aangeduid door de Regering en die de hoedanigheid van officieren van gerechtelijke politie zullen hebben.

Artikel 5 van de bijzondere wet van 16 juli 1993 tot vervolgediging van de federale staatsstructuur laat de gewesten inderdaad toe deze hoedanigheid toe te kennen aan beëdigde beampten van de Regering.

In uitvoering van dezelfde bepaling, wordt voorzien dat de processen-verbaal die opgesteld worden door de beëdigde beampten, en kracht van bewijs hebben behoudens bewijs van het tegendeel. Teneinde de volle eerbied van de rechten van de verdediging te verzekeren, moeten de processen-verbaal, binnen de acht werkdagen die volgen op de vaststelling van de overtreding, opgestuurd worden naar de overtreders.

Artikel 38

De inwerkingtreding van de ordonnantie in ontwerp zal de verjaring niet met zich meebrengen van alle vergunningen voor de exploitatie van een taxidienst, die afgegeven werden onder de huidige wet.

Deze vergunningen blijven geldig maar zullen onderworpen worden aan alle bepalingen van de ordonnantie vanaf het moment dat die in werking treedt en onder andere wat betreft de hernieuwing, de opschorting, de intrekking en de overdracht van de vergunning, onder voorbehoud van de bepalingen die volgen.

Celles-ci consistent par exemple dans l'absence de réponse dans les délais prévus aux demandes de renseignements formulées par l'administration, dans les retards dans les introductions des dossiers réclamés,...

Le montant des amendes qui pourront être infligées par le fonctionnaire délégué ne pourra dépasser 10.000 FB.

Dans cette limite, le montant des amendes pourra être périodiquement réadapté.

Les amendes seront recouvrées selon les modes de recouvrement des taxes levées par la Région.

Un recours administratif interne est prévu en la matière. Dans des cas où des circonstances particulières se justifieront, une remise des amendes pourra en effet être décidée.

Article 37

La recherche et le constat des infractions sont confiés aux agents assermentés de la Région désignés à cette fin par le Gouvernement et qui auront la qualité d'agents ou d'officiers de police judiciaire.

L'article 5 de la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat permet en effet aux Régions d'accorder cette qualité aux agents assermentés du Gouvernement.

En exécution de la même disposition, il est prévu que les procès-verbaux établis par ces agents assermentés feront foi jusqu'à inscription de faux. Afin d'assurer le plein respect des droits de la défense, les procès-verbaux devront être adressés aux contrevenants dans les huit jours ouvrables suivant la constatation de l'infraction.

Article 38

L'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet n'entraînera pas la préemption de toutes les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées sous l'empire de la loi actuelle.

Ces autorisations demeureront valables mais seront soumises dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance à toutes les dispositions de celle-ci et notamment en matière de renouvellement, de suspension, de retrait et de cession sous réserve des dispositions qui suivent.

Voor het grote aantal vergunningen die afgegeven werden onder de huidige wet en die aflopen in 1995, wordt van rechtswege een automatische verlenging voorzien van deze vergunningen tot 30 juni 1996, aan de ene kant om de exploitanten de mogelijkheid te geven zich te schikken naar de bepalingen van de nieuwe wetgeving en aan de andere kant om het bestuur zelf toe te laten alle nodige maatregelen, die deze hervorming vereist, te nemen.

Artikel 39

Zoals uiteengezet in de memorie van toelichting, waren de overdrachten van exploitatievergunningen voor taxidiensten een van de grootste bekende problemen onder de huidige wet.

Teneinde de exploitanten, die nu over een exploitatievergunning voor een taxidienst beschikken, niet te benadelen, wordt voorzien dat de nieuwe bepalingen inzake overdracht slechts vanaf 1 juli 1996 van toepassing zullen zijn op oude vergunningen. Daarentegen zullen de nieuwe beschikkingen meteen van toepassing zijn op de exploitatievergunningen, die na de inwerkingtreding van de ordonnantie afgegeven zouden worden.

Artikel 40

Teneinde tegemoet te komen aan de concrete toestand van exploitanten die veel in de taxisector geïnvesteerd hebben, wordt voorzien dat de huidige bepalingen inzake overdracht voor hen van toepassing zullen blijven tot de dag van de definitieve stopzetting van hun activiteiten.

Ze mogen uitzonderlijk hun vergunning aan meerdere cessionarissen overdragen door die te verdelen.

Artikel 41

Vermits de exploitanten van diensten voor het verhuuren van voertuigen met chauffeur tot nu toe door geen enkele bijzondere wetgeving gereguleerd worden, zijn het aantal en de identiteit ervan niet gekende gegevens voor het bestuur.

Daarom voorziet dit artikel de verplichting voor elke exploitant van dit type dienst om zich bij het bestuur bekend te maken binnen de drie maanden die volgen op de inwerkingtreding van de ordonnantie. Een eerste vergunning zal automatisch toegekend worden voor een duur van één jaar.

Deze vergunning zal hernieuwd mogen worden voorzover de bepalingen van de ordonnantie nageleefd worden.

Elke exploitant die zijn vergunning, niet binnen voormelde termijn en van rechtswege, zou afhalen wordt beschouwd als een exploitant van een dienst voor het verhuuren

Pour un grand nombre d'autorisations délivrées sous l'empire de la loi actuelle venant à expiration en 1995, il est prévu une prorogation de plein droit et automatique de la durée de ces autorisations jusqu'au 30 juin 1996, d'une part pour permettre aux exploitants de se conformer aux dispositions de la nouvelle législation et d'autre part pour permettre à l'administration elle-même de prendre toutes les mesures d'organisation que la réforme implique.

Article 39

Comme développée dans l'exposé général, les cessions d'autorisations d'exploiter un service de taxis ont représenté un des plus importants problèmes connus sous l'empire de la loi actuelle.

Afin de ne pas léser les exploitants disposant actuellement d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, il est prévu que les dispositions nouvelles en matière de cession ne seront applicables aux autorisations anciennes qu'à partir du 1^{er} juillet 1996. Il va de soi que les dispositions nouvelles seront immédiatement applicables aux autorisations d'exploiter qui seraient délivrées après l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Article 40

Afin de répondre à la situation concrète d'exploitants de longue date qui ont beaucoup investi dans le secteur du taxi, il est prévu que les dispositions actuelles en matière de cession leur demeureront applicables jusqu'au jour de leur cessation définitive d'activité.

A titre exceptionnel, ils peuvent céder leur autorisation en la divisant entre plusieurs cessionnaires.

Article 41

Les exploitants de services de location de voitures avec chauffeur n'étant actuellement visés par aucune réglementation particulière, leur nombre et leur identité constituent des données inconnues de l'administration.

Cet article prévoit dès lors l'obligation pour tout exploitant de ce type de service de se faire connaître de l'administration dans les trois mois de l'entrée en vigueur de l'ordonnance. Une première autorisation d'exploiter sera accordée de manière automatique à ces exploitants pour une première période d'un an.

Cette autorisation pourra être renouvelée dans le respect des dispositions de l'ordonnance.

Tout exploitant qui ne retirerait pas son autorisation de plein droit dans le délai précité sera considéré comme exploitant un service de location de voitures avec chauffeur

van voertuigen met chauffeur zonder vergunning en is zodus, in uitvoering van artikel 48 van de ordonnantie strafbaar.

Artikel 42

Dit artikel vergt geen bijzonder commentaar.

Artikelen 43 en 44

Deze bepalingen roepen geen bijzonder commentaar op.

Artikel 45

Deze bepalingen roepen geen bijzonder commentaar op.

De uitzondering die artikel 10 beoogt, is verantwoord door de beschouwingen uiteengezet in artikel 39.

De bepaling bedoeld in alinea 3 wordt genomen om het nieuwe fiscale stelsel te doen overeenstemmen met een kalenderjaar.

sans autorisation et dès lors punissable en application de l'article 35 de l'ordonnance.

Article 42

Cette disposition n'appelle aucun commentaire particulier.

Articles 43 et 44

Ces dispositions n'appellent aucun commentaire particulier.

Article 45

Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier.

L'exception visant l'article 10 se justifie par les considérations développées à propos de l'article 39.

Celle visée à l'alinéa 3 est prise dans le souci de faire correspondre le nouveau régime fiscal avec le début d'une année civile.

Voorontwerp van ordonnantie

betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur

De Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister die de taxidiensten tot zijn bevoegdheid heeft,

BESLUIT:

De Minister tot wiens bevoegdheid de taxidiensten behoren, wordt gelast, namens de Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, het volgend ontwerp van ordonnantie in te dienen :

EERSTE HOOFDSTUK 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 dit besluit verstaat men onder:

- 1° taxidiensten:
de bezoldigde vervoerdiensten van personen, met bestuurder, door middel van automobielen die aan de volgende eisen voldoen:
- het voertuig, van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, naar 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;
 - 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;
 - 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 Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
 - 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 taxidiensten zijn en die verzekerd zijn 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 Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- 4° Raad: de Brusselse Hoofdstedelijke Gewestraad.

Worden niet beschouwd als taxidiensten, noch als diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, de diensten voor het vervoeren van personen die

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre ayant les services de taxis dans ses attributions;

ARRETE:

Le Ministre ayant les services de taxis dans ses attributions est chargé de présenter, au nom du Gouvernement, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance suivant:

CHAPITRE PREMIER 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:
- le véhicule, de type voiture, voiture mixte ou minibus, au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leur remorque, 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;
 - 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;
 - 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;
 - 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° 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

regelmatige diensten, gespecialiseerde regelmatige diensten of tijdelijke diensten zijn naar de zin van het wetsbesluit 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 I 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.

Enkel de exploitanten die houder zijn van een door de Regering afgegeven vergunning mogen ritten afleggen waarvan het vertrekpunt 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, aan 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;
- 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.

Naar 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 10 voertuigen exploiteert.

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 I 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.

Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des courses dont le point de départ est situé 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° 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.

Artikel 5

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst en aan 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 sociale 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 beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die krachtens § 1 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 vergunningsakte vermelde omstandigheden, die afwijking wettigen.

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

- 1° zware inbreuk op de bepalingen van deze ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of op de voorwaarden van de exploitatievergunning;
- 2° zware inbreuk op de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument;
- 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.

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 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° en cas d'infraction grave aux dispositions de la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions de l'autorisation d'exploiter;
- 2° en cas d'infraction grave aux 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 justifier de motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés.

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 de sociale en de boekhoudkundige wetgeving niet naleeft;
- 7° 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 eraan 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 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 "vervangingsvoertuig" 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.

Naar 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 eraan gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 9

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

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 ne respecte pas la législation sociale et la législation comptable;
- 7° 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 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 la forme de celle-ci et les mentions qui doivent y figurer.

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.

Artikel 10

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

Mits 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 verderzetten tot de vervaldatum van de lopende vergunning;
- 2° kan een rechtspersoon de exploitatie een natuurlijke persoon die houder is van een vergunning verderzetten slechts wanneer deze houder zijn vergunning inbrengt in deze rechtspersoon en dat hij de meerderheidsvennoot opricht en blijft alsook de statutaire instelling die belast is met het dagelijks beheer.

Artikel 11

Omwille van behoorlijk bewezen 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.

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 verplichtingen, de bij deze vergunning behorende taken 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 mag overschrijden.

De beslissingen van de Regering, genomen in 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.

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 opschorsen van de vergunning tot het exploiteren verduidelijken.

Artikel 13

De op basis van artikel 4 afgegeven vergunningen geven aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en onverdeelbare taks, die door de Regering vastgelegd wordt.

AFDELING II
Het stationeren

Artikel 14

De Regering beslist, in voorkomend geval, één of meerdere perimeters vast te stellen binnen dewelke de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet aangerekend wordt. In dit geval legt zij er de grenzen van vast.

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

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.

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.

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.

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, aux 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 base de l'article 4 donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible fixée par le Gouvernement.

SECTION II
Du stationnement

Article 14

Le Gouvernement décide, s'il y a lieu, de fixer un ou des périmètres à l'intérieur duquel ou desquels le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte du client. Dans ce cas, il en fixe les limites.

De door de Regering vastgelegde grenzen van de perimeter mogen het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijden.

Artikel 15

Elke exploitant, die door de Regering ertoe gemachtigd wordt een taxidienst te exploiteren, mag de voertuigen 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 cliëntèle. Deze criteria kunnen door de Regering verduidelijkt worden;
- 2° Het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;
- 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.

Les limites des périmètres arrêtés par le Gouvernement peuvent excéder le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 15

Tout exploitant autorisé par le Gouvernement à exploiter un service de taxis est autorisé à faire occuper, par ses véhicules 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 voiture 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 point 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° 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.

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 de 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 taximeter, 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 mits 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 terbeschikking stelling van de taxi aan het publiek.

§ 2. - De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de vergunning om een taxi als uitzondering 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 eraan 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 32 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 afgeleverde 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 sociale 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 onderzoeksopdrachten toevertrouwd worden aan de administratieve diensten van de betrokken gemeente.

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

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.

§ 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 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}.

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 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 vergunningsakte vermelde omstandigheden die afwijking wettigen.

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

- 1° zware inbreuk op de bepalingen van deze ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of op de voorwaarden van de exploitatievergunning;
- 2° zware inbreuk op de bepalingen van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument.
- 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 naleeft;
- 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 eraan 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 exploitant die hetzij eigenaar is van het 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.

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 vermeldingen die erop moeten voorkomen.

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° en cas d'infraction grave aux dispositions de la présente ordonnance, aux arrêtés pris en exécution de celle-ci ou aux conditions de l'autorisation d'exploiter;
- 2° en cas d'infraction grave aux 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 ne respecte pas 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.

Par dérogation à l'alinéa 1er, 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.

Artikel 22

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

Artikel 23

De vergunning tot het exploiteren is persoonlijk, onverdeelbaar 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 voertuig, dat in de vergunningsakte vermeld wordt.

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

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 opschorsen van de vergunning tot het exploiteren verduidelijken.

Artikel 26

De op basis van artikel 17 afgegeven vergunningen voor de exploitatie van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur geven aanleiding tot het innen van een jaarlijkse en onverdeelbare taks, die door de Regering vastgelegd wordt.

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 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 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.

Article 26

Les autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrées sur base de l'article 17 donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible fixée par le Gouvernement.

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.

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 indien 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

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 onverdeelbare taks, die door de Regering vastgelegd wordt.

Artikel 32

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 voorbehouden voor de exploitanten van taxidiensten die beschikken over een vergunning.

De ondernemers 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.

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

Buiten de reclame die betrekking heeft 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.

Artikel 33

De Regering bepaalt het bedrag van de retributies die ten bate van het Gewest of van de door hem erkende controlelichamen moeten worden geïnd, tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten welke uit de toepassing van deze wet of van de in uitvoering ervan genomen besluiten voortspuiten.

Elke exploitant van een onderneming van taxidiensten of diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur moet gegevens betreffende zijn onderneming verstrekken aan de overheden die belast zijn met de afgifte van de vergunningen, indien deze er naar zouden vragen.

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

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 donnent lieu à la perception d'une surtaxe annuelle et indivisible fixée par le Gouvernement.

Article 32

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.

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.

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.

Article 33

Le Gouvernement établit le taux des redevances à percevoir au profit de la Région ou des organismes agréés par lui, pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la présente ordonnance ou des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

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.

Artikel 34

Er wordt een regionaal comité van advies opgericht.

Het comité wordt ermee gelast 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.

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.

Worden met dezelfde straffen gestraft, elke persoon die aan een voertuig, dat onderworpen wordt aan de bepalingen van deze ordonnantie en aan de uitvoeringsbesluiten ervan, het uiterlijk gegeven heeft 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 of de voertuigen waarmee de inbreuk gepleegd werd(en).

§ 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 beslag gelegd kunnen worden op het voertuig en dit zal tijdelijk geïmmobiliseerd worden. In dit geval bepaalt de rechter de duur van de inbeslagneming en wijst de garage aan waar het voertuig aan de ketting zal worden gelegd op kosten en risico van de overtreder.

§ 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 ingeval 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 of de medeplichtige. Dit voorrecht neemt onmiddellijk na dit, bepaald bij artikel 20, 5°, van de wet van 16 december 1851, rang.

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

Artikel 36

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.

Het bedrag van deze boetes mag niet hoger zijn dan 10.000 Bfr.

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.

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 véhicule pourra être saisi et immobilisé temporairement. En ce cas, le juge détermine la durée de la saisie et indique le garage où le véhicule sera mis à la chaîne, aux frais et risques du contrevenant.

§ 3. - Les dispositions du livre 1^{er} 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.

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.

Le montant de ces amendes ne peut dépasser 10.000 FB.

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

Deze boetes zullen geïnd worden volgens de heffingsregeling van de door het Gewest ingevorderde taksen.

De Regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken die de kwijtschelding van de boetes bedoeld in dit artikel beogen.

Artikel 37

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, duidt de Regering de ambtenaren en beampten 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 beampten 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 zonder vergunning, zich op een aan taxi's voorbehouden standplaats, bevindt.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beampten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die kracht van bewijs hebben behoudens bewijs van het tegendeel. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen acht dagen na vaststelling van de overtreding naar de delinquent gestuurd.

In geval van behoorlijk vastgestelde overtreding, mogen de bevoegde ambtenaren en beampten, op kosten en risico van de exploitant of van de overtreder, over gaan tot de inbeslagneming van het voertuig dat gebruikt werd voor het plegen van die overtreding, en dit voor een periode die geen zes maanden mag overschrijden.

De leden van de rijkswacht en van de gemeentelijke politie moeten aan de bevoegde personen bijstand verlenen.

HOOFDSTUK VI Overgangs-, opheffings- en slotbepalingen

AFDELING I Overgangsbepalingen

Artikel 38

De in 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.

Zonder afbreuk te doen aan 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 naar de voorwaarden voorzien 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 10 jaar voorafgaand aan de inwerkingtre-

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.

Les amendes sont recouvrées suivant les règles applicables en matière de recouvrement des taxes régionales.

Le Gouvernement ou son délégué statue sur les requêtes ayant pour objet la remise des amendes visées 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.

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.

En cas d'infraction dûment constatée, les fonctionnaires et agents préqualifiés peuvent procéder, aux frais et risques de l'exploitant ou du contrevenant, à la saisie du véhicule ayant servi à la commettre, pour une période qui ne peut excéder six mois.

Les membres de la gendarmerie et de la police communale doivent prêter main-forte aux agents qualifiés.

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

ding van deze ordonnantie en die de exploitatie van deze dienst definitief stopzetten.

Artikel 41

De natuurlijke- of rechtspersonen die daadwerkelijk een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur exploiteren op de dag van inwerking-treding van de ordonnantie, worden ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken binnen de twee maanden die volgen op de inwerking-treding van deze ordonnantie en volgens de modaliteiten die door de Regering vastgelegd worden.

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 toepassing tot de dag van de inwerking-treding van het besluit van de Regering dat in uitvoering van artikel 13 van deze ordonnantie genomen wordt.

Alle bepalingen van de uitvoeringsbesluiten 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

Zonder afbreuk te doen aan artikel 42 en te rekenen vanaf de datum van inwerking-treding van de bepalingen van deze ordonnantie, worden 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.

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 Slotbepalingen

Artikel 45

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het "*Belgisch Staatsblad*", op uitzondering van het artikel 10, die in werking zal treden op 1 juli 1996.

Brussel, 19 mei 1994.

Door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

De Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid,

Didier GOSUIN

De Voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Charles PICQUE

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 deux mois de l'entrée en vigueur de l'ordonnance selon les modalités fixées par le Gouvernement.

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 de la présente ordonnance.

Toutes les dispositions des arrêtés d'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 qu'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.

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 "*Moniteur Belge*", à l'exception de l'article 10 qui entre en vigueur le 1er juillet 1996.

Bruxelles, le 19 mai 1994

Par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre chargé du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau,

Didier GOSUIN

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

Charles PICQUE

Advies van de Raad van State

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 2 juni 1994 door de Minister van Huisvesting, Leefmilieu, Natuurbehoud, Waterbeleid en Monumenten en Landschappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie "inzake de taxidiensten en de verhuurdiensten van voertuigen met chauffeur", heeft op 18 januari 1995 het volgend advies gegeven:

Algemene opmerking

Uit de memorie van toelichting blijkt dat één van de belangrijkste oogmerken die de stellers van het ontwerp nastreven erin bestaat te voorkomen dat exploitanten van taxidiensten die houder zijn van vergunningen uitgereikt door plaatselijke overheden van andere gewesten dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, luidens de gebruikte bewoordingen een "oneerlijke en schadelijke concurrentiestrijd" vormen voor exploitanten van taxidiensten die beschikken over een vergunning verleend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Daartoe biedt 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.

Daaruit volgt dat de bestuurder van een voertuig dat gebruikt wordt voor een taxidienst die wordt geëxploiteerd vanuit een plaats die niet gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geen rit mag maken vanuit een plaats gelegen op het grondgebied van dat Gewest indien de exploitant van die dienst geen vergunning heeft gekregen, afgegeven met toepassing van de ontworpen ordonnantie.

Zulk een bepaling heeft tot gevolg dat de geldende rechtsordering wordt gewijzigd, aangezien artikel 14, § 3, van het koninklijk besluit van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten bepaalt:

"Elke chauffeur moet zodra hij vrij is, de personen opnemen die wensen zich te laten vervoeren, zelfs indien hij zich dan op het grondgebied van een andere gemeente bevindt dan waar de aan de exploitant gemachtigde standplaats gelegen is".

In dat geval dient geen bijzondere vergunning te worden aangevraagd.

De afdeling wetgeving van de Raad van State, waarbij een ontwerp-besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering was ingediend dat soortgelijke gevolgen zou hebben als artikel 3, tweede lid, van de ontworpen ordonnantie, heeft in een advies L. 22.995/9 geoordeeld dat het beschouwde besluit daardoor aangelegenheden regelde betreffende taxidiensten die zich uitstrekken over meer dan één gewest; de afdeling wetgeving bracht evenwel het volgende in herinnering:

"krachtens artikel 92bis, § 2, c, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen moeten de Gewesten voor die aangelegenheden echter samenwerkingsakkoorden sluiten en blijven, krachtens artikel 94, § 2, van dezelfde wet, de procedures, regelingen en feitelijke toestanden die op 1 januari 1989 bestonden, van kracht tot voor die aangelegenheid een samenwerkingsakkoord is gesloten".

De afdeling wetgeving heeft, toen zij vaststelde dat geen enkel akkoord was gesloten, verklaard dat de adviesaanvraag voorbarig was.

Voor de in artikel 3, tweede lid, van de ontworpen ordonnantie in uitzicht gestelde bepaling is tot dusver evenmin een samenwerkingsakkoord gesloten.

In een door de gemachtigden van de Regering toegezonden nota geeft de Staatssecretaris evenwel de stelling in overweging volgens welke de verplichting waarin artikel 92bis, § 2, c, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voorziet om een samenwerkingsakkoord te sluiten alleen van toepassing zou zijn voor het regelen van aangelegenheden betreffende taxiriten waarvan het vertrekpunt en de plaats van aankomst gelegen zijn op het grondgebied van verschillende gewesten.

Die stelling lijkt niet te kunnen worden bijgetreden.

Avis du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre du Logement, de l'Environnement, de la Conservation de la nature, de la Politique de l'eau et des Monuments et Sites de la Région de Bruxelles-Capitale, le 2 juin 1994, d'une demande d'avis sur un avant-projet d'ordonnance "relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur", a donné le 18 janvier 1995 l'avis suivant:

Observation générale

Il ressort de l'exposé des motifs que l'un des principaux objectifs poursuivis par les auteurs du projet consiste à éviter que des exploitants de services de taxis bénéficiant d'autorisations délivrées par des autorités locales d'autres régions que la Région de Bruxelles-Capitale ne fassent, selon les termes utilisés, une "concurrence déloyale préjudiciable" aux exploitants de services de taxis disposant d'une autorisation accordée dans la Région de Bruxelles-Capitale.

A cette fin, l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance en projet réserve 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.

Il en résulte que le conducteur d'un véhicule affecté à un service de taxis exploité au départ d'un endroit qui n'est pas situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut effectuer une course à partir d'un lieu situé sur le territoire de cette région, si l'exploitant de ce service n'a pas reçu une autorisation délivrée en application de l'ordonnance en projet.

Une telle disposition a pour effet de modifier l'ordonnancement juridique en vigueur, puisque en vertu de l'article 14, § 3, de l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis,

"tout conducteur est tenu, dès qu'il est libre, de prendre en charge les personnes qui désirent se faire transporter, même s'il se trouve à ce moment sur le territoire d'une autre commune que celle sur le territoire de laquelle l'exploitant est autorisé à faire stationner le véhicule",

et ce sans avoir à demander une autorisation particulière.

Saisi d'un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dont l'effet était analogue à celui de l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance en projet, la section de législation du Conseil d'Etat a, dans un avis L. 22.995/9, estimé que, ce faisant, l'arrêté envisagé réglait des questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région; or, rappelait la section de législation,

"ces opérations doivent faire l'objet d'un accord de coopération entre les régions, en vertu de l'article 92bis, § 2 c, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les procédures, règlements et situations de fait existant au 1er janvier 1989 demeurant en vigueur, en vertu de l'article 94, § 2, de la même loi, jusqu'à la conclusion d'un tel accord".

Constatant qu'aucun accord n'avait été conclu, la section de législation a déclaré que la demande d'avis était prématurée.

La disposition envisagée par l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance en projet n'a pas davantage fait l'objet, à ce jour, d'un accord de coopération.

Dans une note communiquée par les délégués du Gouvernement, le secrétaire d'Etat suggère toutefois la thèse selon laquelle l'obligation de conclure un accord de coopération prévue par l'article 92bis, § 2, c, de la loi spéciale du 8 août 1980 s'appliquerait seulement au règlement des questions relatives aux courses de taxis dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire de régions différentes.

Cette thèse ne paraît pas pouvoir être suivie.

De voormelde bepaling van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 vereist immers een samenwerkingsakkoord voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxidiensten, en niet de ritten, die zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één gewest.

Er bestaat krachtens die bepaling aldus bezwaar tegen dat een gewestelijke overheid eenzijdig bepalingen vaststelt met als specifiek doel op met als specifiek gevolg dat aangelegenheden worden geregeld die betrekking hebben op de uitoefening op het grondgebied van een gewest van activiteiten van taxidiensten die worden geëxploiteerd vanuit plaatsen die buiten het grondgebied van dat Gewest zijn gelegen.

Aangezien artikel 3, tweede lid, van de ontworpen ordonnantie tot gevolg heeft de bestuurder van een voertuig dat gebruikt wordt voor een taxidienst die geëxploiteerd wordt vanuit een plaats die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is gelegen, te verhinderen een rit te maken vanuit een plaats die buiten het grondgebied van dat Gewest is gelegen, als de exploitant van de dienst geen vergunning heeft gekregen verleend met toepassing van de ontworpen ordonnantie, moet over die bepaling een samenwerkingsakkoord met beide andere gewesten worden gesloten.

Het samenwerkingsakkoord moet hoe dan ook het volgende in acht nemen:

- het beginsel van het recht op de vrije keuze van beroepsarbeid neergelegd in artikel 23 van de Grondwet;
- het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid (1);
- het beginsel van het vrije verkeer van diensten (2).

Het ontbreken van zulk een samenwerkingsakkoord kan aanleiding geven tot het instellen van beroep op grond van kennelijke onbevoegdheid.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal zich er moeten over beraden of zij, door aan haar ontwerp een strekking te verlenen die beperkt is tot de taxidienst gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geen strengere regeling invoert dan die welke geldt voor de exploitanten van taxi's in de andere gewesten van het land en of het ontwerp zodoende nog wel beantwoordt aan het nagestreefde economische doel.

Voor het overige acht de Raad van State het nuttig de steller van het ontwerp opmerkelijk te maken op het volgende.

1. De artikelen 13, 26, 31, 32, derde lid, en 33 voorzien in de inning van verscheidene financiële heffingen die, naargelang van het geval, "taks" of "retributies" worden genoemd (3).

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft in verscheidene van haar adviezen (4) geoordeeld dat drie criteria kenmerkend zijn voor de belastingheffing:

- 1° de retributie moet de onmiddellijke tegenprestatie zijn voor een dienst en moet in verhouding staan tot de kostprijs ervan;
- 2° zij moet tevens de tegenprestatie zijn voor een dienst die speciaal wordt verstrekt aan een gebruiker en niet ten behoeve van de gemeenschap;
- 3° tot slot moet zij de tegenprestatie zijn voor een dienst waarop vrijwillig een betoep wordt gedaan.

(1) De gewesten zijn tot inachtneming van deze vrijheid verplicht krachtens artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de bijzonder wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(2) Deze vrijheid is zowel vastgelegd in het communautair recht (artikelen 59 en volgende en 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap) als in het interne recht (artikel 6, § 1, VI, derde lid, van de voormelde wet van 8 augustus 1980).

(3) In artikel 31 is er een discrepantie tussen de Franse tekst waarin het woord "surtaxe" staat en de Nederlandse tekst die het woord "taks" gebruikt.

(4) Zie onder meer het advies over het voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan het decreet van het Waalse Gewest van 30 april 1990 over de bescherming en de exploitatie van water dat tot drinkbaar water kan worden verwerkt (Gedr. St., C.R.W., zitt. 1989-1990, nr. 151/1, blz. 43 e.v.).

En effet, la disposition précitée de la loi spéciale du 8 août 1980 exige un accord de coopération pour le règlement des questions relatives, non pas aux courses, mais aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région.

Elle s'oppose ainsi à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une région, des activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région.

Comme l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance en projet a pour conséquence d'empêcher le conducteur d'un véhicule affecté à un service de taxis exploité au départ d'un endroit qui n'est pas situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale d'effectuer une course à partir d'un lieu situé sur le territoire de cette région, si l'exploitant du service n'a pas reçu une autorisation délivrée en application de l'ordonnance en projet, cette disposition doit faire l'objet d'un accord de coopération avec les deux autres régions.

En tout état de cause, l'accord de coopération doit respecter:

- le principe du droit au libre choix d'une activité professionnelle inscrite dans l'article 23 de la Constitution;
- le principe de la liberté du commerce et d'industrie (1);
- le principe de la liberté de prestation des services (2).

L'absence d'un tel accord de coopération constituerait un vice évident de compétence susceptible de donner lieu à un recours.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devra s'interroger si, en donnant à son projet une portée restreinte au service de taxis localisé dans la Région de Bruxelles-Capitale, il n'instaure pas un régime plus sévère que celui qui prévaut pour les exploitants de taxis dans les autres régions du pays et si, ce faisant, l'auteur du projet répond encore bien à l'objectif économique poursuivi.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat croit utile d'attirer l'attention de l'auteur du projet sur les observations suivantes.

1. Les articles 13, 26, 31, 32, alinéa 3, et 33 prévoient la perception de divers prélèvements financiers, dénommée, selon les cas, "taxe", "surtaxe" ou "redevance" (3).

Dans plusieurs de ses avis (4), la section de législation du Conseil d'Etat a considéré que trois critères distinguent la redevance de l'impôt:

- 1° la redevance doit être la contrepartie immédiate d'un service et être proportionnée au coût de celui-ci;
- 2° elle doit également être la contrepartie d'un service fourni spécialement à l'usage et non à la collectivité tout entière;
- 3° elle doit enfin être la contrepartie d'un service auquel il a été recouru volontairement.

(1) Le respect de cette liberté s'impose aux régions en vertu de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(2) Cette liberté est consacrée tant en droit communautaire (articles 59 et suivants et 75 du traité instituant la Communauté européenne) qu'en droit interne (article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi précitée du 8 août 1980).

(3) Dans l'article 31, il y a discordance entre le texte français où figure le mot "surtaxe" et le texte néerlandais qui utilise le mot "taks".

(4) Voir notamment l'avis sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 30 avril 1990 sur la protection et l'exploitation des eaux potabilisables (Doc. C.R.W., sess. 1989-1990, n° 151/1; pp. 43 et sv.).

Geen enkele van de in de ontworpen ordonnantie beschouwde heffingen voldoet aan die drie voorwaarden.

De genoemde heffingen zijn dus 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.

De artikelen 13, 26, 31, 32, derde lid, en 33 moeten worden herzien aan de hand van deze opmerking.

2. Volgens artikel 7, § 2, 1° en 2°, wordt de hernieuwing van de vergunning geweigerd in geval van "zware inbreuk op" de bepalingen van de ontworpen ordonnantie of op die van de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument.

Aldus gesteld kan de ontworpen tekst de indruk wekken dat de administratieve overheid waarbij de aanvraag om hernieuwing is ingediend, ermee belast wordt de precieze betekenis van de bedoelde feiten te bepalen aan de hand van een strafrechtelijke kwalificatie.

Dit kan evenwel niet worden aanvaard zolang een rechter de feiten niet vooraf als een misdrijf heeft gekwalificeerd en ze niet aan de persoon heeft toegerekend die hij strafrechtelijk verantwoordelijk acht (5).

De opmerking geldt eveneens voor de artikelen 12, 20 en 25.

3. Artikel 14 strekt ertoe artikel 11 te vervangen van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxiendiensten; dit artikel is als volgt gesteld :

"Art. 11. De Minister die de Economische Zaken in zijn bevoegdheid heeft stelt de grenzen vast van de perimeter binnen dewelke de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet aangerekend wordt.

Hij neemt deze beslissing op voorstel van de overheid die de vergunning heeft afgegeven of zo hij handelt op eigen initiatief na raadpleging van die overheid".

De vraag rijst of de regeling van die aangelegenheid tot de gewestelijke bevoegdheid behoort voor de aangelegenheden die betrekking hebben op de taxiendiensten dan wel op zij niet veeleer tot de uitsluitende bevoegdheid behoort van de federale overheid voor het prijsbeleid (6).

De stelling inzake de bevoegdheid van de gewesten die wordt geformuleerd in de nota van de Staatssecretaris kan niet worden bijgetreden.

Het bepalen van hetgeen conventioneel "tariefperimeters" wordt genoemd, beantwoordt immers aan een streven naar een politiek over de prijzen.

In dat opzicht is het veelbetekenend dat artikel 11 van de wet van 27 december 1974 de bevoegdheid om de grenzen van die perimeters vast te stellen heeft opgedragen aan de Minister tot wiens bevoegdheid Economische Zaken behoren en niet aan de Minister van Verkeerswezen.

Bovendien tonen de geldende federale bepalingen tot vaststelling van de maximumprijzen voor het vervoer met taxi's (7) aan het vaststellen van de "tariefperimeters" niet los kan worden gezien van het prijsbeleid van de federale overheid : die bepalingen, die zowel gegrond zijn op de wet betreffende de economische reglementering en de prijzen als op de wet van 27 december 1974 betreffende de taxiendiensten, stellen immers verschillende regels vast naargelang het "perimeterstelsel" al dan niet van toepassing is.

(5) Zie R.v.St., arresten Lostermans, nr. 18.258 van 4 mei 1977, en Goblet, nr. 26.145 van 5 februari 1986.

(6) Artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(7) Zie thans het ministerieel besluit van 28 januari 1991 houdende vaststelling van de maximumprijzen voor het vervoer met taxi's, meermaals gewijzigd.

Aucun des prélèvements envisagés par l'ordonnance en projet ne réunit ces trois conditions.

Lesdits prélèvements constituent donc des impôts, avec la conséquence que, conformément au principe de la légalité de l'impôt, c'est au législateur lui-même qu'il appartient d'en fixer l'assiette et le taux.

Les articles 13, 26, 31, 32, alinéa 3, et 33 doivent être revus à la lumière de cette observation.

2. Selon l'article 7, § 2, 1° et 2°, le renouvellement de l'autorisation est refusé en cas d'"infraction grave" aux dispositions de l'ordonnance en projet ou à celles de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur.

Ainsi rédigé, le texte en projet peut donner à penser que l'autorité administrative saisie de la demande de renouvellement est chargée de déterminer la portée des faits visés en fonction d'une qualification pénale.

Or, cela ne peut être admis tant qu'un juge n'a pas préalablement qualifié les faits d'infraction pénale et ne les a pas imputés à la personne qu'il estime pénalement responsable (5).

L'observation vaut également pour les articles 12, 20 et 25.

3. L'article 14 tend à remplacer l'article 11 de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, lequel est rédigé comme suit :

"Art. 11. Le ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions fixe les limites du périmètre à l'intérieur duquel le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte au client.

Il prend cette décision sur proposition de l'autorité qui a délivré l'autorisation ou, s'il s'agit d'initiative, après consultation de cette autorité".

Il convient de se demander si la réglementation de cette matière relève de la compétence régionale pour les questions relatives aux services de taxis ou si elle ne ressortit pas plutôt à la compétence exclusive de l'autorité fédérale pour la politique des prix (6).

La thèse de la compétence des régions, qui est développée dans la note du secrétaire d'Etat ne peut être suivie.

La détermination de ce qu'il est convenu d'appeler des "périmètres tarifaires" répond en effet à un souci de police des prix.

Il est significatif, à cet égard, que l'article 11 de la loi du 27 décembre 1974 ait attribué le pouvoir de fixer les limites de ces périmètres au ministre ayant les affaires économiques dans ses attributions, et non pas au ministre des communications.

En outre, les dispositions fédérales en vigueur fixant les prix maximaux pour le transport par taxis (7) montrent que l'on ne peut séparer la détermination des périmètres tarifaires de la politique des prix menée par l'autorité fédérale : ces dispositions, qui sont fondées aussi bien sur la loi sur la réglementation économique et les prix que sur la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, établissent en effet des règles différentes selon que le "régime du périmètre" est applicable ou ne l'est pas.

(5) Voir C.E., arrêts Lostermans, n° 18.258 du 4 mai 1977, et Goblet, n° 26.145 du 5 février 1986.

(6) Article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(7) Voir actuellement l'arrêté ministériel du 28 janvier 1991 fixant les prix maxima pour le transport par taxis, plusieurs fois modifié.

Daaruit blijkt niet alleen dat het vaststellen van de "tariefperimeters" voor de taxi's niet tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, maar tevens dat de aangelegenheid zich niet leent tot een gedifferentieerde regeling, hetgeen tot gevolg heeft dat de gewesten niet kunnen steunen op artikel 10 van de wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen om op dat gebied rechtsregels uit te vaardigen (8).

Artikel 14 moet dus vervallen.

4. Uit het ontworpen artikel 15 blijkt dat een taxi niet mag stationeren buiten de openbare weg indien de exploitant van de dienst waarvoor het voertuig wordt gebruikt geen eigenaar is van de standplaats of als hij, omdat hij er geen eigenaar van is, niet voldoet aan de in het tweede lid gestelde voorwaarden, te weten:

- 1° het volle genot hebben van de standplaats;
- 2° ervan doen blijken dat de standplaats zich binnen een gebouw of een garage bevindt bestemd voor de exploitatie van een dienst voor bezoldigd vervoer van personen;
- 3° een bijzondere vergunning krijgen van de Regering na een behoorlijk gerechtvaardigde aanvraag.

De vraag rijst of het onderscheid dat de ontworpen bepaling impliceert tussen de exploitanten van taxidiensten die, in voorkomend geval met een vergunning, hun voertuigen mogen laten stationeren op een standplaats buiten de openbare weg en de exploitanten die deze mogelijkheid niet hebben, voldoende gerechtvaardigd wordt door overwegingen die te maken hebben met het openbaar nut van de taxidiensten, op grond van welke overwegingen het gewest een besluit moet nemen wanneer het die aangelegenheid regelt.

Uit de commentaar op de artikelen en uit de nota van de Staatssecretaris blijkt dat de stellers van het ontwerp verscheidene motieven aanvoeren om de ontworpen bepaling te rechtvaardigen.

1° Eerst wordt gewezen op de noodzaak om een "ongecontroleerde uitbreiding" van het stationeren buiten de openbare weg te voorkomen, omdat een zodanige uitbreiding tot gevolg heeft dat de op de openbare weg gelegen standplaatsen minder worden bezet en dat daardoor het publiek dat zich naar die standplaatsen begeeft langer zal moeten wachten.

Er wordt tevens op gewezen dat het Gewest beoogt te voorkomen dat de standplaatsen zich bevinden op erg overwachte plaatsen, omdat zulks enerzijds de mensen kan ontmoedigen om een beroep te doen op andere vervoermiddelen dan privé-voertuigen en anderzijds omdat het daardoor moeilijker wordt toezicht te houden op de inachtneming van de reglementering.

Vastgesteld moet worden dat die overwegingen geenszins tot uiting komen in de ontworpen bepaling. In ieder geval verklaren zij onvoldoende waarom volgens die bepaling een taxi alleen buiten de openbare weg mag stationeren indien de exploitant van de dienst eigenaar is van de standplaats of indien hij voldoet aan de voorwaarden gesteld in het tweede lid.

2° Bovendien komt in de commentaar op de artikelen en in de nota van de Staatssecretaris het streven tot uiting om de praktijk tegen te gaan waarbij exploitanten van taxidiensten privé-standplaatsen huren in de nabijheid van bepaalde inrichtingen (hotels, warenhuizen, plaatsen waar voorstellingen worden gegeven...), waardoor zij bij voorrang de cliënteel van die inrichtingen naar zich toe kunnen trekken. Volgens de nota van de Staatssecretaris schaaft zulk een handelwijze "la rentabilité des exploitations qui ne peuvent y recourir", met alle gevolgen van dien op het stuk van de kwaliteit van de dienst: "à rentabilité moindre, correspond inmanquablement un véhicule moins bien entretenu, moins vite remplacé, impossibilité financière d'équiper les véhicules de dispositif de protection des chauffeurs...".

(8) Volgens de rechtspraak van het Arbitragehof bestaat een van de vereisten opdat een beroep kan worden gedaan op artikel 10 van de bijzondere wet erin dat de aan de Staat voorbehouden aangelegenheid zich moet lenen tot een gedifferentieerde regeling (arrest nr. 7 van 20 december 1985, nr. 66 van 30 juni 1988, nr. 67 van 9 november 1988, nr. 40/91 van 19 december 1991, nr. 32/92 van 23 april 1992 en nr. 4/93 van 21 januari 1993).

Il en résulte que non seulement la détermination des périmètres tarifaires pour les taxis n'entre pas dans la compétence des régions, mais aussi que la matière ne se prête pas à un règlement différencié, ce qui a pour effet d'empêcher les régions de se fonder sur l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles pour légiférer en ce domaine (8).

L'article 14 doit donc être omis.

4. Il résulte de l'article 15 en projet qu'un taxi ne peut stationner en dehors de la voie publique si l'exploitant du service auquel le véhicule est affecté n'est pas propriétaire du lieu de stationnement ou si, n'en étant pas propriétaire, il ne remplit pas les conditions prévues à l'alinéa 2, à savoir:

- 1° avoir l'entière jouissance de l'emplacement;
- 2° justifier de ce que l'emplacement se trouve à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un garage destiné à l'exploitation d'un service de transport rémunéré de personnes;
- 3° obtenir une autorisation particulière du Gouvernement, à la suite d'une demande dûment justifiée.

Il convient de se demander si la distinction qu'implique la disposition en projet entre les exploitants de services de taxis qui peuvent, le cas échéant moyennant autorisation, faire occuper par leurs véhicules un lieu de stationnement situé en dehors de la voie publique et les exploitants qui n'ont pas cette faculté, est suffisamment justifiée par des considérations tenant à l'utilité publique des services de taxis, considérations en fonction desquelles la région doit se déterminer lorsqu'elle réglemente cette matière.

Il ressort du commentaire des articles et de la note du secrétaire d'Etat que les auteurs du projet justifient la disposition en projet invoquant divers motifs.

1° Il est d'abord fait état de la nécessité d'éviter une "prolifération incontrôlée" de stationnements en dehors de la voie publique, une telle prolifération ayant pour conséquence que les stations de taxis situées sur la voie publique sont moins occupées et que, de ce fait, le public qui se rend à ces stations voit son délai d'attente allongé.

Il est aussi fait état de ce que la région entend éviter que les lieux de stationnement ne soient trop imprévisibles, pareille imprévisibilité étant de nature, d'une part, à décourager le recours à des modes de transport alternatifs à l'usage des voitures privées et, d'autre part, à rendre plus difficile la surveillance du respect de la réglementation.

L'on se doit de constater que ces considérations ne trouvent guère de reflet dans la disposition en projet. En tout cas, elles ne suffisent pas à expliquer pourquoi celle-ci n'admet le stationnement des taxis en dehors de la voie publique que si l'exploitant du service est propriétaire du lieu de stationnement ou s'il remplit les conditions qu'énonce l'alinéa 2.

2° Par ailleurs, le commentaire des articles et la note du secrétaire d'Etat expriment le souci d'empêcher la pratique par laquelle des exploitants de services de taxis louent des emplacements privés à proximité de certaines installations (hotels, grands magasins, lieux de spectacle,...), ce qui leur permet de drainer de manière privilégiée la clientèle fréquentant ces installations. Selon la note du secrétaire d'Etat, une telle pratique a pour effet "de porter préjudice à la rentabilité des exploitations qui ne peuvent y recourir", avec les conséquences qui en résultent pour la qualité du service: "à rentabilité moindre, correspond inmanquablement un véhicule moins bien entretenu, moins vite remplacé, impossibilité financière d'équiper les véhicules de dispositif de protection des chauffeurs...".

(8) Selon la jurisprudence de la Cour d'arbitrage, l'une des conditions requises pour que le recours à l'article 30 de la loi spéciale soit admissible consiste en ce que la matière réservée à la compétence de l'Etat doit se prêter à un règlement différencié (arrêt n° 7 du 22 décembre 1985, n° 66 du 30 juin 1988, n° 67 du 9 novembre 1988, n° 40/91 du 19 décembre 1991, n° 32/92 du 23 avril 1992, et n° 4/93 du 21 janvier 1993).

Het is niet duidelijk in welk opzicht die praktijk op zich misbruiken zou doen ontstaan. Bovendien lijkt het verband dat tussen de ontworpen bepaling en het openbaar nut van de taxidiensten wordt gelegd, zeer indirect en twijfelachtig.

Nu kan het gewest echter regels vaststellen om de rendabiliteit van de taxibedrijven te waarborgen, doch alleen indien op voldoende overtuigende wijze wordt aangetoond dat deze dienst aan de bevolking het algemeen nut dient.

Indien aan die voorwaarde niet voldaan is, moeten de bedoelde bepalingen beschouwd worden als behorende tot het mededingingsrecht, een aangelegenheid waarvoor alleen de federale overheid bevoegd is (9).

5. Artikel 35, § 1, derde lid, bepaalt dat de rechter in alle vermelde gevallen de "inbeslagneming" (lees: verbeurdverklaring) beveelt van een voertuig waarmee een strafbaar feit is gepleegd. Aldus wijkt dit artikel af van artikel 42, 1°, van het Strafwetboek, naar luid waarvan de bijzondere verbeurdverklaring alleen wordt toegepast op zaken die het voorwerp van een strafbaar feit zijn of die gediend hebben of bestemd waren tot het plegen van dat strafbare feit, wanneer zijn het eigendom zijn van de veroordeelde. Daaruit vloeit voort dat de ontworpen bepaling, in zoverre zij voorziet in de verbeurdverklaring van een voertuig dat niet aan de veroordeelde toebehoort, een straf invoert waarin boek 1 van het Strafwetboek niet voorziet.

Zo voert paragraaf 2, tweede lid, eveneens een straf in waarin boek 1 van het Strafwetboek niet voorziet, doordat deze bepaling aan de rechter de bevoegdheid verleent om de inbeslagneming en de tijdelijke oplegging van voertuigen te bevelen, wat onder meer tot gevolg lijkt te hebben dat de regel vervat in artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, naar luid waarvan de bijzondere verbeurdverklaring toepasselijk op de zaken genoemd in artikel 42, 1°, steeds wordt uitgesproken in het geval van een wanbedrijf, geen toepassing vindt.

Krachtens artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus tot hervorming der instellingen is voor die bepalingen evenwel het eensluidend advies van de Ministerraad vereist, een advies dat in het onderhavige geval niet is aangevraagd.

Wil de tekst voorts bestaanbaar zijn met artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, in samenhang met artikel 1 van het eerste aanvullende protocol bij dat Verdrag, dan moet deze voorschrijven dat de verbeurdverklaring, de inbeslagneming en de tijdelijke oplegging van een voertuig dat aan een ander persoon toebehoort dan de dader van het strafbare feit, alleen kunnen worden uitgesproken nadat de eigenaar van het goed in rechte is opgeroepen en de gelegenheid heeft gehad zijn verweermiddelen uiteen te zetten.

6. Volgens de gemachtigden van de Regering zijn de geldboeten in het ontworpen artikel 36 niet van strafrechtelijke aard.

In een aantal adviezen is gesteld dat een administratieve geldboete geen straf vormt indien ze een verplichting van administratieve aard bestraft en het bedrag ervan beperkt is, zoals in de ontworpen bepaling het geval is (10).

(9) Artikel 6, § 1, VI, vijfde lid, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(10) Zie inzonderheid het advies over een voorontwerp van wet betreffende de toelating van vluchtelingen tot het grondgebied, waarbij de procedure tot erkenning van de hoedanigheid van vluchteling wordt vastgesteld en waarbij aan de vervoerders bepaalde verplichtingen met betrekking tot de toegang van vreemdelingen tot het grondgebied worden opgelegd (Gedr. St. Kamer, 689/1-86/87, blz. 30); zie ook het advies over een voorontwerp van wet houdende fiscale en financiële bepalingen (Gedr. St. Senaat, zitting 1992-1993, nr. 762/1, blz. 85 en 86) en het advies L. 23.873/2 over een voorontwerp van wet tot wijziging van het artikel 74/2 van en tot invoering van een nieuw artikel 74/4bis in de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (Gedr. St. Senaat, 1994-1995, nr. 1272/1 van 23 december 1994).

L'on ne voit pas en quoi la pratique envisagée serait, par elle-même, constitutive d'abus. En outre, le rapport qui est fait entre la disposition en projet et l'utilité publique des services de taxis paraît fort indirect et aléatoire.

Or, si la région peut prendre des dispositions tendant à assurer la rentabilité d'entreprises de taxis, c'est uniquement à la condition qu'il soit établi de manière suffisamment convaincante qu'il y va de l'utilité publique du service assuré à la population.

Si cette condition n'est pas remplie, les dispositions envisagées doivent être considérées comme relevant du droit de la concurrence, matière de compétence exclusivement fédérale (9).

5. En chargeant le juge d'ordonner, dans tous les cas qu'il vise, la confiscation d'un véhicule à l'aide duquel une infraction a été commise, l'article 35, § 1^{er}, alinéa 3, déroge à l'article 42, 1^o, du Code pénal, qui n'envisage la confiscation spéciale de choses formant l'objet d'une infraction ou ayant servi ou été destinées à la commettre, que si la propriété en appartient au condamné. Il s'ensuit qu'en tant qu'elle prévoit la confiscation d'un véhicule n'appartenant pas au condamné, la disposition en projet établit une peine non prévue au livre I^{er} du Code pénal.

De même, en donnant au juge le pouvoir d'ordonner la saisie et l'immobilisation temporaire de véhicules - ce qui paraît avoir notamment pour effet d'écarter l'application de la règle, énoncée par l'article 43, alinéa 1^{er}, du Code pénal, selon laquelle la confiscation spéciale s'appliquant aux choses visées au 1^o de l'article 42 est toujours prononcée en cas de délit -, le paragraphe 2, alinéa 2, établit également une peine que ne prévoit pas le livre I^{er} du Code pénal.

Or, en vertu de l'article 11, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ces dispositions doivent recueillir l'avis conforme du conseil des ministres, lequel, en l'espèce, n'a pas été sollicité.

En outre, pour être compatible avec l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, combiné avec l'article 1^{er} du premier protocole additionnel à cette convention, le texte doit prévoir que la confiscation, la saisie et l'immobilisation temporaire d'un véhicule appartenant à une personne autre que l'auteur de l'infraction ne peuvent être prononcées qu'après que le propriétaire du bien aura été appelé au procès et aura eu l'occasion de faire valoir ses moyens de défense.

6. Selon les délégués du Gouvernement, les amendes prévues par l'article 36 en projet n'ont pas de caractère pénal.

Il a été dit dans certains avis qu'une amende administrative n'est pas constitutive d'une peine lorsque, comme tel est le cas dans la disposition en projet, cette amende sanctionne une obligation de caractère administratif et qu'elle est d'un montant réduit (10).

(9) Article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 5, 4°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(10) Voir en particulier l'avis sur un avant-projet de loi concernant l'admission de réfugiés sur le territoire, fixant la procédure de reconnaissance de la qualité de réfugié et imposant aux transporteurs certaines obligations relatives à l'accès des étrangers au territoire (Doc. Chambre, 689/1-86/87, p. 30); voir aussi l'avis sur un avant-projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (Doc. Sénat, sess. 1992-1993, n° 762/1, pp. 85 et 86) et l'avis L. 23.873/2 sur un avant-projet de loi modifiant l'article 74/2 de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers et y insérant un article 74/4bis nouveau (Doc. Sénat, 1994-95, n° 1272/1 du 23 décembre 1994).

Bij het onderzoek van deze kwestie moet echter ook rekening worden gehouden met de evolutie die de rechtspraak van het Europese Hof voor de rechten van de mens heeft gekend, inzonderheid in het arrest Oztürk (11) en in het arrest Lutz (12) (13).

Uit deze arresten vloeit voort dat inzonderheid twee criteria in aanmerking moeten worden genomen bij de beoordeling of in het geval van "strafvervolgging" op een administratieve straf de garanties van toepassing zijn die, zijn voorgeschreven bij artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamenteel vrijheden, te weten het criterium van de aard van het strafbare feit en dat van de aard en de omvang van de straf die aan betrokkene kan worden opgelegd. In het arrest Lutz heeft het Hof het volgende opgemerkt:

"pour que l'article 6 s'applique au titre des mots "accusation en matière pénale", il suffit que l'infraction en cause soit, par nature, "pénale" au regard de la Convention ... ou ait exposé l'intéressé à une sanction qui, par sa nature et son degré de gravité, ressortit en général à la "matière pénale".

Bij de beoordeling of een strafbaar feit uit de aard der zaak van strafrechtelijke aard is, moet eerst worden nagegaan op wie de geschonden rechtsregel betrekking heeft: betreft het een rechtsregel die het publiek in het algemeen aanbelangt, of integendeel een rechtsregel die slechts voor een bepaalde groep van personen met een bijzondere rechtspositie geldt? Zo ja, dan is de sanctie van strafrechtelijke aard indien ze repressief is, indien ze de dader van het strafbare feit beoogt te straffen. In dat geval kunnen volgens de arresten Oztürk en Lutz de omstandigheid dat het strafbare feit en bepaalde graad van ernst niet vertoont en de relatieve geringheid van de straf aan dat strafbare feit zijn intrinsiek strafrechtelijk karakter niet ontnemen (14).

Zoals J. Velu en R. Ergéc opmerken, wordt het criterium van de graad van ernst van de straf vooral in aanmerking genomen om in het kader van de gedragingen binnen een bepaalde maatschappelijke kring het tuchtrechtelijke aspect te onderscheiden van het strafrechtelijke aspect (15).

Indien het voorgaande wordt toegepast op de ontworpen bepaling, kan blijkbaar worden gesteld:

- a) dat de in de ontworpen bepaling voorgeschreven administratieve boete, in zoverre ze toepasselijk is op "elke persoon waarvan het voertuig zich op een standplaats, voorbehouden aan taxi's, bevindt", dit wil zeggen op iedere weggebruiker, van strafrechtelijke aard is omdat ze het publiek in het algemeen aanbelangt en omdat moeilijk kan worden betwist dat ze repressief is;
- b) dat kan worden beschouwd dat de boete, in zoverre ze toepasselijk is op de in de ontworpen ordonnantie omschreven personen, dit wil zeggen op een bepaalde groep personen die een bijzondere band hebben met de overheden en diensten belast met de toepassing van de ordonnantie, geen strafrechtelijke straf is, omdat ze verplichtingen van administratieve aard bestraft en omdat het bedrag van die boete beperkt is.

(11) Arrest van 21 februari 1984, reeks A, nr 73.

(12) Arrest van 25 augustus 1987, reeks A, nr. 123.

(13) In dat verband, lees inzonderheid, J. VELU en R. ERGEC, "La Convention européenne des droits de l'homme" in Rép. prat. dr. belge, anv. VII, Bruylant, 1990, nrs. 445 en 447; A. DE NAUW, Les métamorphoses administratives du droit pénal de l'entreprise, Mys & Breesch, 1994, blz. 58 e.v.

(14) Zie ook het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State over een voorontwerp van het betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten, Gedr. St. Senaat, zitting 1990-1991, nr. 1417/1, blz. 41, en het advies over een voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1994, Gedr. St. Vlaamse Raad, zitting 1993-1994, nr. 415/1, blz. 135 e.v.

(15) Op. cit., nr. 445.

Toutefois, l'on doit aussi, pour l'examen de cette question, avoir égard aux développements qu'a connus la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, notamment dans l'arrêt Oztürk (11) et dans l'arrêt Lutz (12) (13).

Il ressort de ces arrêts que deux critères retiennent spécialement l'attention, pour déterminer si une sanction administrative est soumise aux garanties que prévoit l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales en cas d'"accusation en matière pénale": celui de la nature de l'infraction et celui de la nature et du degré de gravité de la sanction que risque de subir l'intéressé. Dans l'arrêt Lutz, la Cour a relevé que,

"pour que l'article 6 s'applique au titre des mots "accusation en matière pénale", il suffit que l'infraction en cause soit, par nature, "pénale" au regard de la Convention ... ou ait exposé l'intéressé à une sanction qui, par sa nature et son degré de gravité, ressortit en général à la "matière pénale".

Pour décider si une infraction est pénale par nature, il convient d'abord d'avoir égard à l'objet de la norme transgressée: s'agit-il d'une norme concernant le public en général, par opposition à une norme s'adressant à un groupe déterminé de personnes, doté d'un statut particulier? Dans l'affirmative, la sanction a un caractère pénal si elle poursuit un but répressif, si elle tend à punir l'auteur de l'infraction. En ce cas, selon les arrêts Oztürk et Lutz, la circonstance que l'infraction n'atteint pas un certain degré de gravité et la faiblesse relative de la sanction ne sauraient retirer à une infraction son caractère pénal intrinsèque (14).

Comme le relèvent J. Velu et R. Ergéc, le critère du degré de la sévérité de la sanction est surtout pris en considération pour distinguer le disciplinaire du pénal relativement aux comportements s'inscrivant dans un groupe sociale particulier (15).

Si l'on applique cet enseignement à la disposition en projet, l'on peut, semble-t-il, affirmer:

- a) qu'en tant qu'elle s'applique à "toute personne dont le véhicule occupe, sans autorisation, un emplacement réservé aux taxis", c'est-à-dire à tout usager de la route, l'amende administrative prévue par la disposition en projet présente un caractère pénal, puisqu'elle concerne le public en général et qu'il paraît difficilement contestable qu'elle poursuit un but répressif;
- b) que, dans la mesure où elle s'applique aux personnes visées par l'ordonnance en projet, c'est-à-dire à un groupe déterminé de personnes qui ont un lien particulier avec les autorités et services chargés de l'application de l'ordonnance, l'amende peut, dès lors qu'elle sanctionne des obligations de caractère administratif et qu'elle est d'un montant réduit, ne pas être considérée comme une sanction pénale.

(11) Arrêt du 21 février 1984, série A, n° 73.

(12) Arrêt du 25 août 1987, série A, n° 123.

(13) A ce propos, lire spécialement J. VELU et R. ERGEC, "La Convention européenne des droits de l'homme" in Rép. prat. dr. belge, compl. VII, Bruylant, 1990, n°s 445 et 447; A. DE NAUW, Les métamorphoses administratives du droit pénal de l'entreprise, Mys & Breesch, 1994, pp. 58 et sv.

(14) Voir aussi l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat sur un avant-projet de loi sur l'exercice des activités ambulantes et l'organisation des marchés publics, Doc. Sénat, sess. 1990-1991, n° 1417/1, p. 41, et l'avis sur un avant-projet de décret de la Communauté flamande portant des dispositions d'accompagnement du budget 1994, Doc. Vlaamse Raad, session 1993-1994, n° 415/1, pp. 135 et sv.

(15) Op. cit., n° 445.

In zoverre de ontwerpen bepaling een strafrechtelijke straf invoert, is overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen daaromtrent het eensluidend advies van de Ministerraad vereist, daar ze een straf invoert waarin boek I van het Strafwetboek niet voorziet. Voorts moeten in die bepaling de in strafzaken vereiste garanties worden ingebouwd, ongeacht of zij vastgelegd zijn in het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden of in het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, dan wel of ze voortvloeien uit de algemene beginselen van het strafrecht (16).

7. Met betrekking tot artikel 37, eerste lid, vloeit uit artikel 11, derde lid, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen voort dat een Gemeenschap of een Gewest de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie alleen kan verlenen aan de "beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of Gewestregering of van instellingen die onder het gezag of het toezicht van de Gemeenschaps- of Gewestregering ressorteren".

Een Gewest kan derhalve de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie niet toekennen aan gemeentelijke ambtenaren of beambten.

Bovendien kunnen ambtenaren van een Gewest alleen met de ene of de andere van die hoedanigheden worden bekleed indien ze beëdigd zijn, wat inhoudt dat zijn in die hoedanigheid hun eed afleggen. Een Gewest kan die hoedanigheid dus alleen toekennen indien het in een zodanige eedaflegging voorziet.

8. Volgens de gemachtigden van de Regering is de inbeslagneming waarvan sprake is in artikel 37, vierde lid, eveneens een eenvoudige maatregel van administratieve politie. Deze stelling lijkt moeilijk verdedigbaar, daar de betrokken voertuigen op zich en los van de omstandigheden waarin ze aangewend worden, geen gevaarlijke voorwerpen blijken te zijn die voor een periode die tot zes maanden kan gaan, uit het verkeer behoeven te worden genomen.

De in de ontworpen bepaling voorgeschreven inbeslagneming blijkt al evenmin tot doel te hebben bewijsmateriaal te verzamelen en te bewaren, zoals het geval is met de inbeslagneming voorgeschreven bij de artikelen 35 en volgende van het Wetboek van Strafvordering.

In werkelijkheid lijkt de inbeslagneming, zoals ze wordt voorgeschreven in de ontworpen tekst, rechtstreeks tot doel te hebben bij te dragen tot de bestraffing van de strafbare feiten gepleegd met behulp van de voertuigen waarop ze van toepassing is. Zulk een maatregel moet als een straf worden aangemerkt. Overeenkomstig artikel 11, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vereist deze het eensluidend advies van de Ministerraad, omdat een straf wordt ingevoerd waarin boek I van het Strafwetboek niet voorziet. Bovendien moet die maatregel gepaard gaan met het bieden van de in strafzaken vereiste garanties. Tevens moet, indien de dader van het strafbare feit niet de eigenaar van het voertuig is, aan de eigenaar de gelegenheid worden geboden zich te verklaren.

En tant qu'elle institue une sanction pénale, la disposition en projet doit, conformément à l'article 11, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, recueillir l'avis conforme du conseil des ministres, puisqu'elle établit une peine qui ne prévoit pas le livre 1er du Code pénal. En outre, elle doit assurer la réalisation des garanties qui sont requises en matière pénale, que ces garanties soient consacrées par la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ou par le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, ou qu'elles résultent des principes généraux du droit pénal (16).

7. Concernant l'article 37, alinéa 1°, il résulte de l'article 11, alinéa 3, 1°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qu'une communauté ou une région ne peut accorder la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire qu'aux "agents assermentés du Gouvernement de Communauté ou de Région ou d'organismes ressortissant à l'autorité ou au contrôle du Gouvernement de Communauté ou de Région".

La qualité d'agent ou celle d'officier de police judiciaire ne peut donc être attribuée par une Région à des fonctionnaires ou agents communaux.

En outre, des fonctionnaires d'une région ne peuvent être investis de l'une ou de l'autre de ces qualités que s'ils sont assermentés, ce qui implique qu'ils prêtent serment en cette qualité. Une région ne peut donc accorder celle-ci que si elle prévoit une prestation de serment à cet effet.

8. Selon les délégués du Gouvernement, la saisie prévue à l'article 37, alinéa 4, est également une simple mesure de police administrative. Cette thèse paraît difficilement pouvoir être suivie, dès lors que les véhicules concernés n'apparaissent pas comme étant, par eux-mêmes, indépendamment des circonstances dans lesquelles ils sont utilisés, des objets dangereux à retirer de la circulation pour une période pouvant aller jusqu'à six mois.

Il n'apparaît pas davantage que la saisie envisagée par la disposition en projet ait pour objet - comme c'est le cas de la saisie instituée par les articles 35 et suivants du Code d'instruction criminelle - de recueillir et de conserver un moyen de preuve.

En réalité, telle qu'elle est prévue par le texte en projet, elle semble avoir directement pour objet de contribuer à assurer la répression des infractions commises à l'aide des véhicules auxquels elle s'applique. Une telle mesure doit être qualifiée de peine. Conformément à l'article 11, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, elle doit recueillir l'avis conforme du conseil des ministres, puisqu'elle établit une peine que ne prévoit pas le livre 1er du Code pénal. En outre, elle doit assurer la réalisation des garanties qui sont requises en matière pénale. Il convient aussi, lorsque l'auteur de l'infraction n'est pas le propriétaire du véhicule, de donner au propriétaire l'occasion de faire valoir ses explications.

(16) Zie in dit verband het arrest van het Arbitragehof nr. 72/92 dd. 18 november 1992.

(16) Voir, sur ce point, l'arrêt de la Cour d'arbitrage n° 72/92 du 18 novembre 1992.

De Kamer was samengesteld uit:

de Heren J.-J. STRYCKMANS, kamervoorzitter,
 Y. BOUCQUEY, staatsraden,
 Y. KREINS,
 F. DELPEREE, assessoren van de
 J. van COMPERNOLLE, afdeling wetgeving,
 Mevrouw J. GIELISSEN, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. B. JADOT, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. R. HENSENNE, adjunct-referendaris.

De Griffier,

J. GIELISSEN

De Voorzitter,

J.-J. STRYCKMANS

La chambre était composée de :

Messieurs J.-J. STRYCKMANS, président de chambre,
 Y. BOUCQUEY, conseillers d'Etat,
 Y. KREINS,
 F. DELPEREE, assesseurs de la section
 J. van COMPERNOLLE, de législation,
 Madame J. GIELISSEN, greffier,

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS.

Le rapport a été présenté par M. B. JADOT, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. R. HENSENNE, référendaire-adjoint.

Le Greffier,

J. GIELISSEN

Le Président,

J.-J. STRYCKMANS.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**betreffende de taxidiensten
en de diensten voor het verhuren
van voertuigen met chauffeur**

De Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister die de taxidiensten tot zijn bevoegdheid heeft,

BESLUIT:

De Minister tot wiens bevoegdheid de taxidiensten behoren, wordt gelast, namens de Regering, bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad, het volgend ontwerp van ordonnantie in te dienen :

**EERSTE HOOFDSTUK
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 dit besluit 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, naar 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

PROJET D'ORDONNANCE**relative aux services de taxis et
aux services de location de voitures
avec chauffeur**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre ayant les services de taxis dans ses attributions;

ARRETE:

Le Ministre ayant les services de taxis dans ses attributions est chargé de présenter, au nom du Gouvernement, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance suivant :

**CHAPITRE PREMIER
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 ou minibus, au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leur remorque, 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

wanneer het ingezet wordt als collectieve taxidienst met de machtiging van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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 taxidiensten zijn en die verzekerd zijn door middel van voertuigen van het type auto, auto voor dubbel gebruik of minibus, op uitzondering van de voertuigen die als ziekenwagen uitgerust zijn.

3° Regering: de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

4° Raad: de Brusselse Hoofdstedelijke Gewestraad.

Worden niet beschouwd als taxidiensten, noch als diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, de diensten voor het vervoeren van personen die regelmatige diensten, gespecialiseerde regelmatige diensten of tijdelijke diensten zijn naar de zin van het wetsbesluit 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, aan 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.

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° 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.

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;
- 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.

Naar 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 10 voertuigen exploiteert.

Artikel 5

De vergunning wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst en aan 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.

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° 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.

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 sociale 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 beroepsbekwaamheid en solvabiliteit die krachtens § 1 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 vergunningsakte 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 op 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.

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 ou 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 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 justifier de motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés.

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.

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 eraan 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 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 "vervangingsvoertuig" 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;

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;

7° 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 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) vooraan rechts uitgerust zijn met de identificatieplaat van het voertuig dat normaal ingezet wordt als taxidienst en waarvan het vervangingsvoertuig de plaats inneemt.

Naar 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 eraan gevoegd moeten worden en legt de vorm van de vergunningen vast alsook de vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 9

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

Artikel 10

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

Mits 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 verderzetten tot de vervaldatum van de lopende vergunning;

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

Artikel 11

§ 1. - Omwille van behoorlijk bewezen 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 verplichtingen, de bij deze vergunning behorende taksen en toeslagen te betalen.

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 la forme de celle-ci et les mentions qui doivent y figurer.

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.

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 mag overschrijden.

§ 3. - De beslissingen van de Regering, genomen in 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.

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 uitvoeringsbeluisten 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 opschorsen van de vergunning tot het exploiteren verduidelijken.

Artikel 13

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

Artikel 14

De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 30.000 F per jaar en per in de akte van de vergunning bedoelde 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 bevorderd naar de regels voorzien in de hoofdstukken V en VI van de ordonnantie van 23 juli 1992 betreffende de bewustbelasting 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

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.

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 de violation des dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou des 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 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 30 000 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'exploitation 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

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 wordt een taxidienst te exploiteren, mag de voertuigen 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.

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 véhicules 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 1 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 voiture 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 point 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.

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 cliëntèle. Deze criteria kunnen door de Regering verduidelijkt worden;
 - 2° Het voertuig moet periodiek geschouwd worden ten einde na te gaan of het nog voldoet aan alle exploitatievoorwaarden;
 - 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 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 de 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 taximeter, lichtverklipper 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

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° 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.
- 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

inzetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur mits 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 terbeschikking stelling van de taxi aan het publiek.

§ 2. - De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur en de vergunning om een taxi als uitzondering 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 eraan 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 32 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 afgeleverde 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 sociale 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 onderzoeksopdrachten toevertrouwd worden aan de administratieve diensten van de betrokken gemeente.

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

Wanneer de exploitatievergunning aan een rechtspersoon wordt afgegeven, moet de statutaire instelling van de rechts-

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.

§ 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 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}.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge des personnes

persoon, 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 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 vergunningsakte 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 op 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 eraan 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 exploitant die hetzij eigenaar is van het 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.

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 contact 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 vermeldingen die erop moeten voorkomen.

Artikel 22

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

Artikel 23

De vergunning tot het exploiteren is persoonlijk, onverdeelbaar 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 voertuig, 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 opschorsen van de vergunning tot het exploiteren verduidelijken.

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 de violation des dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celles-ci ou des 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 onverdeeltbare taks ten laste van de natuurlijke of rechtspersoon die geniet van de vergunning.

§ 2. - De in paragraaf 1 vermelde taks is vastgelegd op 50.000 fr. per jaar en per in de akte van de vergunning bedoelde 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 naar de regels voorzien 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 of 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 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 base de l'article 17 donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle et indivisible à charge de la personne physique ou morale bénéficiaire de l'autorisation.

§ 2. - La taxe mentionnée au § 1er est fixée à 50 000 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'exploitation 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.

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 indien 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 uitgedrukt 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 onverdeelbare taks ten laste van de begunstigde van de vergunning.

§ 2. - De taks bedoeld in § 1 wordt vastgesteld op 20.000 F per jaar en per in de akte van de vergunning bedoelde 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 naar de regels voorzien 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 meer 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.

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 donnent lieu à la perception d'une surtaxe annuelle et indivisible fixée à charge du bénéficiaire de l'autorisation.

§ 2. - La surtaxe mentionnée au § 1^{er} est fixée à 20 000 F par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation.

La surtaxe est due pour l'année entière, quel que soit le montant auquel l'autorisation d'exploiter a été délivrée. Elle est payable annuellement et indivisiblement à charge du titulaire de l'exploitation 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 surtaxe. 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.

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 voorbehouden voor de exploitanten van taxidiensten die beschikken over een vergunning.

§ 2. - De ondernemers 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 zijn vaststelt is het verboden in of op de als taxidienst of dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ingezette - voertuigen reclame, aan te brengen.

Buiten de reclame die betrekking heeft 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.

Onder voorbehoud van het bedrag ervan dat vastgelegd werd op 5.000 F per jaar en per voertuig, wordt deze taks overeenkomstig artikel 14 geregeld.

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 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

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

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.

Sous réserve de son montant fixé à 5000 F par an et par véhicule, cette taxe est réglée conformément à l'article 14.

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 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) 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 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 alinea, 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 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 gelast 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.

HOOFDSTUK V Inbreuken en straffen

Artikel 35

§ 1. - Onverminderd de eventuele schadevergoeding, worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot

- 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
"RV" (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 RV: 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.

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

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.

Worden met dezelfde straffen gestraft, elke persoon die aan een voertuig, dat onderworpen wordt aan de bepalingen van deze ordonnantie en aan de uitvoeringsbesluiten ervan, het uiterlijk gegeven heeft 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 of de voertuigen waarmee de inbreuk gepleegd werd(en).

§ 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 rechten beslag kunnen leggen op het of de voertuig(en) die toebehoren tot de beschuldigde 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 ingeval 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 of de medeplichtige. Dit voorrecht neemt onmiddellijk na dit, bepaald bij artikel 20, 5°, van de wet van 16 december 1851, rang.

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

Artikel 36

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.

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.

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.

Het bedrag van deze boetes mag niet hoger zijn dan 10.000 Bfr.

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

Deze boetes zullen geïnd worden volgens de heffingsregeling van de door het Gewest ingevorderde taksen.

De Regering of haar afgevaardigde spreekt zich uit over de verzoeken die de kwijtschelding van de boetes bedoeld in dit artikel beogen.

Artikel 37

Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van agent of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die zij aanstelt 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 zonder vergunning, zich op een aan taxi's voorbehouden standplaats, bevindt.

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

HOOFDSTUK VI **Overgangs-, opheffings- en slotbepalingen**

AFDELING 1 **Overgangsbepalingen**

Artikel 38

De in 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.

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

Le montant de ces amendes ne peut dépasser 10.000 FB.

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.

Les amendes sont recouvrées suivant les règles applicables en matière de recouvrement des taxes régionales.

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

Article 37

Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne 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.

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.

Artikel 39

De houders van exploitatievergunningen voor een taxi-dienst, 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 exploitatievergunning na 30 juni 1996 over te dragen aan één of meerdere cessionarissen naar de voorwaarden voorzien 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 10 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 verhuren van voertuigen met chauffeur exploiteren op de dag van inwerkingtreding van de ordonnantie, worden ertoe gehouden hun onderneming bekend te maken binnen de drie maanden die volgen op de inwerkingtreding van deze ordonnantie en volgens de modaliteiten die door de Regering vastgelegd worden.

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 fiscale 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 uitvoeringsbesluiten 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.

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 leur autorisation d'exploitation à un ou plusieurs cessionnaires 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.

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 fiscaux d'agglomération pris en exécution de ces articles restent en vigueur jusqu'à la date d'entrée en vigueur des articles 13 et 33 § 1^{er} de la présente ordonnance.

Toutes les dispositions des arrêtés et règlements d'agglomérations 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 qu'elles n'ont pas été abrogées par le Gouvernement.

AFDELING 2
Opheffingsbepalingen

Artikel 43

Zonder afbreuk te doen aan artikel 42 en te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van de bepalingen van deze ordonnantie, worden 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
Slotbepalingen

Artikel 45

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

Brussel, 16 februari 1995

Door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

De Minister-Voorzitter van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Charles PICQUE

De Minister belast met Huisvesting, Leefmilieu, Natuur-
behoud en Waterbeleid,

Didier GOSUIN

De Staatssecretaris belast met het bezoldigd vervoer van
personen,

Didier van EYLL

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 "*Moniteur 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 le 1^{er} janvier 1996.

Bruxelles, le 16 février 1995

Par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale;

Charles PICQUE

Le Ministre du Logement, de l'Environnement, de la
Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau,

Didier GOSUIN

Le Secrétaire d'Etat chargé du transport rémunéré des
personnes,

Didier van EYLL

