

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2001-2002

12 JUNI 2002

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**ter wijziging van de ordonnantie
van 27 april 1995 betreffende
de taxidiensten en diensten voor verhuur
van wagens met chauffeur**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare werken en
Verkeerswezen

door de heer Mahfoudh ROMDHANI (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : Mevr. Françoise Bertieaux, de heren Claude Michel, Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Mook, Mahfoudh Romdhani.

Plaatsvervangers : De heren Philippe Smits, Joël Riguelle.

Ander lid : Mevr. Danielle Caron.

Zie :

Stuk van de Raad :
A-302/1 – 2001/2002 : Ontwerp van ordonnantie.

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

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

12 JUIN 2002

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance
du 27 avril 1995 relative
aux services de taxis et aux services
de location de voiture avec chauffeur**

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et
des Communications

par M. Mahfoudh ROMDHANI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Françoise Bertieaux, MM. Claude Michel, Bernard Ide, Mmes Geneviève Meunier, Isabelle Emmery, MM. Michel Mook, Mahfoudh Romdhani.

Membres suppléants : MM. Philippe Smits, Joël Riguelle.

Autre membre : Mme Danielle Caron.

Voir :

Document du Conseil :
A-302/1 – 2001/2002 : Projet d'ordonnance.

I. Uiteenzetting van de minister

Het ontwerp dat de Staatssecretaris vandaag voorlegt is helemaal geen volledige herziening van de ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor verhuren van wagens met chauffeurs. Het ontwerp strekt ertoe rekening te houden met enkele wensen van de beroepssector en problemen op te lossen die bij de uitvoering van de ordonnantie van 1995 gerezen zijn. Het gaat vooral om de volgende drie aspecten :

1. de toekenning van de nieuwe exploitatievergunningen.
2. de geldigheidsduur van de exploitatievergunningen en de controle op het nakomen van de verplichtingen door de exploitant.
3. het probleem van de overdracht van de exploitatievergunningen.

Het is pas wanneer deze wijzigingen aangebracht zullen zijn dat de staatssecretaris aan de regering het algemene uitvoeringsbesluit van de ordonnantie van 1995 dat nog altijd niet goedgekeurd is, zal kunnen voorleggen.

De staatssecretaris overloopt de voorgestelde hervormingen.

1) Sinds 1995 is het maximum aantal voertuigen waarvoor vergunningen konden worden afgegeven, vastgelegd in verschillende besluiten.

Uit de onderzoeken blijkt immers dat wanneer men het aantal taxi's vermindert, de taxi's meer ritten uitvoeren en aldus hun rendabiliteit verbeteren. Afgezien daarvan is het zo dat er een grote vraag is naar taxi's op de bepaalde spitsuren en aan de hotels, de Heizel en het Zuidstation.

De facto is deze numerus clausus altijd overschreden en zijn er geen nieuwe vergunningen afgegeven. Dat zal niet meer het geval zijn want bij de vijfjaarlijkse vernieuwing van de exploitatievergunningen is gebleken dat enkele exploitanten geen recht hadden op deze vernieuwing, omdat zij met name hun RSZ-bijdragen niet betaald hadden, geen autoverzekering hadden of werknemers in het zwart te werk stelden of omdat zij hun taxi's die een openbare dienstverlening vormen niet ter beschikking stelden van het publiek. De geëxploiteerde voertuigen zullen snel verminderen. Op die manier zal men in de komende maanden nieuwe exploitatievergunningen kunnen afgeven.

Op basis van de huidige tekst, zouden deze vergunningen moeten afgegeven moeten worden aan degenen die zich sinds 1995 op een wachtlijst ingeschreven hebben. Deze wachtlijst is niet alleen zeer lang maar is ook verouderd en zegt helemaal niets over de capaciteit van de exploitant om aan de behoeften van de klanten tegemoet te komen.

I. Exposé du ministre

Loin de constituer une refonte complète de l'ordonnance organique du 27 avril 1995 relative aux taxis et limousines, le projet que le secrétaire d'Etat présente aujourd'hui a pour objectif de satisfaire à certaines demandes formulées par la profession et de pallier des inconvénients qui sont apparus lors de l'application de l'ordonnance de 1995, principalement dans trois secteurs :

1. l'attribution des nouvelles autorisations d'exploiter.
2. la durée de validité des autorisations d'exploiter et le contrôle du respect de ses engagements par l'exploitant.
3. le problème de la cession des autorisations d'exploiter.

Ce n'est que lorsque ces modifications auront été apportées que le secrétaire d'Etat pourra présenter au gouvernement l'arrêté général d'exécution de l'ordonnance de 1995 qui n'a toujours pas été approuvé.

Le secrétaire d'Etat en vient aux réformes proposées.

1) Divers arrêtés ont fixé, depuis 1995, à 1.250 le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations pouvaient être délivrées.

Les études démontrent en effet qu'en réduisant le nombre de taxis, ces derniers effectueront plus de courses améliorant par là même leur rentabilité. Cette évidence est à mettre en parallèle avec un nombre important de demandes de la clientèle qui sont insatisfaites à certaines heures de pointe, aux sorties des hôtels, aux abords du Heysel, ainsi qu'aux heures d'affluence à la Gare du Midi.

Dans les faits, ce numerus clausus a toujours été dépassé et, donc, de nouvelles autorisations n'ont pu être délivrées. Ce ne sera plus le cas, car à l'occasion du renouvellement quinquennal des autorisations d'exploiter, il est apparu que quelques exploitants ne pouvaient bénéficier dudit renouvellement notamment en raison du non paiement des cotisations ONSS, des assurances auto, ou de l'emploi de travailleurs au noir ou de la non mise à disposition du public de leurs taxis qui représentent, un service au public. On arrivera rapidement à une diminution des véhicules en exploitation. De la sorte, dans les mois à venir, il sera possible de délivrer de nouvelles autorisations d'exploiter.

Si l'on s'en tenait au texte actuel, ces autorisations devraient être délivrées à ceux qui, depuis 1995 se sont inscrits sur une liste d'attente qui non seulement est pléthorique mais qui est tout à fait obsolète et ne donne absolument aucune indication quant à la qualification de l'exploitant par rapport aux besoins du public.

Daarom is de wachtlijst afgeschaft en vervangen door een regeling waarbij een vergunning wordt afgegeven door de regering na onderzoek van de ingediende kandidaturen. De toekenning zal objectief gebeuren aangezien de kandidaturen aan algemene voorwaarden moeten voldoen.

Er zullen bijvoorbeeld evenveel punten toegekend worden aan een gemengd voertuig (dat valide mensen, maar ook mensen in een rolstoel kan vervoeren), als aan een voertuig dat uitgerust is met een kredietkaartlezer, of nog als een voertuig dat minder vervuult of aan een nieuwe exploitant die als loontrekkend taxichauffeur heeft gewerkt.

Om de inverkeerstelling van taxi's die speciaal uitgerust zijn voor het vervoer van personen met een handicap, kan de regering in het kader van de numerus clausus een bepaald aantal voertuigen vaststellen die aan zeer precieze normen zouden moeten voldoen.

Wij moeten positief en onmiddellijk ingaan op een terechte vraag van het Collectief van Gehandicapten die het in zijn manifest « Taxi's voor iedereen » geformuleerd heeft. Er is trouwens een proefproject opgezet met vijf taxi's buiten de numerus clausus, die voor de gehandicapten rijden. Dit project wordt dit jaar voortgezet en er worden zes bijkomende taxi's ingezet.

Afgezien van de diensten van de MIVB zijn de exploitanten die gehandicapten vervoeren mensen van buiten het Gewest. Deze situatie is geen goede oplossing want men kan ook in Brussel speciaal uitgeruste taxi's vinden.

De ordonnantie van 1995 heeft ook nadelen op het vlak van de vernieuwing van de exploitatievergunning voor een taxidienst. Deze vijfjaarlijkse vernieuwing impliceerde zoveel controles vanwege het Bestuur dat er veel tijd verliep tussen de normale datum van de vernieuwing en de effectieve toekenning ervan door de regering.

Vandaag tracht het Bestuur voor de Uitrustingen en Verplaatsingen (BUV) voor zover mogelijk de controles uit te voeren. Dit is een zeer moeilijk opdracht. Er rijden nog altijd wagens rond waarvoor de vergunning niet vernieuwd is.

Dat is de reden waarom er tegelijk twee normen voorgesteld worden : de vernieuwing zal om de zeven jaar toegekend worden maar de exploitanten zullen hun vergunning ieder jaar moeten laten valideren en daartoe vier essentiële documenten moeten voorleggen :

- het bewijs van goed zedelijk gedrag;
- het bewijs dat de exploitant de sociale bijdragen voor zijn personeel en voor zichzelf betaald heeft;
- het bewijs van verzekering van iedere taxi;

C'est pourquoi le système de la liste d'attente est supprimé et remplacé par l'octroi d'autorisation par le gouvernement après examen des candidatures qui seront rentrées. L'octroi s'opérera de façon objective puisque les candidatures devront répondre à une sorte de cahier des charges.

Aussi par exemple, autant de points seront attribués à un véhicule mixte (susceptible de transporter des personnes valides mais pouvant transporter aussi des personnes en chaise roulante), ou encore à un véhicule équipé d'un lecteur de carte de crédit, ou encore à un véhicule dont le degré de pollution est moindre ou encore à un futur exploitant qui a démontré ses qualités et son expérience comme chauffeur de taxi salarié.

Par ailleurs, pour encourager la mise en circulation de taxis spécifiquement équipés – les taxis pour personnes à mobilité réduite – il sera possible au gouvernement de fixer dans le numerus clausus un nombre « x » de véhicules qui devront répondre à des normes bien particulières.

Il y a lieu de répondre positivement et immédiatement à une demande légitime formulée par le collectif d'handicapés dans leur manifeste « taxis pour tous ». Une opération pilote a d'ailleurs été lancée avec cinq taxis, hors numerus clausus, roulant pour les handicapés. Cette opération se poursuit cette année par la mise en circulation de six taxis supplémentaires.

Aujourd'hui hormis le service STIB, les exploitants qui véhiculent des handicapés sont des opérateurs extrarégionaux. Cette situation est inapte et il est nécessaire de trouver des taxis ad hoc à Bruxelles également.

L'ordonnance de 1995 présente également des inconvénients en ce qui concerne le renouvellement des autorisations d'exploiter un service de taxi. Ce renouvellement quinquennal impliquait des contrôles tels de la part de l'administration qu'un retard considérable s'opérait entre la date normale de renouvellement et l'octroi de celui-ci par le gouvernement.

Aujourd'hui, tant bien que mal, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED) essaie d'exercer les contrôles. Cette tâche est cependant extrêmement difficile. Des véhicules continuent à rouler alors que l'autorisation n'a pas été renouvelée.

C'est pourquoi deux normes sont simultanément proposées : l'octroi du renouvellement se fera tous les sept ans mais, par contre, chaque année, les exploitants devront obtenir une revalidation de leur autorisation en produisant quatre documents essentiels :

- le certificat de bonne vie et mœurs;
- la preuve de paiement des cotisations sociales par l'exploitant pour son personnel et pour lui-même;
- la preuve de l'assurance prise pour chaque taxi;

- het betalingsbewijs van de jaarlijkse gewestbelasting.

Het is de bedoeling om zo snel mogelijk de exploitanten op te sporen die gestraft moeten worden en de zevenjaarlijkse controle door het bestuur te vergemakkelijken. De exploitanten zullen op die wijze meer oog hebben voor hun verplichtingen.

De leden van de commissie zouden kunnen vragen waarom uiteindelijk het stelsel van de overdrachten van vergunningen gewijzigd diende te worden ?

De regel is eenvoudig. De normen van voor 1995 waren te soepel (waardoor een handel in vergunningen ontstond), maar de normen van 1995 waren te streng of werden onuitvoerbaar.

Zo kon de weduwe van een exploitant of een familielid, de exploitatie van de overledene enkel voortzetten tot het einde van de geldigheidsduur van de vergunning. De overdracht van wat toch een kapitaal is voor dit familielid (of voor de gepensioneerde exploitant) was verboden tenzij die overdracht gebeurde overeenkomstig artikel 40 betreffende de overgangsbepalingen.

Zo werden de taxibedrijven die als vennootschappen begonnen en die hun aandelen konden overdragen aan een andere vennootschap ten onrechte bevoordeeld tegenover de natuurlijke personen. In het kapitaal van de vennootschap zat natuurlijk de waarde van de vergunning.

Artikel 40 betreffende de overgangsbepalingen geeft de exploitanten die vóór 1995 werkten nog altijd de mogelijkheid om vergunningen over te dragen en het artikel zal dus steeds minder toegepast worden in de loop van de jaren. Er dient op gewezen te worden dat wanneer het artikel van toepassing is, de regering geen enkele beoordelingsbevoegdheid heeft.

Wat zijn de voordelen van de voorgestelde wijziging ?

- De echtgenoten en de naaste familieleden kunnen, indien ze in orde zijn, de vernieuwing van de vergunning van het exploiterende familielid (overleden – arbeidsongeschiktheid) verkrijgen. Dit is een positieve sociale maatregel.
- De kandidaat-overdrager zou aan strenge voorwaarden moeten voldoen : onder andere een anciënniteit van tien jaar en het nakomen van al zijn verplichtingen gedurende deze tien jaar, alsook natuurlijk de definitieve overdracht van zijn exploitatie. Het is een nieuwe stimulans om de fiscale en sociale verplichtingen na te komen. Men vraagt de beroepssector aldus een echte investering.
- De kandidaat overnemer zal een kandidatuur moeten indienen die voldoet aan de criteria die de regering vastgesteld heeft : een wagen uitgerust om gehandicapten te

- la preuve du paiement de la taxe annuelle régionale.

Le but est de déceler au plus vite les exploitants qui doivent faire l'objet de sanctions et de faciliter le contrôle septennal exécuté par l'Administration. Les exploitants seront, de ce fait, plus vigilants et plus conscients de leurs obligations.

Les commissaires pourraient se poser la question de savoir pourquoi il fallait enfin modifier le régime des cessions d'autorisations ?

Tout simplement parce que, si les normes d'avant 1995 étaient trop laxistes (engendrant un « commerce de plaquettes »), les normes de 1995 se sont révélées trop restrictives ou devenaient inapplicables.

Ainsi, il était impossible à une veuve d'exploitant, ou à un proche, de continuer l'exploitation d'un défunt sinon uniquement jusqu'au terme de l'autorisation. Toute cession de ce qui représente un capital pour ce parent (ou pour l'exploitant pensionné) était interdite sauf si elle s'inscrivait dans l'article 40 relatif aux dispositions transitoires.

Ainsi étaient injustement favorisées, par rapport aux personnes physiques, les entreprises de taxis qui démarraient sous forme sociétaire et pouvaient céder leurs parts à une autre société. Dans le capital de la société se retrouvait bien sûr la valeur de la « plaquette ».

Enfin, parce que l'article 40, relatif aux dispositions transitoires, permet toujours les cessions de plaquettes pour les exploitants qui travaillaient avant 1985 et s'appliquera donc de moins en moins au fil des ans. Il est à noter que lorsqu'il s'applique, il ne laisse aucun pouvoir d'appréciation au gouvernement.

Quels sont les avantages de la modification proposée ?

- Les conjoints et proches parents, s'ils sont en règle, peuvent obtenir le renouvellement de l'autorisation du parent exploitant (décès – incapacité de travail). Il s'agit d'une mesure positive socialement.
- Le candidat cédant devra répondre à de strictes conditions : dont une ancienneté de dix ans et le respect de toutes ses obligations durant ces dix ans et, bien sûr, cesser définitivement son exploitation. Il s'agit d'un nouvel incitant au respect des obligations fiscales et sociales. On demande ainsi un réel investissement à la profession.
- Le candidat cessionnaire devra présenter un acte de candidature répondant aux critères qui seront fixés par le gouvernement visant à promouvoir un véhicule équipé

vervoeren, een milieuvriendelijke wagen, een taxichauffeur met ervaring die het statuut van zelfstandige wil krijgen, enz.

- De exploitatievergunning kan per identificatieplaat overgedragen worden. Deze deelbaarheid is een voordeel voor de natuurlijke personen (waaronder de taxichauffeurs) die zelfstandige willen worden.
- De regering kan tenslotte zelf beslissen of de overdracht goedgekeurd of geweigerd wordt, wat het niet het geval was in het kader van de overgangsbepalingen van artikel 40.

De regering heeft beslist om de vergunning voor voertuigen ouder dan zeven jaar niet te vernieuwen. De controles uitgevoerd door het BUV zullen sterk toenemen dankzij de aankoop van aangepaste apparatuur en een groter aantal inspecteurs die stimulansen zullen krijgen. Dit punt wordt voor het ogenblik onderzocht samen met staatssecretaris Robert Delathouwer die bevoegd is voor het openbaar ambt.

Het ontwerp van ordonnantie bevat natuurlijk andere hervormingen, waaronder de maximum ouderdom van zeven jaar voor de taxivoertuigen.

II. Algemene bespreking

De Voorzitter herinnert eraan de commissieleden een brief gekregen hadden van de Vereniging van de Brusselse taxi's die wees op de moeilijkheden waarmee deze sector in Brussel af te rekenen heeft.

Bij het lezen van het dossier besluit de Voorzitter dat deze brief niet over hetzelfde onderwerp gaat als het ontwerp van de ordonnantie. De brief gaat vooral over de tarieven. Het is dus niet nodig om een hoorzitting te organiseren.

De Staatssecretaris bevestigt wat de Voorzitter heeft gezegd, maar preciseert dat de taxitarieven in Brussel inderdaad onder het toegestane maximum blijven. Het ontwerp van ordonnantie regelt dit punt niet.

De heer Joël Riguelle meent dat deze vereniging binnen de adviesraad gehoord zou moeten worden.

De Staatssecretaris zegt aan de commissie dat dit punt regelmatig door de taxi-exploitanten besproken wordt. Die zijn overigens verdeeld over de tarieven. De tarieven komen regelmatig aan bod tijdens de ontmoetingen die de staatssecretaris of de adviseurs van zijn kabinet met de vertegenwoordigers van de sector hebben.

pour handicapés, un véhicule peu polluant, un chauffeur de taxis expérimenté voulant accéder au statut d'indépendant, etc.

- L'autorisation d'exploiter pourra se céder plaquette par plaquette. Cette divisibilité favorisera les personnes physiques (dont les chauffeurs de taxis) qui souhaitent devenir indépendants.
- Enfin, le gouvernement restera libre d'autoriser ou de refuser la cession ce qui n'était pas le cas dans le cadre de la disposition transitoire de l'article 40.

Le gouvernement a décidé de ne pas permettre le renouvellement pour les véhicules de plus de sept ans. Parallèlement, les contrôles exercés par l'AED connaîtront un renforcement substantiel par le biais de l'acquisition d'équipements adéquats et par un nombre plus important d'inspecteurs qui recevront également des incitants. Ce point est actuellement examiné en collaboration avec le secrétaire d'Etat, Robert Delathouwer, compétent pour la fonction publique.

Le projet d'ordonnance comporte certes d'autres réformes, dont l'ancienneté maximum de sept ans des véhicules-taxis.

II. Discussion générale

Le président rappelle que les commissaires avaient reçu un courrier de l'Association des taxis bruxellois qui faisait part des difficultés de leur profession à Bruxelles.

A la lecture du dossier, le président conclut que ce courrier ne traite pas du même sujet que le projet d'ordonnance; le courrier est essentiellement orienté vers la problématique tarifaire. Il n'est dès lors pas opportun d'organiser une audition.

Le secrétaire d'Etat confirme les propos du président, tout en reconnaissant qu'à Bruxelles les tarifs en vigueur au niveau des taxis ne se situent pas au maximum autorisé. Cependant, le projet d'ordonnance ne porte pas sur ce point.

M. Joël Riguelle pense que c'est dans le cadre du conseil consultatif qu'il faudrait entendre cette association.

Le secrétaire d'Etat informe la commission que ce point est régulièrement abordé par les exploitants de taxis, qui sont par ailleurs divisés sur la problématique des tarifs. L'élément tarifaire est cependant un élément récurrent des rencontres régulières que le secrétaire d'Etat ou les conseillers de son cabinet peuvent avoir avec les représentants du secteur.

De heer Mahfoud Romdhani zou willen weten hoeveel vergunningen er vandaag verleend zijn.

De staatssecretaris wijst erop dat het bestuur iedere week vergunningen herziet en vergunningen toekent. Voor het ogenblik moeten er in het Gewest 1270 vergunningen zijn. Dit cijfer kan echter variëren. Indien op een dag de vernieuwing van een vergunning voor een bedrijf met 20 wagens geweigerd wordt, zijn er 's anderendaags in totaal 1250 vergunningen.

De staatssecretaris preciseert dat het ontwerp van ordonnantie er niet toe strekt de numerus clausus te verhogen maar wel om die anders te organiseren. De regering zal proberen om de numerus clausus te segmenteren en zo de kwaliteit van het aanbod te verhogen, bijvoorbeeld door voldoende taxi's aan te bieden voor de personen met beperkte mobiliteit. Een ander segment kan ook ingenomen worden door milieuvriendelijke taxi's en op termijn ook door de collectieve taxi's.

De staatssecretaris onderstreept dat het om een ontwerp van organieke ordonnantie gaat die een veranderlijke aanpak regelt die logischerwijze tot de bevoegdheid van de agglomeratie behoort. Door de staatshervorming zijn de agglomeratiebevoegdheden overgenomen door het Gewest. Deze kaderordonnantie moet aangepast opdat het bestuur en de regering de sector van de taxi's zo goed mogelijk zouden kunnen beheren. Het gaat niet op dat de staatssecretaris telkens de kleinste wijziging aan het Parlement moet voorleggen, zoals de bevordering van milieuvriendelijke taxi's.

De heer Bernard Ide wijst erop dat volgens zijn fractie het ontwerp van ordonnantie een stap in de goede richting is. Het gaat echter niet om een fundamentele ordonnantie. De ordonnantie betreft niet de volledige problematiek van de taxi's in Brussel.

De volksvertegenwoordiger komt terug op een aantal punten die de staatssecretaris in zijn inleidende uiteenzetting besproken heeft. De regering wenst de numerus clausus te behouden : het gaat om ongeveer 1250 voertuigen en 3.500 chauffeurs. De staatssecretaris zal de wachtlijst afschaffen en zal in het *Belgisch Staatsblad* meedelen hoe men zich kandidaat kan stellen om taxichauffeur te worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat zal er gebeuren met de bestaande wachtlijst met de kandidaten die de moed gehad hebben om zich kandidaat te stellen vóór de anderen ?

De heer Bernard Ide steunt het initiatief van de staatssecretaris om vijf voertuigen voor personen met beperkte mobiliteit buiten de numerus clausus in verkeer te stellen. Hij vraagt voor welke andere categorie hij een aangepaste taxidienst zal aanbieden.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat men enkele jaren geleden een stimulans heeft proberen toe te

M. Mahfoudh Romdhani souhaiterait savoir combien d'autorisations sont en vigueur aujourd'hui.

Le secrétaire d'Etat signale que toutes les semaines, l'administration révisé des autorisations et en octroie d'autres. Actuellement, la Région doit être à 1270 autorisations. Il faut cependant savoir que ce chiffre peut varier. Si on refuse un jour le renouvellement d'une « écurie » de vingt voitures, on se trouve le lendemain à 1250 autorisations au total.

Le secrétaire d'Etat précise que le projet d'ordonnance ne prévoit pas d'augmenter le numerus clausus mais bien de l'organiser autrement. Le gouvernement tentera de segmenter le numerus clausus pour augmenter qualitativement l'offre, entre autres en prévoyant une offre suffisante de taxis pour les personnes à mobilité réduite. Il pourra également être segmenté pour introduire des taxis à moteur de propulsion non polluant et à terme également pour introduire par exemple les taxis collectifs.

Le secrétaire d'Etat souligne qu'il s'agit d'un projet d'ordonnance organique dans une matière assez fluctuante et dans une compétence qui logiquement est une matière d'agglomération. Etant donné l'évolution institutionnelle, les matières d'agglomération sont passées à la Région. Il convient d'adopter cette ordonnance cadre qui permettra ainsi à l'administration et au gouvernement de gérer au mieux le secteur des taxis. Il ne serait pas possible que le secrétaire d'Etat se présente à chaque reprise devant l'assemblée parlementaire pour la plus petite modification : pour introduire des taxis moins polluants, par exemple.

M. Bernard Ide signale que son groupe estime que le projet d'ordonnance est un pas dans la bonne direction. Il ne s'agit cependant pas d'une ordonnance fondamentale ; elle ne couvre pas l'entièreté de la problématique des taxis à Bruxelles.

Le député souhaite revenir sur un certain nombre de points que le secrétaire d'Etat a développé dans son exposé introductif. Le gouvernement compte maintenir le numerus clausus : plus ou moins 1250 véhicules auxquels correspondent 3.500 chauffeurs. Le secrétaire d'Etat supprimera la liste d'attente et communiquera au *Moniteur belge* comment on peut être candidat chauffeur dans la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'advient-il de la liste d'attente existante sur laquelle sont repris des candidats qui ont eu le courage de poser leur candidature avant d'autres ?

Tout en saluant l'initiative que le secrétaire d'Etat a pris pour mettre en route cinq véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite en dehors du numerus clausus, M. Bernard Ide souhaiterait savoir à quelles autres catégories, le secrétaire d'Etat offrira un service de taxis adapté.

Et le député de rappeler qu'il y a quelques années déjà on avait essayé d'octroyer un incitant aux taxis qui seraient

kennen voor de aanpassing van de taxi's aan het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit. De regering heeft in een eerste fase een bedrag van 600.000 frank toegekend, dat vervolgens verhoogd is tot 800.000 frank. Geen enkele taxi is toen speciaal uitgerust omdat die te veel leeg zou rondrijden.

De regering heeft beslist om de geldigheidsduur van de vergunningen van tien jaar tot vijf jaar te verminderen. Vandaag wordt dit zeven jaar. Heeft de regering voor deze geldigheidsduur gekozen om die in overeenstemming te brengen met de maximum ouderdom van de voertuigen ?

De volksvertegenwoordiger vraagt of het niet beter zou zijn rekening te houden met het criterium van de technische controle in plaats van met de ouderdom. Het criterium van de ouderdom mag natuurlijk niet buiten beschouwing gelaten worden maar hoe moet dit concreet geregeld worden ?

De heer Bernard Ide vraagt of het criterium van het bewijs van goed zedelijke gedrag dat een exploitant van een taxibedrijf moet kunnen voorleggen, ook geldt voor de chauffeurs ?

De volksvertegenwoordiger wenst meer informatie over de algemene goedkeuring van een overdracht. Wat verstaat de staatssecretaris juist onder het woord overdracht ? De volksvertegenwoordiger heeft begrepen dat de staatssecretaris een einde wil maken aan de soms uit de hand lopende handel in vergunningen. Hij vraagt hoe de regering rekening zal houden met de mensen die hun taxibedrijf om gezondheidsredenen moeten overdragen.

In verband met de kleur van de voertuigen vraagt de volksvertegenwoordiger waarom de regering gekozen heeft voor wit en grijs. Hoeveel tijd krijgen de voertuigen waarvoor een exploitatievergunning is afgegeven om de kleur aan te passen ?

De prijs van de rit komt niet aan bod in de bespreking van het ontwerp van ordonnantie. De volksvertegenwoordiger zal op het gepaste ogenblik daarover een interpellatie houden.

De ordonnantie van de Staatssecretaris behandelt niet alle aspecten maar heeft betrekking op de uitoefening van het beroep. Er gaat zeer weinig aandacht naar de gebruikers van de taxi's. De staatssecretaris zegt dat dit punt deel uitmaakt van de kwalitatieve verbetering van het aanbod van de taxi-exploitanten. Dat zal in een regeringsbesluit geregeld worden. Het gaat om een belangrijk punt.

De heer Bernard Ide onderstreept dat de standplaats een belangrijk probleem vormt voor de taxichauffeur en dus ook voor de gebruikers. De 850 plaatsen die voorbehouden worden voor de taxi's worden vaak gebruikt door andere voertuigen die wildparkeren. Dat leidt vaak tot conflicten.

adaptés en vue de pouvoir véhiculer des personnes à mobilité réduite. Le gouvernement avait octroyé dans un premier temps un incitant de 600.000 francs, porté ensuite à 800.000 francs. Aucun taxi n'a été équipé de manière ad hoc car cela impliquerait beaucoup trop de parcours à vide.

Le gouvernement a décidé de faire évoluer la durée de validité des autorisations de dix ans à cinq ans et aujourd'hui à sept ans. Est-ce pour mettre cette durée en concordance avec l'âge maximum des véhicules que le gouvernement a opté pour cette durée ?

Le député s'interroge s'il ne serait pas plus judicieux de prendre en compte le critère du contrôle technique plutôt que l'âge. Il est certain que le critère environnemental ne peut être négligé mais comment appréhender cette problématique pour incorporer le critère environnemental ?

M. Bernard Ide se demande si le critère de l'obtention de certificat de bonne vie et moeurs qui est requis pour l'exploitant d'une société de taxis vaut également pour les chauffeurs ?

Le député souhaiterait avoir de plus amples renseignements quant aux autorisations générales de cession. Qu'est-ce que le secrétaire d'Etat entend exactement par le mot cession. Il a bien entendu que le secrétaire d'Etat voulait mettre un terme au marchandage rocambolesque qui avait parfois lieu en la matière. Il se demande comment le gouvernement va prendre en compte les personnes qui doivent céder leur société de taxis pour des raisons de santé.

Quant à la couleur des véhicules, le député se demande pourquoi le gouvernement a opté pour les couleurs blanche et grise. Quelle est la période transitoire pour que tous les véhicules ayant obtenu une autorisation d'exploiter adaptent leur couleur ?

Le prix de la course n'est pas traité dans la discussion du projet d'ordonnance en cours ; le député ne manquera pas d'interpeller sur le sujet au moment opportun.

Si l'ordonnance du secrétaire d'Etat n'aborde pas tous les aspects, elle focalise principalement sur l'exercice de la profession. Elle aborde très peu la problématique des usagers des taxis. Le secrétaire d'Etat signale que ce point en particulier est inclus dans l'amélioration qualitative de l'offre des exploitants de taxis. Cela sera repris dans un arrêté du gouvernement. Il s'agit d'un point important.

M. Bernard Ide souligne que la question du stationnement est un problème important pour les chauffeurs de taxis et, par ricochet, également pour les usagers. Il faut savoir que les 850 places réservées aux taxis sont souvent occupées par d'autres véhicules en stationnement sauvage. C'est une source importante de conflits.

De volksvertegenwoordiger vraagt dat de staatssecretaris meer aandacht besteedt aan de problematiek van de collectieve taxi's en hun complementariteit met het openbaar vervoer van de MIVB.

De volksvertegenwoordiger vraagt dat de notulen van de vergadering met de staatssecretaris en de adviesraad voor de taxi's bij het verslag over het ontwerp van ordonnantie gevoegd worden.

De voorzitter herinnert eraan dat het niet de gewoonte is dat bij het verslag van een ontwerp of een voorstel van ordonnantie dergelijke notulen te voegen.

De staatssecretaris preciseert dat de adviesraad geen officieel orgaan is. Bovendien wil hij geen openbaar forum van maken. Hij veronderstelt dat wat de taximensen aan de staatssecretaris meedelen, ook ter ore komt van de volksvertegenwoordigers. Hij vindt echter dat men geen debatten in de openbaarheid moet brengen die tot een scherpere concurrentie tussen de exploitanten zouden kunnen leiden.

De heer Bernard Ide wil weten of de beroepssector in globo ingestemd heeft met het ontwerp van ordonnantie van de staatssecretaris.

De staatssecretaris zal alle vragen ineens beantwoorden maar hij kan nu ook zeggen dat hij voor dit ontwerp nauw samengewerkt heeft met deze raad. Op bepaalde punten kon de regering de wensen van de sector echter niet inwilligen. De taxisector wenst dat de vergunningen onverwijld en zelfs onmiddellijk overgedragen zouden kunnen worden. Het bestuur heeft de regering geadviseerd om het niet meteen over een andere boeg te gooien. Men moet weten dat de termijn van tien jaar gesteld in het ontwerp van ordonnantie niet uit het niets te stand gekomen is, aangezien artikel 40 van de oorspronkelijke ordonnantie reeds op hetzelfde principe beruiste. De staatssecretaris onderstreept dat het hier niet om een concessieregeling gaat. Wanneer het bestuur een vergunning afgeeft voor de exploitatie van een taxi, gebeurt dit gratis. De regering streeft helemaal niet naar een concessieregeling. De staatssecretaris wil ten alle prijzen voorkomen dat iemand een exploitatievergunning krijgt en die dan snel doorverkoopt om onmiddellijk winst te maken. Zulks moet worden vermeden. In bepaalde steden moet men betalen om een exploitatievergunning voor een taxi te krijgen. In andere steden worden de vergunningen zelfs aan de meest biedenden toegewezen.

Het is daartegen normaal dat na tien jaar deze kleine handelsexploitatie tegen de marktprijs overgedragen kan worden in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld wanneer de exploitant moe is of gezondheidsproblemen heeft, of wanneer de exploitant overlijdt en de vergunning deel uitmaakt van zijn nalatenschap aan zijn weduwe. Dat heeft positieve gevolgen voor het beroep. Op die manier kunnen mensen investeren. De staatssecretaris geeft het voorbeeld van een taxichauffeur die bijna op pensioen gaat en die zijn voertuig en de uitrusting niet meer vernieuwt.

Le député souhaiterait que le secrétaire d'Etat aborde plus en profondeur la problématique des taxis collectifs et de leur complémentarité avec le transport public de la STIB.

Le député se demande si on ne pourrait annexer au rapport du projet d'ordonnance les procès verbaux des réunions du secrétaire d'Etat avec le conseil consultatif des taxis.

Le président rappelle qu'il n'est pas de coutume d'annexer au rapport d'un projet ou d'une proposition d'ordonnance des procès-verbaux de ce type.

Le secrétaire d'Etat précise que le conseil consultatif n'est pas un organe officiel. En outre, il ne tient pas à en faire un forum public. Il peut supposer que ce que les taximen communiquent au secrétaire d'Etat, parvient aussi aux députés. Cependant, il ne faut pas mettre sur la place publique des débats qui pourraient mener à une concurrence accrue entre exploitants.

M. Bernard Ide souhaite savoir si le secrétaire d'Etat a reçu globalement l'accord de la profession pour son projet d'ordonnance.

Bien que le secrétaire d'Etat répondra globalement aux questions, il peut néanmoins d'ores et déjà dire qu'il a élaboré le projet en étroite collaboration avec ce conseil. Sur certains points le gouvernement n'a cependant pas pu accéder aux demandes de la profession. Les taximen auraient souhaité qu'ils puissent céder sans délai, à la limite immédiatement. L'administration a conseillé au gouvernement de ne pas aller du tout au rien. Il faut savoir que le délai de dix ans qui est repris dans le projet d'ordonnance n'a pas été déterminé ex nihilo car l'article 40 de l'ordonnance mère reprenait déjà ce même principe. Et de souligner qu'on n'est pas dans un système de concession. Quand l'administration autorise l'exploitation d'un taxi, cette autorisation est délivrée gratuitement. Le gouvernement ne souhaite en rien oeuvrer dans un régime de concession. Le secrétaire d'Etat veut éviter à tout prix que quelqu'un puisse obtenir une autorisation d'exploiter un taxi pour la revendre rapidement pour en tirer un bénéfice économique immédiat. On ne peut rentrer dans ce système. Dans certaines villes, il faut payer un droit d'entrée pour avoir un permis d'exploiter un taxi, dans d'autres villes, il y a même une adjudication au plus offrant.

Par contre, il est légitime qu'après dix ans de travail, soit parce que l'exploitant est fatigué, soit parce qu'il a des problèmes de santé, soit parce qu'il est décédé et que cela constitue l'héritage de sa veuve, de pouvoir céder cette petite exploitation commerciale au prix du marché. Il faut savoir que cela a des effets positifs sur la fonction ; cela permet aux personnes d'investir. Pour ne citer qu'un exemple, un chauffeur de taxi qui s'approche de l'âge de la pension, ne renouvelle souvent plus son véhicule, ni l'équipement.

De staatssecretaris zou ook liever hebben dat er in Brussel taxi's zoals in Londen zouden rondrijden, alsook elektrische voertuigen en collectieve taxi's.... Spijtig genoeg kan men niet van nul herbeginnen want dan zou de overheid zeer grote subsidies moeten geven. Hij herinnert eraan dat een dergelijke prioriteit niet in de regeringsverklaring vermeld staat.

Brussel moet in de huidige omstandigheden tevreden zijn met een taxidiensdienst die van mindere kwaliteit is dan in Londen, in de Duitse steden en in de steden uit het noorden van Europa.

De heer Joël Riguelle vindt ook dat dit ontwerp van ordonnantie een stap in de goeie richting is. De regering had misschien meer zaken kunnen regelen in haar kaderordonnantie betreffende de taxi's.

De volksvertegenwoordiger wil weten waarom de staatssecretaris het advies van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet gevraagd heeft, hoewel de Raad van State deze verplichting in zijn voorafgaande opmerking vermeldt. De Brusselse Hoofdstedelijke regering moet het advies van de ESRBHG vragen over de voorontwerpen van ordonnantie die gevolgen hebben voor het economische en sociale leven. Waarom vond de regering het niet nodig om dit advies te vragen ?

Heeft de Adviesraad een advies uitgebracht ? Zo ja, kunnen de commissieleden dit advies inzien ?

De volksvertegenwoordiger meent dat een strenger examen in de kaderordonnantie ontbreekt, zowel voor de exploitanten van taxibedrijven als voor de chauffeur. Dit is wel het geval in andere agglomeraties.

In zijn inleidende uiteenzetting heeft de staatssecretaris erop gewezen dat de regering bevoegd was om criteria vast te stellen. De volksvertegenwoordiger zou willen weten in welke richting die criteria zullen gaan. Een eerste initiatief is het inverteerstellen van vijf voertuigen om personen met een beperkte mobiliteit te vervoeren. Wat zijn de andere mogelijkheden ?

De heer Joël Riguelle vraagt meer uitleg over de geldigheidsduur van de vergunning die van vijf naar zeven jaar verlengd wordt en waarvoor vier essentiële documenten vereist zijn. Hoe zal de regering de voertuigen en hun uitrusting laten controleren? Het spreekt vanzelf dat het bestuur niet over middelen beschikt om 1270 voertuigen te controleren.

De staatssecretaris heeft gezegd dat hij de controlemiddelen zal uitbreiden. Zal de formatie van het BUV ooit volledig zijn, wat vandaag nog lang niet het geval is ?

De volksvertegenwoordiger vraagt waarom de regering in de toekomst geen alternatieve brandstoffen zoals

Le secrétaire d'Etat lui aussi aimerait que circulent à Bruxelles des véhicules comme les taxis londoniens, des voitures électriques, des taxis collectifs... Malheureusement, on ne peut faire table rase de la situation actuelle car il faudrait des subventions des pouvoirs publics très importantes. Et de rappeler que cette priorité n'a pas été insérée dans la déclaration gouvernementale.

Bruxelles, dans l'état actuel des choses, doit se satisfaire d'un système de taxis de qualité inférieure à celui de Londres, des villes allemandes, ainsi que des villes du nord de l'Europe.

M. Joël Riguelle estime également que ce projet d'ordonnance est un pas dans la bonne direction. Le gouvernement aurait pu être éventuellement plus complet dans son ordonnance cadre relative aux taxis.

Le député souhaite savoir pourquoi le secrétaire d'Etat n'a pas demandé l'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) alors que le Conseil d'Etat mentionne cette obligation dans son observation préalable. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est tenu de solliciter l'avis du CESRBC sur les avant-projets d'ordonnance qui ont des incidences sur la vie économique et sociale. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas jugé opportun de solliciter cet avis ?

Le conseil consultatif a-t-il rendu un avis ? Si oui, les commissaires peuvent-ils en prendre connaissance ?

Le député estime que ce qui manque notamment dans l'ordonnance cadre c'est un examen plus encadré comme cela existe dans d'autres agglomérations, tant pour les exploitants de société de taxis que pour les chauffeurs.

Dans son exposé introductif, le secrétaire d'Etat a informé les membres que l'établissement de critères était une compétence du gouvernement. Cependant, le député souhaiterait savoir dans quelle direction ces critères seront établis. Une première piste est le lancement des cinq véhicules pour les personnes à mobilité réduite. Quelles sont les autres ?

M. Joël Riguelle souhaiterait également avoir des éclaircissements quant à la durée de l'autorisation qui passe de cinq à sept ans et pour laquelle quatre documents essentiels sont requis. Comment le gouvernement compte-t-il exercer correctement le contrôle des véhicules et de leur équipement ? Il va de soi que l'administration ne dispose pas des moyens pour contrôler 1270 véhicules.

Le secrétaire d'Etat a informé qu'il allait renforcer les moyens de contrôle. Peut-on espérer voir un jour le cadre au sein de l'AED complet, ce qui est loin d'être le cas à présent ?

Le député se demande pourquoi le gouvernement n'impose pas à l'avenir des carburants alternatifs tel que le LPG.

LPG verplicht stelt. Hij is ervan overtuigd dat er niets zal veranderen zolang de overheid geen maatregelen terzake neemt.

In de commentaar bij de artikelen heeft de staatssecretaris het over de voorwaarden voor de verbetering van de dienstverlening. Wat verstaat hij daaronder ?

Hij komt terug op de kleuren van de taxi's : zou het niet mogelijk zijn om de kleuren van het Gewest te gebruiken ?

De staatssecretaris zegt dat hij daarover hetzelfde idee had, maar hij heeft gewezen op de moeilijkheden dat hij ondervindt om de taxisector ten gronde te veranderen omdat hij onvoldoende middelen heeft.

De heer Joël Riguelle vraagt de staatssecretaris om een toelichting te geven bij de inhoud van artikel 13 dat betrekking heeft op de bijdragen van de regering in de prijs van de rit in enkele bijzondere gevallen.

De heer Michel Moock zegt dat zijn fractie tevreden is over het ontwerp van ordonnantie in zijn geheel.

Hij wijst op een bijzonder probleem. Indien de regering nieuwe voorwaarden stelt om mensen tot het beroep toe te laten en de wachtlijst afschaft, bestaat dan niet het gevaar dat mensen die geen enkele opleiding gehad hebben niet meer in aanmerking komen ? Dit is een groot probleem omdat er zich op de arbeidsmarkt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veel mensen zonder opleiding aanbieden. Dit geldt ook voor een groot deel van de werknemers.

Het verheugt de staatssecretaris dat de commissieleden het ontwerp aandachtig gelezen hebben. Het is tot stand gekomen na de gesprekken die hij gedurende maanden met de sector gevoerd heeft. Het ontwerp van ordonnantie van de regering is in nauwe samenwerking met de adviesraad opgesteld. De staatssecretaris onderstreept evenwel dat de sector op bepaalde punten bezwaren heeft. Het gaat onder meer om de kleuren, de noodzakelijke minimum termijn om een exploitatievergunning voor een taxi over te dragen, de levensduur van het voertuig, ... De beroepssector vormt geen uniform geheel. De staatssecretaris onderstreept eens te meer dat de taxi's in Brussel niet als een deel van het openbare vervoer wordt beschouwd zoals dat het geval is in Londen, Madrid, Rome, enz. Daar hebben de voertuigen duidelijk herkenbare kleuren en spelen ze een andere rol in de stad. Wij bevinden ons in een tweeslachtige situatie die de gebruikers voor de helft tevreden stelt en waarin de beroepssector zich zowel van haar beste als haar slechtste kant laat zien.

De wachtlijst is nooit gebruikt omdat er altijd meer voertuigen geweest zijn dan het overeenkomstig de numerus clausus toegestane aantal. De staatssecretaris zegt dat het bestuur voor de uitrusting en de verplaatsing « lastenboeken » zal opleggen. Het is niet uitgesloten dat de regering

Il est convaincu que tant que l'autorité publique n'imposera pas des mesures en la matière, il n'y aura aucun changement.

Dans les commentaires des articles, le secrétaire d'Etat évoque les conditions d'amélioration du service à la clientèle. Qu'est-ce qu'il entend par là ?

Le député en vient à la livrée des taxis: ne pourrait-on imaginer une livrée uniforme aux couleurs de la Région ?

Le secrétaire d'Etat signale sur ce point qu'il avait la même idée mais il a déjà rappelé la difficulté qu'il connaît pour renouveler en profondeur le secteur des taxis étant donné l'absence de moyens suffisants.

M. Joël Riguelle demande au secrétaire d'Etat de spécifier le contenu de l'article 13 qui a trait à l'intervention du gouvernement dans le prix de la course dans certains cas particuliers.

M. Michel Moock informe également que l'ensemble du projet d'ordonnance satisfait son groupe.

Il évoque un problème particulier. En introduisant un nouveau système de tri à l'entrée de la profession et en supprimant la liste d'attente, le gouvernement ne risque-t-il pas d'évincer des personnes qui n'ont aucune formation au départ ? Cette préoccupation est grande dans la mesure où le marché du travail de la Région de Bruxelles-Capitale se caractérise par un grand nombre de personnes non qualifiées. Cela concerne une grande partie des chercheurs d'emploi également.

Le secrétaire d'Etat se réjouit que les commissaires aient parcouru largement le projet qui est un reflet notamment de l'écoute du secteur qu'il a eu pendant des mois. Le projet d'ordonnance du gouvernement a été élaboré en étroite collaboration avec le conseil consultatif. Le secrétaire d'Etat souligne néanmoins qu'il y a certains réticences de la part de la profession. Celles-ci se situent au niveau de la livrée, du temps minimal nécessaire pour pouvoir céder l'exploitation d'un taxi, la durée de vie du véhicule, ... Il faut savoir que la profession n'est pas une et indivisible. Et de souligner une fois de plus qu'on ne vit pas dans une ville où les taxis font partie intégrante des services publics de transports en commun telle que Londres, Madrid, Rome, etc., où les véhicules ont une livrée clairement identifiée et ont une toute autre place dans la ville. On a affaire à une situation hybride qui contente à moitié les usagers et où le meilleur côtoie le pire au niveau de la profession.

La liste d'attente n'a jamais fonctionné car il y a toujours eu plus de véhicules que le nombre prévu par le numerus clausus. Le secrétaire d'Etat informe que l'Administration de l'équipement et des déplacements va procéder sous forme de cahier de charges. Il n'est pas exclu que le gou-

op een bepaald ogenblik het aantal van 1250 voertuigen van de numerus clausus zal moeten overschrijden gelet op de groeiende internationale rol van Brussel.

Bovendien wordt in bepaalde gevallen overwogen om in samenwerking met de MIVB taxi's in te zetten in de wijken waar bussen te veel lawaai oorzaken of waar die niet rendabel zijn. Het is mogelijk dat in wijken die minder bediend zijn door het traditioneel openbaar vervoer, enkele collectieve taxi's ingezet worden.

Tot nu toe beschikt men in Brussel over zeer weinig voertuigen van het monovolumetype of over minibussen die plaats bieden voor acht personen (als het om meer personen gaat, spreekt over autocarvervoer). Dat zou als een criterium beschouwd kunnen worden. Elektrische voertuigen behoren ook tot de mogelijkheden. Het is niet mogelijk om alle voertuigen op elektriciteit te laten rijden maar men kan overwegen om 50 elektrische voertuigen in het centrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in te zetten. De eerste prioriteit van de regering is een voldoende aantal voertuigen voor personen met een beperkte mobiliteit. Met de huidige vijf voertuigen haalt men niet de kritische massa voor de personen met beperkte mobiliteit. Deze categorie is veel ruimer dan de blijvend gehandicapten (mensen met een gebroken been, oudere mensen, jonge ouders met een buggy,...).

De staatssecretaris wijst op het probleem van de verplaatsingen van de personen met een beperkte mobiliteit. Voor het ogenblik heeft het bedrijf Hendrickx bijna het monopolie voor dit soort verplaatsingen. De taxi's Hendrickx zijn helemaal in orde maar men hanteert tarieven die toegesneden zijn op het Vlaamse Gewest. De rit wordt aangerekend vanaf het vertrek aan het depot in de buurt van Leuven. De gebruikers betalen dus ook voor de afstand die de taxi leeg aflegt.

Dat is de reden waarom de Gewestregering het gebruik van polyvalente taxi's wil bevorderen. Die kunnen eveneens andere personen dan de personen met beperkte mobiliteit vervoeren. Aan deze taxi's wordt gevraagd om voor 50 % personen met een beperkte mobiliteit te vervoeren. Een rittenblad kan echter gemakkelijk vervalst worden en de regering zoekt naar de beste methode om alle soorten fraude in de sector te verminderen.

Indien de exploitanten na enige tijd aan de staatssecretaris laten weten dat de exploitatie van dit soort voertuig niet rendabel is voor de sector, zal de staatssecretaris verplicht zijn om de tarieven aan te passen. Tot nu toe bestaat er een enkel tarief voor alle soorten voertuigen, ook voor de polyvalente voertuigen.

De regering is van plan om de procedure voor de overdracht, die in feite een verkoop is, doorzichtig te maken en de prijs ervan te veranderen. De regering heeft gekozen om zo'n transactie toe te staan en voor een regeling te zorgen,

vernement doive aller à un moment au-delà des 1250 véhicules prévus par le numerus clausus étant donné le développement de la fonction internationale de Bruxelles.

En outre, il est envisagé dans certains cas de prévoir le fonctionnement de taxis en collaboration avec la STIB dans les quartiers où l'utilisation de bus pose problème au niveau du bruit ou au niveau de la rentabilité. Il se pourrait que dans ces quartiers moins densément desservis par les transports en commun classiques, certains taxis collectifs soient mis en route.

Jusqu'à présent on dispose à Bruxelles de très peu de véhicules de type monospace ou minibus allant jusqu'à huit personnes (au-delà cela devient du transport par car). On pourrait envisager de le considérer comme un critère. On pourrait aussi imaginer des véhicules électriques. Sans pouvoir mettre toute une flotte à l'électricité, il peut être envisagé d'acquérir cinquante véhicules à propulsion électrique dans le centre de la Région de Bruxelles-Capitale. La première priorité du gouvernement demeure d'avoir un nombre suffisant de véhicules pour personnes à mobilité réduite. Avec les cinq véhicules actuels, on n'atteint pas la masse critique pour les personnes à mobilité réduite, catégorie qui inclut bien plus que les personnes handicapées de manière permanente (des personnes à la jambe cassée, des personnes plus âgées, de jeunes parents avec poussette, ...).

Le secrétaire d'Etat soulève le problème des déplacements des personnes à mobilité réduite. Actuellement, la société Hendrix a un quasi-monopole sur ce type de déplacements. Les taxis Hendrix sont parfaitement réguliers mais ont une tarification adaptée à la Région flamande, qui tient compte d'un début de course au moment du départ du dépôt près de Louvain. Il s'agit d'un système au périmètre où l'usager paie le parcours à vide.

C'est pourquoi le gouvernement régional souhaite développer des taxis polyvalents qui peuvent également transporter d'autres personnes que des personnes à mobilité réduite (PMR). Ces taxis polyvalents assureraient le transport à 50 % de PMR. Il faut cependant savoir qu'une feuille de route peut être facilement falsifiée et que le gouvernement est à l'affût de trouver la méthode adéquate pour diminuer tout type de fraude dans le secteur.

Si les exploitants, après un certain temps, viennent trouver le secrétaire d'Etat en disant que ce type d'exploitation de véhicules est non rentable pour la profession, le secrétaire d'Etat sera bien contraint d'adapter la tarification. Jusqu'à présent, il existe une tarification unique pour tout type de véhicule, également pour les véhicules polyvalents.

Le gouvernement a l'intention de rendre la procédure de cession, qui est en fait une vente, transparente et à en faire évoluer le prix. Le gouvernement a préféré autoriser et encadrer ce type d'opération plutôt que de laisser le travail

eerder dan dit initiatief over te laten aan duistere figuren. Anders gebeurt het regelmatig dat er aandelen van een vennootschap naar een onwettige vennootschap overgedragen worden, met als gevolg dat de zaak voor de handelsrechtbank komt.

In verband met de afschaffing van de wachtlijst, zegt de staatssecretaris duidelijk dat hij niet verontrust is en dat de personen die zich op deze lijst geplaatst hebben geen enkele verdienste hebben. De regering probeert met alle middelen de toegang tot het beroep aan objectieve regels te onderwerpen en de vergunningen zullen aan de meest geschikte personen afgegeven worden. Men moet niet rekenen op gunsten van de overheid. Het is de bedoeling dat de voertuigen na enige tijd met het uiterlijk kenmerk met de kleuren van het Gewest rondrijden. Dat wordt overigens bepaald in artikel 12 : « de regering kan het uiterlijk kenmerk bepalen dat gemakkelijk herkenbaar is in het verkeer ». Dat geldt voor de voertuigen die door een exploitant voor de eerste keer voor een taxidienst worden aangewend. Indien men de taxi een nieuwe plaats geeft in de stad en de taxi wil laten bijdragen tot het openbaar vervoer, moet men zorgen voor aangepaste voertuigen met een uiterlijk kenmerk dat gemakkelijk herkenbaar is en moet er streng toezien worden op de vergunningen. De regering zal de toestand gaandeweg verbeteren aan de hand van uitvoeringsbesluiten die op grond van deze kaderordonnantie vastgesteld zullen worden. Men moet er zich evenwel van bewust zijn dat men zonder bijkomende middelen niet hetzelfde niveau zal halen als andere Europese steden.

De examens die de chauffeurs moeten afleggen worden ook herzien. Het bestuur heeft gedragstests laten afnemen. Het examen over de topografie is herzien en de opleiding defensief rijden wordt geleidelijk ingevoerd in overleg met de MIVB.

De staatssecretaris meent dat het advies van de ESRBHG formeel niet vereist was, temeer omdat het advies in 1995 ook niet gevraagd is en de Raad van State in 1995 daarover geen opmerking gemaakt heeft.

De staatssecretaris deelt aan de commissieleden mee dat het wel degelijk de adviesraad is die aan de regering te kennen gegeven heeft wat voor de sector aanvaardbaar was. De regering heeft aan de sector betere exploitatievoorwaarden willen aanbieden, maar stelt tegelijk meer eisen. De regering zal strengere criteria inzake kwaliteit opstellen en zal de controles uitbreiden. De vernieuwing van de vergunningen zal gecontroleerd worden en de wachtlijst zal afgeschaft worden zodra deze kaderordonnantie goedgekeurd is. In de plaats zullen er strengere criteria inzake kwaliteit komen.

Er wordt ook vooruitgang geboekt op het vlak van de opleiding van de chauffeurs. De chauffeurs moeten ieder jaar een bewijs van goed zedelijk gedrag voorleggen. De vergunningen zullen op basis van deze kaderordonnantie bij besluit geregeld worden.

à des « margoulines », ce qui donne régulièrement lieu à des transferts de parts de société à une société irrégulière, dont le dossier aboutit au Tribunal de commerce.

Quant à la suppression de la liste d'attente, le secrétaire d'Etat dit clairement qu'il ne craint rien et que les personnes qui se sont placées sur cette liste n'ont en fait aucun mérite. Il faut savoir que le gouvernement tente par tous les moyens d'objectiver l'accès à la profession et que la délivrance des autorisations se fera aux personnes les plus adéquates et ce ne sera en aucun cas une faveur de l'autorité. Le but est d'arriver après un certain temps à des véhicules à une livrée aux couleurs de la Région, ce qui est par ailleurs stipulé à l'article 12 « ...Le gouvernement peut déterminer une livrée aisément reconnaissable dans la circulation ». Cela vaut pour les véhicules qui seront affectés pour la première fois par un exploitant à un service de taxis. Si on veut revoir la place du taxi dans la ville, sa contribution au transport public, il faudra en arriver à des véhicules adaptés qui ont une livrée aisément reconnaissable et à un nettoyage total au niveau des autorisations. Le gouvernement va progressivement améliorer la situation sur le plan qualitatif à travers les arrêtés d'exécution qui seront pris sur la base de cette ordonnance cadre. Néanmoins, il faut être conscient que sans moyens supplémentaires mis à disposition, on ne pourra arriver à un niveau comparable à d'autres villes européennes.

Des réformes sont en cours également au niveau des examens que doivent passer les chauffeurs; l'administration a fait procéder à des tests comportementaux, via la STIB. L'examen de topographie va être revu et la formation à la conduite défensive est mise en place.

Le secrétaire d'Etat estime que l'avis du CESRB n'est pas formellement requis et ce d'autant moins qu'il n'avait pas été sollicité en 1995 et qu'en 1995 le Conseil d'Etat n'avait pas émis d'observation sur ce point.

Le secrétaire d'Etat tient à informer les commissaires que c'est bien le conseil consultatif qui a indiqué au gouvernement ce qui était acceptable par le secteur. Il faut savoir que si le gouvernement a souhaité apporter au secteur de meilleures conditions d'exploitation, en contrepartie les exigences du gouvernement vont être plus grandes; le gouvernement élaborera des critères qualitatifs sérieux et augmentera les contrôles. Le renouvellement des autorisations sera contrôlé et la liste d'attente sera abolie à partir de l'adoption de cette ordonnance cadre et fera place à des critères qualitatifs sérieux.

La problématique de la formation des chauffeurs est également en progression. Les chauffeurs doivent remettre annuellement un certificat de bonne vie et moeurs. Les autorisations seront réglées à partir de cette ordonnance cadre par arrêté.

De staatssecretaris streeft ernaar de taxi's goed uit te rusten : hij denkt aan een geïntegreerd toestel dat zowel taximeter, printer en kaartlezer is . Dit geïntegreerde toestel is van essentieel belang voor de sector en voor de gebruikers.

De staatssecretaris heeft tijdens zijn campagne ten voordele van de bejaarde personen kunnen vaststellen dat er heel wat ongeldige tickets in omloop waren. De grijze economie is immers geen marginaal verschijnsel in de taxi-sector. De staatssecretaris is niet van plan om deze situatie nog lang te tolereren.

De staatssecretaris zegt dat artikel 12, punt 3° bepaalt dat de regering zou kunnen beslissen in bepaalde gevallen die beschreven worden in het lastenboek dat de voertuigen die door een exploitant voor de eerste keer aan een taxidienst worden toegewezen uitgerust zouden kunnen worden met motoren waarvan de uitstoot aan strengere normen dan de Europese normen en de federale normen moet voldoen.

De staatssecretaris herinnert eraan dat de regering verder wou gaan maar dat dit niet mogelijk was (zie advies van de Raad van State). Het Gewest zou zich op het terrein van de federale overheid begeven omdat dit punt onder productnormen valt. De staatssecretaris was genoodzaakt om het ontwerp aan te passen. De staatssecretaris had de exploitanten willen bevoordelen die bereid waren om verder te gaan en bijvoorbeeld een auto op waterstof willen kopen. Dit criterium kan opgenomen worden in de voorwaarden om de exploitant te selecteren maar dit kan geen algemene voorwaarde worden om voor de eerste maal een voertuig als taxivoertuig in te zetten. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag niet verder gaan dan de federale en Europese normen.

De staatssecretaris stelt de commissieleden die zich hierover zorgen maakten gerust : voor de uitoefening van het beroep van taxichauffeur is geen diploma vereist en het ontwerp van ordonnantie dat nu besproken wordt sluit de ongeschoolde werknemers niet uit. Uit de verschillende getuigenissen die de staatssecretaris gehoord heeft blijkt niet dat er discriminaties zouden zijn. Een diploma heeft niets te maken met de bekwaamheid om dit beroep te oefenen. Er zij aan herinnerd dat de twee essentiële voorwaarden zijn, kunnen rijden en de stad kennen, om taxichauffeur te zijn. Het is niet omdat er een nieuwe regeling voor de toegang tot het beroep ingevoerd wordt, dat dit zou veranderen. De beroepssector komt zeker tegemoet aan de sociale bezorgdheid van de heer Mook.

De staatssecretaris onderstreept dat wie voldoet aan de criteria waaraan de regering belang hecht, zoals de terbeschikkingstelling van een voertuig voor personen met een beperkte mobiliteit, zeker kans maakt om de vergunning te verkrijgen.

Als de numerus clausus niet meer gehaald wordt, verbindt de staatssecretaris zich ertoe op ruime schaal bekend

La volonté du secrétaire d'Etat est d'arriver à un équipement adéquat dans les taxis : un appareil intégré qui soit à la fois taximètre, imprimante, et lecteur de cartes pourrait être retenu comme critère. Cet appareillage intégré est essentiel pour la profession et pour l'utilisateur.

Le secrétaire d'Etat a pu vérifier, lorsqu'il a lancé sa campagne en faveur des personnes plus âgées, que les tickets non valables étaient légion, ceux-ci font partie de cette zone d'économie grise qui n'est pas marginale dans le secteur des taxis. Il n'a nullement l'intention de perpétuer ce type de fonctionnement.

Le secrétaire d'Etat stipule que l'article 12, 3° prévoit que le gouvernement pourrait décider que, dans certains cas spécifiés au cahier des charges, les véhicules affectés pour la première fois par un exploitant à un service de taxis pourraient être équipés de moteurs dont les émissions respectent les normes plus strictes que les normes européennes ainsi que les normes du Fédéral.

Le secrétaire d'Etat rappelle que le gouvernement aurait voulu aller plus loin mais que ce ne fût pas possible (cf. avis du Conseil d'Etat). La Région empiéterait sur les compétences du Fédéral car ce point relève des normes de produit. Le secrétaire d'Etat a été contraint à adapter le projet par rapport à l'avant-projet. Le secrétaire d'Etat eût souhaité favoriser les exploitants désireux d'aller plus loin en acquérant par exemple une voiture fonctionnant avec une pile à hydrogène. On peut reprendre ce critère dans le cahier de charges pour sélectionner les exploitants mais on ne peut en faire une condition générale pour mettre en service pour la première fois un véhicule en vue d'offrir un service de taxis. La Région de Bruxelles-Capitale ne peut aller au-delà des normes fédérales et européennes.

Le secrétaire d'Etat veut rassurer les commissaires qui s'étaient inquiétés à ce sujet : on exerce la fonction de chauffeur de taxi sans diplôme et le projet d'ordonnance en discussion n'exclura en rien les travailleurs non qualifiés. Des différents témoignages que le secrétaire d'Etat a pu recueillir, il n'est apparu nullement qu'il y ait des discriminations en la matière; un diplôme n'a rien à voir avec l'aptitude pour exercer ce type de fonction. Pour rappel, les deux conditions essentielles pour pouvoir être chauffeur de taxi étant de savoir conduire et de connaître la ville, ce n'est pas le changement de système d'accessibilité à la fonction qui va avoir une quelconque influence. Dès lors, les préoccupations sociales de M. Mook seront toujours rencontrées au niveau de la profession.

Le secrétaire d'Etat souligne que quelqu'un qui répond aux critères auxquels le gouvernement attache de l'importance telle que la mise à disposition d'un véhicule pour personnes à mobilité réduite, aura toutes les chances de pouvoir obtenir l'autorisation.

Le jour où le numerus clausus ne sera plus atteint, le secrétaire d'Etat s'engage à diffuser largement qu'il y a à

te maken dat voor de toekomstige exploitanten voldoende identificatieplaten ter beschikking zijn. Hij zal die informatie niet enkel in het *Belgisch Staatsblad* bekendmaken. Op die manier zouden slechts enkele geprivilegieerde personen dit kunnen vernemen.

De invoering van een enkel oproepnummer zou betekenen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een rechtstreeks beheer zou moeten voeren of dat beheer in onderaanneming aan een callcenter zou moeten toevertrouwen. De telefooncentrale vormen een aangelegenheid die in het ontwerp van ordonnantie niet behandeld wordt.

De vele telefooncentrales moeten tweemaal met elkaar concurreren. Een eerste maal treden zij in concurrentie voor het cliënteel van de taxi's. De chauffeurs vormen op hun beurt een cliënteel voor de telefooncentrale die zoveel mogelijk chauffeurs trachten te krijgen. De staatssecretaris denkt bovendien dat dit aspect niet de zwakste schakel van de taxidiensten vormt.

Het commissielid heeft het gehad over het vervoeren van grote stukken bagage. De staatssecretaris is niet gekant tegen een systeem zoals in Parijs waar de prijs van de rit niet verhoogd wordt maar de kosten voor andere diensten meegerekend worden.

De staatssecretaris heeft evenwel benadrukt dat men moet opletten voor « benchmarking » in het buitenland omdat ieder situatie verschillend is. De taxi's in Genève zijn een voorbeeld op zich, maar zijn ook de duurste in heel Europa.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

disposition de futurs exploitants un nombre suffisant de plaquettes; il ne limitera pas la diffusion de l'information au *Moniteur belge*, information qui ne serait accessible qu'à quelques personnes privilégiées.

Quant à un numéro d'appel unique, cela impliquerait une gestion directement exercée par la Région de Bruxelles-Capitale ou sous-traitée par un call center. Il faut bien se rendre compte que les centraux téléphoniques restent une sphère non traitée dans le projet d'ordonnance.

Les multiples centraux téléphoniques sont doublement soumis à concurrence. D'une part, la concurrence par rapport à la clientèle des taxis et les chauffeurs ont également une position de clients par rapport aux centraux téléphoniques qui cherchent à obtenir le plus de chauffeurs possible. En outre, le secrétaire d'Etat ne pense pas qu'il s'agit du maillon le plus faible du service de taxis.

Un commissaire a parlé de la prise en charge de bagages encombrants. Le secrétaire d'Etat n'est pas opposé à adopter un système comme à Paris où on n'augmente pas le prix de la course en soi mais où on rajoute le coût d'autres services.

Le secrétaire d'Etat a souligné néanmoins qu'il faut se méfier du « benchmarking » à l'étranger car chaque situation est différente; si les taxis à Genève sont exemplaires en soi, ils sont probablement les plus chers de toute l'Europe.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 5

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 7

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 8

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Article 3

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 5

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 6

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 7

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 8

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 10

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 11

De huidige regeling is overdreven. In geval van wanbetaling wordt het bedrag van de belasting verdrievoudigd. Dit soort maatregel is op termijn niet houdbaar. De maatregel is uitvoerbaar.

Stemming

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

Artikel 12

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 13

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Vote

L'article 8 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 9

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 10

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 11

La situation actuellement en vigueur est exorbitante. En cas de non-paiement, le montant de la taxe est triplé. Ce type de mesure ne résiste pas au temps; elle est inapplicable.

Vote

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

Article 12

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 13

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Stemming

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

Artikel 14

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 14 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 15

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 15 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 16 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 17

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 17 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Artikel 18

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 18 wordt aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

Vote

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

Article 14

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 14 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 15

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 15 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 16

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

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

Article 17

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 17 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Article 18

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 18 est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de negen aanwezige leden.

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

De Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

De Voorzitter,

Claude MICHEL

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet d'ordonnance dans son ensemble est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Mahfoudh ROMDHANI

Le Président,

Claude MICHEL

