

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

---

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

20 AVRIL 2006

---

### PROJET D'ORDONNANCE

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

---

#### Exposé des motifs

L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, publiée au *Moniteur belge* du 1<sup>er</sup> juin 1995, a doté la Région de Bruxelles-Capitale d'une législation spécifique aux services de transport rémunéré de personnes précités opérant sur le territoire de la Région.

Une modification de cette ordonnance est intervenue par l'ordonnance du 11 juillet 2002, publiée au *Moniteur belge* du 31 août 2002, et fondée sur les enseignements tirés de l'application de la législation nouvelle pendant ses six premières années d'application.

Dix ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 27 avril 1995, il est opportun de poursuivre la modification du texte de base pour tenir compte de difficultés nées de la pratique d'une part et de la modification d'autres réglementations ayant une incidence sur la matière examinée d'autre part ainsi que pour réaffirmer, de manière encore plus claire, le caractère d'intérêt public du service de taxis et son implication dans la solution à apporter aux problèmes de mobilité à Bruxelles.

Une partie des dispositions du projet d'ordonnance constitue ainsi un toilettage du texte et une adaptation de

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

---

GEWONE ZITTING 2005-2006

20 APRIL 2006

---

### ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**ter wijziging van de ordonnantie  
van 27 april 1995 betreffende  
de taxidiensten en de diensten voor  
het verhuren van voertuigen met chauffeur**

---

#### Memorie van toelichting

Met de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1995, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een specifieke wetgeving voor de hierboven vermelde bezoldigde vervoerdiensten van personen die op het grondgebied van het Gewest actief zijn.

Deze ordonnantie werd gewijzigd door de ordonnantie van 11 juli 2002, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 augustus 2002. Basis voor deze wijziging zijn de lessen die getrokken werden uit de toepassing van de nieuwe wetgeving tijdens de eerste zes jaar.

Tien jaar na de inwerkingtreding van de ordonnantie van 27 april 1995 is het nuttig om de basistekst verder te wijzigen en hierbij rekening te houden met de problemen die voortvloeien uit de praktijk enerzijds en met de wijzigingen in andere reglementeringen die een invloed hebben op de onderzochte materie anderzijds. Bedoeling is ook om het karakter van openbaar nut van de taxi's en de betrokkenheid ervan in de oplossing voor de mobiliteitsproblemen in Brussel duidelijker in de verf te zetten.

Sommige bepalingen van het ontwerp van ordonnantie werden lichtjes aangepast of grondig gewijzigd, rekening

celui-ci par rapport à l'évolution d'autres réglementations ou pour simplifier l'application de la réglementation (ainsi en va-t-il par exemple de l'adaptation rendue nécessaire par la modification apportée au niveau fédéral en matière de certificats de bonnes vie et mœurs).

Une deuxième partie des dispositions du projet d'ordonnance rappelle le caractère personnel des autorisations d'exploiter un service de taxis et les corollaires qui en découlent dont l'incessibilité et l'indivisibilité de cette autorisation dans le cadre d'un service d'intérêt public.

Afin de régler un problème récurrent qui handicape le secteur depuis de très nombreuses années, le projet d'ordonnance vise à cet égard à mettre fin au « commerce des autorisations » en prévoyant qu'en cas de cessation d'activités dans le chef de l'exploitant (qu'elle soit volontaire ou forcée, par faillite par exemple), l'autorisation d'exploiter est caduque de plein droit, l'Administration se trouvant à nouveau à même d'accorder une autorisation à un autre exploitant sur base des capacités personnelles de celui-ci à faire face au mieux à l'objectif de mobilité poursuivi dans le cadre de ce service d'intérêt public.

Cet objectif étant mieux rencontré par des écuries plus importantes, le projet d'ordonnance vise encore à favoriser le regroupement d'autorisations dont sont actuellement titulaires diverses personnes morales exploitantes ayant parfois les mêmes associés ou actionnaires majoritaires et gérants ou administrateurs délégués.

\*  
\* \*

Telles sont les lignes de force du présent projet d'ordonnance qui trouve sa place dans la mise en œuvre du plan directeur « taxi » défini pour les années 2005 à 2009.

### Commentaire des articles

#### *Articles 1<sup>er</sup> et 2*

Ces articles n'appellent pas d'observations particulières.

#### *Article 3*

Afin de clarifier le texte de l'ordonnance, les dispositions relatives aux véhicules de réserve et aux véhicules de remplacement sont regroupées sous l'article 8 de l'ordonnance du 27 avril 1995. C'est l'objet de l'article 7 de la présente ordonnance. Pour le surplus, il est renvoyé au commentaire de cette dernière disposition.

houdend met de evolutie van andere reglementeringen. Soms werd de toepassing van de reglementering vereenvoudigd (bijvoorbeeld, een noodzakelijke aanpassing wegens een wijziging op federaal niveau omtrent het bewijs van goed gedrag en zeden).

Een tweede reeks bepalingen van het ontwerp van ordonnantie verwijst naar het persoonlijke karakter van de exploitatievergunningen voor een taxidienst en de consequenties ervan zoals de onoverdraagbaarheid en de onverdeelbaarheid van de vergunning in het kader van een dienst van openbaar nut.

Het ontwerp van ordonnantie wil een einde stellen aan de handel rond vergunningen, een steeds terugkerend probleem waarmee de taxisector al jaren kampt. Het ontwerp voorziet dat indien een exploitant zijn activiteiten stopzet (vrijwillig of gedwongen door faillissement bijvoorbeeld) zijn exploitatievergunning van rechtswege vervalt. De administratie kan bijgevolg een vergunning aan een andere exploitant toekennen op basis van zijn persoonlijke vaardigheden om zo goed mogelijk aan de mobiliteitsdoelstelling in het kader van deze dienst van openbaar nut te beantwoorden.

Met grotere taxaatschappijen kan ook beter ingespeeld worden op deze doelstelling. Daarom beoogt het ontwerp van ordonnantie ook de hergroepering van de vergunningen waar verschillende rechtspersonen met soms dezelfde vennoten of meerderheidsaandeelhouders, zaakvoerders of afgevaardigd beheerders vandaag houder van zijn.

\*  
\* \*

Dit zijn de krachtlijnen van dit ontwerp van ordonnantie dat binnen de uitvoering van het taxiplan 2005-2009 kadert.

### Toelichting bij de artikels

#### *Artikelen 1 en 2*

Deze artikelen vereisen geen toelichting.

#### *Artikel 3*

Om de inhoud van de ordonnantie te verduidelijken, werden de bepalingen betreffende de reserve- en de vervangingsvoertuigen opgenomen in artikel 8 van de ordonnantie van 27 april 1995. Hiertoe strekt artikel 7 van deze ordonnantie. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting bij deze laatste bepaling.

*Article 4*

L'ordonnance du 11 juillet 2002 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 a inséré à l'article 7 de cette ordonnance une disposition nouvelle créant la revalidation annuelle de l'autorisation d'exploiter. Concrètement, il s'agissait pour les exploitants de faire parvenir à l'Administration durant le premier semestre de chaque année un certain nombre de documents permettant la revalidation annuelle de l'autorisation d'exploiter.

La mise en œuvre de cette disposition a toutefois suscité une augmentation importante du travail administratif dans le chef des exploitants alors que l'Administration pouvait disposer des mêmes informations sans que l'exploitant ne doive les fournir lui-même.

La disposition commentée remplace dès lors la procédure de la revalidation annuelle de l'autorisation d'exploiter par une simple communication annuelle d'un certificat de bonnes vie et mœurs établissant que l'exploitant rencontre toujours les conditions de moralité exigées par l'ordonnance. Pour tous les exploitants qui donneront suite utile à cette exigence, l'Administration se limitera à classer ce document administratif dans le dossier de l'exploitant concerné et à actualiser la carte orange, étant le document matériel établissant l'autorisation d'exploiter. Les exploitants qui ne respecteront pas cette disposition seront visés par une procédure de suspension ou de retrait de l'autorisation.

De cette manière, l'objectif de contrôle des exploitants demeure atteint tout en allégeant le travail de l'Administration et en assurant une efficacité plus grande du travail de l'Administration à l'égard des exploitants ne remplissant plus une des conditions essentielles pour exploiter un service d'intérêt public.

La modification proposée n'a évidemment aucune incidence sur les mesures administratives qui peuvent être prises sur base de l'article 12 de l'ordonnance et pouvant mener à la suspension ou au retrait, en tout temps, des autorisations d'exploiter en cas de violation des dispositions de l'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. A cet égard, l'Administration peut se fonder soit sur des informations sollicitées auprès des exploitants conformément à l'article 33, dernier alinéa de l'ordonnance, soit sur des informations dont elle dispose au dossier de l'exploitant.

*Article 5*

Cette disposition reformule la condition mise au renouvellement de l'autorisation en rapport avec la mise suffisante du véhicule exploité à la disposition de la clientèle. Il ne s'agit pas d'une nouvelle exigence mais seulement de

*Artikel 4*

De ordonnantie van 11 juli 2002 ter wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 voegde in artikel 7 van deze ordonnantie een nieuwe bepaling in over de invoering van een jaarlijkse geldigheidsverklaring van de exploitatievergunning. Concreet moesten de exploitanten elk jaar tijdens het eerste semester een aantal documenten aan de administratie bezorgen zodat de exploitatievergunning jaarlijks kon worden geldig verklaard.

Door deze bepaling uit te voeren, nam het administratieve werk bij de exploitanten aanzienlijk toe, terwijl de administratie over deze informatie kon beschikken zonder dat de exploitant deze zelf diende voor te leggen.

In de toegelichte bepaling wordt dus de procedure van jaarlijkse geldigheidsverklaring van de exploitatievergunning vervangen door het jaarlijks voorleggen van een bewijs van goed gedrag en zeden, waaruit blijkt dat de exploitant nog steeds voldoet aan de zedelijke voorwaarden die in de ordonnantie vereist zijn. Voor alle exploitanten die gevolg geven aan deze vereiste zal de administratie zich beperken tot het klasseren van dit administratieve document in het dossier van de betrokken exploitant en de update van de oranje kaart. Dit is het feitelijke document met de exploitatievergunning. De exploitanten die deze bepaling niet naleven, zullen het voorwerp uitmaken van een schorsings- of intrekkingprocedure voor vergunningen.

Op deze manier wordt de doelstelling van de controle op de exploitanten steeds bereikt, het werk van de administratie verlicht en verloopt het ook efficiënter ten aanzien van de exploitanten die niet langer voldoen aan een van de belangrijkste voorwaarden om een dienst van openbaar nut uit te baten.

De voorgestelde wijziging heeft uiteraard geen invloed op de administratieve maatregelen die op basis van artikel 12 van de ordonnantie genomen kunnen worden en kunnen leiden tot de schorsing of de intrekking, te allen tijde, van de exploitatievergunningen bij schending van de bepalingen van de ordonnantie, de uitvoeringsbesluiten ervan of de vergunningsvoorwaarden en bij volledige stopzetting van de exploitatie gedurende twee jaar. In dit opzicht kan de administratie zich baseren op ofwel de gegevens opgevraagd bij de exploitanten conform artikel 33, laatste lid van de ordonnantie, ofwel de gegevens waarover ze beschikt in het dossier van de exploitant.

*Artikel 5*

Deze bepaling herformuleert de voorwaarde voor de hernieuwing van de vergunning gekoppeld aan de toereikende terbeschikkingstelling van het uitgebate voertuig aan de klanten. Er wordt geen nieuwe voorwaarde ingevoerd,

préciser les termes de l'ordonnance. Il ressort en effet de recours introduits au Conseil d'Etat que certains plaideurs entendent jouer sur les mots actuels de l'article 7, § 4, 4<sup>o</sup> de l'ordonnance en soutenant qu'un refus de renouvellement ne pourrait être adopté par le Gouvernement que si l'Administration établissait que pendant toutes les années précédant celles de la demande de renouvellement, le véhicule a été insuffisamment mis à la disposition du public d'une part et qu'il ne pourrait être tenu compte ni de l'année au cours de laquelle la demande de renouvellement est formulée d'une part ni de celle durant laquelle le terme de l'autorisation expire, d'autre part. Le nouveau texte proposé vise à couper court à toute discussion à cet égard.

#### *Article 6*

Cette disposition vise à ajouter une huitième hypothèse dans laquelle le renouvellement de l'autorisation d'exploiter peut être refusé et liée à la carence de l'exploitant. Il est en effet constaté que dans le cadre de l'examen d'une demande de renouvellement, de plus en plus d'exploitants ne réservent aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré rappel. Afin d'éviter que des exploitants tentent de tirer parti de leur propre carence, créant par leur silence prolongé un « flou » à propos de leur propre exploitation, le texte proposé permet au Gouvernement d'en tirer argument pour refuser le renouvellement sollicité.

#### *Article 7*

L'article proposé vise à regrouper sous l'article 8 de l'ordonnance les dispositions relatives aux véhicules de réserve et véhicules de remplacement.

Par ailleurs, et afin d'éviter certains abus constatés dans l'usage des véhicules de réserve, cette disposition prescrit clairement les conditions d'utilisation de ce type de véhicules auxquels un exploitant ne peut recourir que si le véhicule titulaire est effectivement indisponible, uniquement durant le temps de cette indisponibilité et pour autant qu'il en ait informé au préalable l'administration compétente. Au cas où cette communication aurait été faite en dehors des heures de bureau, une copie devra se trouver à bord du véhicule de réserve.

Tant les véhicules de réserve que les véhicules de remplacement doivent répondre aux caractéristiques et conditions qui s'imposaient au véhicule momentanément indisponible. Ainsi, si le véhicule habituellement exploité était un véhicule mixte (c'est-à-dire permettant également le transport de personnes à mobilité réduite), le véhicule de réserve ou le véhicule de remplacement devra également être un véhicule mixte.

enkel de bewoordingen van de ordonnantie worden verduidelijkt. Uit de beroepen die werden aangetekend bij de Raad van State blijkt dat sommige pleiters zich graag vastpinnen op de huidige woorden van artikel 7, § 4, 4<sup>o</sup> van de ordonnantie. Zij beweren dat de regering een hernieuwing enkel kan weigeren indien de administratie vastlegt dat voor alle jaren voorafgaand aan het jaar van de hernieuwingsaanvraag het voertuig niet genoeg ter beschikking van het publiek gesteld werd. Zij vinden ook dat er geen rekening gehouden kan worden met het jaar waarin de hernieuwing wordt aangevraagd en het jaar waarin de vergunning vervalt. Met de nieuwe voorgestelde tekst is er geen discussie mogelijk.

#### *Artikel 6*

Deze bepaling omvat een achtste geval van tekortkoming van de exploitant, waarin de hernieuwing van de exploitatievergunning kan worden geweigerd. Er wordt inderdaad vastgesteld dat bij het onderzoek van een hernieuwingsaanvraag, steeds meer exploitanten geen gevolg geven aan een oproep of verzoek om informatie van de administratie ondanks een herinnering. Om te vermijden dat exploitanten voordeel zouden halen uit hun eigen tekortkoming en een onduidelijke situatie omtrent hun exploitatie zouden creëren door hun aanhoudend stilzwijgen, biedt de voorgestelde tekst aan de regering de mogelijkheid om dit gegeven als argument te gebruiken en de gevraagde hernieuwing te weigeren.

#### *Artikel 7*

In dit artikel worden de bepalingen inzake de reserve- en vervangingsvoertuigen opgenomen in artikel 8.

Om misbruik bij het gebruik van reservevoertuigen te vermijden, schrijft deze bepaling ook duidelijk de gebruiksvoorwaarden voor van dergelijke voertuigen. Een exploitant kan er enkel een beroep op doen indien het voertuig waarop de vergunning slaat effectief niet beschikbaar is, alleen voor de duur van deze onbeschikbaarheid en voorzover hij de bevoegde administratie hiervan voorafgaandelijk in kennis heeft gesteld. Indien deze kennisgeving buiten de kantooruren werd gedaan, dan dient een kopie ervan zich aan boord van het reservevoertuig te bevinden.

Zowel de reserve- als de vervangingsvoertuigen moeten voldoen aan de kenmerken en de voorwaarden die gelden voor het tijdelijke onbeschikbare voertuig. Als het uitgebate voertuig een gemengd voertuig is (vervoer van personen met beperkte mobiliteit), dan moet het reserve- of vervangingsvoertuig ook een gemengd voertuig zijn.

*Article 8*

Cette disposition réaffirme avec force le caractère personnel, indivisible et incessible des autorisations délivrées par le Gouvernement en matière d'exploitation d'un service de taxis.

Ces autorisations étant délivrées au regard des capacités professionnelles personnelles ainsi que d'éléments tenant à la personne de l'exploitant tels que sa moralité ou que sa solvabilité, toute idée de cession de ce type d'autorisation heurte dès lors le simple bon sens et l'intérêt collectif sans même parler de la règle de l'égalité entre les candidats à une autorisation d'exploiter un service de taxis.

Le législateur de 2002 a souhaité tenir compte des investissements effectués par certains exploitants en leur permettant, à certaines conditions (dont celle d'avoir exploité sans interruption pendant dix ans et conformément à la réglementation applicable, un service de taxis), de céder l'autorisation d'exploiter à un tiers, qu'il soit déjà titulaire d'une autorisation d'exploiter ou non.

Ce système ne peut toutefois être pérennisé dès lors que d'une part, il contribue à maintenir l'attribution d'une valeur financière à une autorisation administrative individuelle et dont le montant exact apparaît rarement au grand jour et où d'autre part, il permet au titulaire d'une autorisation de choisir la personne qui en deviendra cessionnaire, lésant par là les droits de certains candidats exploitants ayant manifesté antérieurement et auprès de l'Administration leur souhait de disposer d'une autorisation d'exploiter et pouvant, le cas échéant, présenter des garanties, voire un projet d'exploitation plus intéressant pour la collectivité.

Sans préjudice des droits appartenant aux exploitants actuels et qui bénéficieront dès lors d'une mesure transitoire, la disposition projetée prescrit par conséquent qu'en cas de cessation d'activités dans le chef de l'exploitant, titulaire d'une autorisation d'exploiter un services de taxis, que cette cessation soit volontaire ou forcée (en cas de faillite par exemple), l'autorisation d'exploiter devient de plein droit caduque, l'exploitant ou son représentant (et le cas échéant, le curateur à la faillite désigné par le Tribunal de commerce) étant tenu de restituer dans les dix jours ouvrables à l'Administration tous les documents et matériel appartenant à la Région en rapport avec l'exploitation d'un service de taxis.

La Région sera dès lors à même d'attribuer une nouvelle autorisation à un nouvel exploitant conformément à la procédure prévue à l'article 5 de l'ordonnance et à laquelle le présent projet d'ordonnance ne porte pas atteinte.

Il est rappelé à ce propos que cette procédure place tous les candidats sur un pied d'égalité et que c'est après comparaison des projets présentés par les candidats et choix

*Artikel 8*

Deze bepaling herbevestigt met klem het persoonlijke, ondeelbare en onoverdraagbare karakter van de vergunningen die door de regering worden uitgereikt voor de exploitatie van een taxidienst.

Deze vergunningen worden uitgereikt in functie van de persoonlijke beroepsbekwaamheden en de elementen die betrekking op de exploitant zoals zijn zedelijk gedrag en zijn solvabiliteit. Elke overdracht van dit soort vergunningen botst daarom met het gezond verstand en het algemene belang, zonder zelfs te spreken van de gelijkheidsregel die geldt voor kandidaten die een exploitatievergunning voor een taxidienst wensen.

De wetgever van 2002 wou rekening houden met de investeringen die sommige exploitanten hadden gedaan. Onder bepaalde voorwaarden (uitbaten van een taxidienst gedurende tien jaar zonder onderbreking, conform de toepasbare reglementering) kon de exploitatievergunning aan een derde, al dan niet houder van een exploitatievergunning, worden overgedragen.

Dit systeem kan niet gehandhaafd blijven om twee redenen: de individuele administratieve vergunning behoudt in dit geval een financiële waarde waarvan het juiste bedrag zelden wordt bekendgemaakt. Ook kan de houder van een vergunning een persoon kiezen aan wie hij de exploitatie overdraagt. Dit schaadt de rechten van bepaalde kandidaat-exploitanten die voordien aan de administratie te kennen gaven dat ze over een exploitatievergunning wensen te beschikken en die desgevallend garanties kunnen geven en zelfs een interessant exploitatieproject voor de samenleving zouden kunnen indienen.

Zonder afbreuk te doen aan de rechten van de huidige exploitanten die dus een overgangsmaatregel zullen genieten, schrijft de bepaling bijgevolg voor dat in geval van vrijwillige of gedwongen stopzetting (bijvoorbeeld faillissement) van de activiteiten door de exploitant die houder is van een exploitatievergunning voor een taxidienst, deze vergunning van rechtswege vervalt. De exploitant of zijn vertegenwoordiger (desgevallend de curator van het faillissement aangesteld door de handelsrechtbank) moet binnen de tien werkdagen alle documenten en materiaal van het Gewest met betrekking tot de exploitatie van een taxidienst aan de administratie teruggeven.

Het Gewest zal dan een nieuwe vergunning aan een nieuwe exploitant kunnen uitreiken, conform de procedure voorzien in artikel 5 van de ordonnantie en waaraan dit ontwerp van ordonnantie geen afbreuk doet.

Met deze procedure worden alle kandidaten gelijkwaardig behandeld. Pas nadat de ingediende projecten van de kandidaten met elkaar vergeleken werden en de beste pro-

porté sur les meilleurs projets au regard de l'intérêt public que de nouvelles autorisations sont délivrées par le Gouvernement.

#### *Article 9*

Cette disposition vise à favoriser les regroupements d'autorisation lorsque plusieurs personnes morales ayant les mêmes associés ou actionnaires majoritaires et gérants ou administrateurs délégués sont titulaires de différentes autorisations d'exploiter un service de taxis tant pour faciliter le travail administratif en diminuant le nombre de dossiers à traiter que pour favoriser la constitution d'écuries plus importantes dans l'intérêt de la clientèle.

En outre, ces regroupements rencontrent également l'intérêt des exploitants qui pourront bénéficier d'économie d'échelle, une souplesse dans l'organisation de leur service et une optimisation de leurs moyens.

Ces regroupements ne pourront intervenir que par fusion ou absorption des sociétés concernées, tant les actifs que les passifs de ces sociétés étant mis en commun. Par contre, il ne peut être question de regrouper les autorisations par une quelconque cession de la seule autorisation d'exploiter par une personne morale à une autre.

#### *Article 10*

Certains exploitants disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis avec plusieurs véhicules souhaitent parfois réduire à titre définitif le nombre de véhicules exploités. Cette hypothèse risque de se rencontrer davantage encore lorsque les dispositions relatives à la mise suffisante des véhicules exploités à la disposition du public seront effectivement mises en œuvre et leur respect davantage contrôlé.

La disposition commentée organise la procédure à suivre pour permettre à l'exploitant de réduire le nombre de véhicules visés par son autorisation d'exploiter.

#### *Article 11*

Les exploitants de services de taxis doivent communiquer à l'Administration des renseignements relatifs aux chauffeurs qui assurent la conduite des véhicules exploités.

La disposition commentée vise à permettre la réduction d'office du nombre des véhicules visés par l'autorisation d'exploiter lorsque le nombre de chauffeurs renseigné à l'Administration rend impossible la conduite de tous les véhicules exploités. Dès restitution à l'Administration des documents et matériel (plaquettes d'identification, répéti-

jecten gekozen in functie van het karakter van openbaar nut zal de regering nieuwe vergunningen uitreiken.

#### *Artikel 9*

Deze bepaling beoogt de hergroepering van vergunningen wanneer verschillende rechtspersonen met dezelfde vennoten of meerderheidsaandeelhouders, zaakvoerders of afgevaardigd beheerders houder zijn van verschillende exploitatievergunningen voor een taxidienst. Bedoeling is het administratieve werk te vereenvoudigen door het aantal te behandelen dossiers te beperken en grotere taximaatschappijen te creëren in het belang van de klanten.

Dit is ook in het voordeel van de exploitanten want een hergroepering levert hen schaalvoordelen op, een souplesse in de organisatie van hun dienst en een optimalisering van hun middelen.

Een hergroepering kan enkel gebeuren via een fusie of overname van de betrokken maatschappijen, waarbij zowel de activa als de passiva van deze maatschappijen worden samengebracht. Er kan daarentegen geen sprake zijn van een hergroepering van vergunningen via een of andere overdracht van de enige exploitatievergunning door een rechtspersoon aan een andere.

#### *Artikel 10*

Sommige exploitanten met een exploitatievergunning voor een taxidienst met meerdere voertuigen willen het aantal uitgebete voertuigen definitief verminderen. Dit zal waarschijnlijk nog meer het geval zijn van zodra de bepalingen inzake de toereikende terbeschikkingstelling van de uitgebete voertuigen aan het publiek ook effectief toegepast zullen worden en de naleving ervan gecontroleerd.

De toegelichte bepaling omvat de procedure voor de exploitant om het aantal uitgebete voertuigen dat in zijn exploitatievergunning vermeld staat, definitief te verminderen.

#### *Artikel 11*

Exploitanten van taxidiensten moeten de administratie gegevens bezorgen over de chauffeurs die de uitgebete voertuigen besturen.

Doel van de toegelichte bepaling is het aantal voertuigen dat in de exploitatievergunning vermeld staat ambtshalve te verminderen wanneer alle uitgebete voertuigen onmogelijk door het aantal chauffeurs dat aan de administratie werd meegedeeld, bestuurd kunnen worden. Van zodra de documenten en het materiaal (identificatieplaat-

teurs lumineux et cartes orange), l'obligation de mise à disposition suffisante du véhicule à la clientèle est suspendue.

La mesure de réduction peut être temporaire ou définitive dans la mesure où il suffit à l'exploitant d'apporter la preuve de disposer des chauffeurs nécessaires pour mettre le nombre de véhicules visés dans l'autorisation à disposition du public. A défaut de ce faire dans un délai raisonnable, qui sera fixé dans un arrêté d'exécution, le Gouvernement peut réduire à titre définitif le nombre de véhicules pouvant être exploités par l'exploitant concerné. De cette manière, une ou plusieurs autorisations pourraient être délivrées conformément à l'article 5 de l'ordonnance.

#### *Article 12*

La modification visée à cet article est induite par les modifications apportées à l'article 11 de l'ordonnance par les deux articles précédents.

#### *Article 13*

Le montant de la taxe annuelle frappant chaque véhicule exploité comme taxi est actuellement fixé à 682 €.

La disposition commentée arrondit ce montant à 680 € et afin de favoriser les regroupements visés à l'article 9 du projet et, de manière générale, les écuries plus importantes, prévoit la dégressivité de la taxe. Les exploitants disposant déjà de plus de cinq véhicules à l'heure actuelle bénéficient ainsi de cette nouvelle dégressivité dès son entrée en vigueur.

#### *Article 14*

Cette disposition au contenu technique n'appelle pas d'observations particulières.

#### *Article 15*

L'article 16, al. 2 de l'ordonnance prescrit que seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de service au moyen de voitures de location avec chauffeur dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Malgré la confirmation apportée par la Cour d'arbitrage en son arrêt n° 056/96 du 15 octobre 1996 et selon laquelle il ressort du texte de l'article 16 précité de l'ordonnance et des travaux préparatoires y afférents qu'une autorisation est requise pour des prestations dont le point de départ pour l'usager est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, certains exploitants conti-

jes, verklikkerslichten en oranje kaarten) terug in het bezit zijn van de administratie wordt de verplichte toereikende terbeschikkingstelling van voertuigen aan de klanten opgeheven.

De reductiemaatregel kan tijdelijk of definitief zijn. Het volstaat immers dat de exploitant het bewijs levert over de nodige chauffeurs te beschikken om het aantal voertuigen dat in de vergunning vermeld staat, ten dienste te kunnen stellen van het publiek. Indien dit niet gebeurt binnen een redelijke termijn, die in een regeringsbesluit zal worden vastgelegd, kan de regering het aantal voertuigen dat door de betrokken exploitant uitgebaat mag worden, definitief verminderen. Deze vergunningen kunnen vervolgens opnieuw worden uitgereikt, conform artikel 5 van de ordonnantie.

#### *Artikel 12*

De wijziging in dit artikel vloeit voort uit de wijzigingen die door de twee vorige artikelen in artikel 11 van de ordonnantie werden aangebracht.

#### *Artikel 13*

Het bedrag van de jaarlijkse taks per voertuig dat als taxi wordt uitgebaat, is vandaag vastgelegd op € 682.

De toegelichte bepaling rondt dit bedrag af op € 680 en voorziet in een degressiviteit van deze taks met het oog op de hergroepering bedoeld in artikel 9 van het ontwerp en de vorming van grotere taximaatschappijen in het algemeen. Exploitanten die reeds meer dan vijf voertuigen bezitten, halen aldus profijt uit deze nieuwe degressiviteit van zodra ze in werking treedt.

#### *Artikel 14*

Deze technische bepaling vereist geen toelichting.

#### *Artikel 15*

Artikel 16, tweede lid van de ordonnantie bepaalt dat enkel de exploitanten die houder zijn van een vergunning die door de regering is uitgereikt, ritten mogen afleggen met huurvoertuigen met chauffeur, waarvan het vertrekpunt gelegen is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Arbitragehof bevestigt in zijn arrest nr. 056/96 van 15 oktober 1996 dat uit het reeds vermelde artikel 16 van de ordonnantie en de voorbereidende werkzaamheden ter zake blijkt dat een vergunning vereist is voor ritten met een vertrekpunt voor de gebruiker op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Desondanks trekken sommige exploitanten de gegeven

nuent à mettre en doute l'interprétation ainsi donnée, certains soutenant que le point de départ visé à l'article 16, al. 2 de l'ordonnance pourrait être celui du lieu de démarrage du véhicule au moyen duquel la prestation est effectuée. La disposition commentée vise ainsi à mettre un terme à toute discussion à cet égard.

#### *Article 16*

De nombreux problèmes apparaissent dans la pratique en relation avec des autorisations accordées à un exploitant d'un service de taxis d'affecter à titre accessoire ses véhicules à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur. Il est notamment impossible de vérifier si un véhicule exploité comme taxi est suffisamment mis à disposition du public. En plus, certaines courses sont effectuées à des tarifs forfaitaires. La disposition commentée met fin à ce régime hybride étant bien entendu qu'une disposition transitoire prévue par le présent projet précise que les exploitants actuellement titulaires de ce type d'autorisation pourront la faire valoir jusqu'au terme de l'autorisation actuellement en vigueur.

#### *Article 17*

La modification visée à cet article est une modification de pure forme et induite par la modification apportée à l'article 17, § 1<sup>er</sup> de l'ordonnance par l'article précédent.

#### *Article 18*

La date d'entrée en vigueur de l'article 28, al. 3, 1<sup>o</sup> étant aujourd'hui révolue, il est profité de la présente ordonnance pour supprimer la référence à cette date, aujourd'hui devenue inutile. Il s'agit donc d'une modification purement formelle sans aucune conséquence juridique.

#### *Article 19*

Afin de permettre une reconnaissance aisée et rapide dans la circulation des véhicules exploités comme taxis, il est généralement imposé à l'étranger une couleur déterminée.

Dans l'état actuel de la réglementation applicable sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, les véhicules exploités comme taxis doivent être de couleur noire ou blanche.

La pratique révèle toutefois que ces couleurs ne permettent pas de distinguer aisément les véhicules exploités comme taxis dans le flot de la circulation courante. Par ailleurs, il est souhaitable que les taxis bruxellois puissent être aisément distingués des taxis venant d'ailleurs et non couverts par une autorisation délivrée par le Gouvernement bruxellois.

interpretatie nog steeds in twijfel. Sommigen beweren dat het vertrekpunt bedoeld in artikel 16, tweede lid van de ordonnantie het vertrekpunt van het voertuig is waarmee de rit wordt afgelegd. Met de nieuwe voorgestelde tekst is er geen discussie mogelijk.

#### *Artikel 16*

Er zijn in de praktijk heel wat problemen met de vergunningen van exploitanten van een taxidienst om eventueel voertuigen in te zetten als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. Zo is het onder meer onmogelijk om na te gaan of het voertuig als taxi voldoende ter beschikking staat van het publiek. Ook worden taxiritten verreden aan forfaitaire tarieven. De toegelichte bepaling stelt bijgevolg een eind aan deze hybride regeling. Een overgangsbepaling in dit ontwerp stelt uiteraard dat exploitanten die vandaag houder zijn van zo'n vergunning deze mogen gebruiken tot wanneer de huidige vergunning vervalt.

#### *Artikel 17*

De wijziging in dit artikel is louter vormelijk van aard en vloeit voort uit de wijziging in artikel 17, § 1 van de ordonnantie aangebracht door het vorige artikel.

#### *Artikel 18*

De datum van inwerkingtreding van artikel 28, derde lid 3, 1<sup>o</sup> is verstreken. Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de overbodige verwijzing naar deze datum te schrappen. Dit is dus een louter vormelijke wijziging zonder juridisch gevolg.

#### *Artikel 19*

Om de als taxi uitgbate voertuigen makkelijk en snel in het verkeer te kunnen herkennen, wordt in het buitenland doorgaans een bepaalde kleur opgelegd.

Volgens de reglementering die van toepassing is op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten de als taxi uitgbate voertuigen zwart of wit zijn.

De ervaring leert ons dat met deze kleuren de als taxi uitgbate voertuigen niet makkelijk herkenbaar zijn in het verkeer. Bovendien is het wenselijk dat de Brusselse taxi's makkelijk onderscheiden kunnen worden van de niet-Brusselse die niet gedekt zijn door een vergunning van de Brusselse regering.



La disposition commentée habilite dès lors le Gouvernement à imposer une couleur déterminée ou à prévoir que les véhicules exploités comme taxis devront revêtir une livrée particulière dont les caractéristiques seront fixées par arrêté du Gouvernement. Lors de son élaboration, le Gouvernement tiendra notamment compte du coût pour les exploitants de taxi, de la valeur d'échange des véhicules, de l'utilisation privée de ceux-ci et de la réparation en cas de tôle froissée.

Tant que le Gouvernement n'aura pas mis en œuvre cette habilitation, les véhicules exploités comme taxis doivent demeurer de couleur noire ou blanche, en application de l'article 32, § 1<sup>er</sup>, 10<sup>o</sup> de l'arrêté du Gouvernement du 12 décembre 2002 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

#### *Article 20*

Cette disposition a pour objet de créer un conseil de discipline qui connaîtra des faits graves reprochés à des chauffeurs de taxis.

De manière indépendante, cet organe proposera au Ministre des mesures de suspension ou de retrait des certificats de capacités des chauffeurs de taxis.

Ce conseil sera composé d'un magistrat et de représentants de l'Administration régionale des taxis, des exploitants et des chauffeurs. Afin d'éviter les conflits d'intérêt et de garantir l'indépendance de ce conseil, le ou les représentants des exploitants sera (seront) choisi(s) parmi d'anciens exploitants ayant eu une expérience d'au moins dix ans en la matière. Le ou les représentants des chauffeurs pourrait (pourraient) être désigné(s) par les syndicats.

#### *Article 21*

Au vu de certains problèmes apparus dans la pratique, cet article précise expressément les tarifs devant être affichés dans les véhicules exploités comme taxis.

#### *Article 22*

La suppression de l'article 31 découle de la suppression à l'article 17, § 1<sup>er</sup> de l'ordonnance de la catégorie des exploitants de services de taxis autorisés à titre accessoire à exploiter un service de location de voitures avec chauffeur.

#### *Article 23*

S'inspirant de cas existants à l'étranger, cette disposition prévoit la possibilité, moyennant autorisation, pour un

De toegelichte bepaling machtigt dus de regering om een bepaalde kleur op te leggen of een uiterlijk kenmerk voor de als taxi uitgebate voertuigen te voorzien waarvan de bijzonderheden bij regeringsbesluit zijn bepaald. Bij de uitwerking ervan zal de regering onder meer rekening houden met de kost voor de taxi-exploitanten, met de inruilwaarde van de voertuigen, het privé-gebruik ervan en de herstelling in geval van blikshade.

Zolang de regering deze machtiging niet heeft toegepast, behouden de als taxi uitgebate voertuigen hun zwarte of witte kleur, in toepassing van artikel 32, § 1, 10<sup>o</sup> van het regeringsbesluit van 12 december 2002 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

#### *Artikel 20*

Deze bepaling beoogt de oprichting van een tuchtraad die zal beslissen over zware feiten die aan taxichauffeurs worden ten laste gelegd.

Dit onafhankelijke orgaan zal aan de minister maatregelen rond de schorsing of intrekking van de bekwaamheidsattesten van de taxichauffeurs voorstellen.

Deze raad zal samengesteld zijn uit een magistraat en vertegenwoordigers van de gewestelijke taxiadministratie, van de exploitanten en van de chauffeurs. Om belangenconflicten te vermijden en de onafhankelijkheid van deze raad te waarborgen, word(t)en de vertegenwoordiger(s) van de exploitanten gekozen uit vroegere exploitanten die in dit domein ten minste tien jaar ervaring hebben. De vertegenwoordiger(s) van de chauffeurs zou(den) door de vakbonden kunnen worden aangesteld.

#### *Artikel 21*

Gelet op bepaalde problemen die in de praktijk opduiken, bepaalt dit artikel uitdrukkelijk de tarieven die in de als taxi uitgebate voertuigen moeten worden uitgehangen.

#### *Artikel 22*

De schrapping van artikel 31 vloeit voort uit de schrapping, in artikel 17 § 1 van de ordonnantie, van de categorie exploitanten van een taxidienst die gemachtigd zijn om eventueel een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur uit te baten.

#### *Artikel 23*

Deze bepaling is geïnspireerd op voorbeelden uit het buitenland. Zij biedt de exploitant de mogelijkheid, mid-

exploitant de faire figurer de la publicité dans ou sur les véhicules exploités comme taxis. Les modalités précises seront déterminées par arrêté du Gouvernement. Lors de l'élaboration de ces modalités, le Gouvernement veillera à ce que celles-ci n'aillent pas à l'encontre de l'objectif de l'article 19 qui vise l'uniformité et l'identification. Dès lors, la publicité pourra seulement figurer après autorisation préalable, à un endroit bien spécifique sur le véhicule et dans certaines dimensions.

*Article 24*

Cette disposition arrondit les montants des taxes visées à l'article 33 de l'ordonnance et qui avaient été précédemment convertis lors du passage du franc belge à l'euro. En outre, il est ajouté à la liste des documents donnant lieu à perception d'une taxe, la délivrance de nouveaux documents. Enfin, le montant de la taxe relative à des duplicata a été relevé et ce, pour des raisons dissuasives face aux abus constatés.

*Article 25*

Cette disposition habilite le Gouvernement à fixer le montant des amendes administratives visées à l'article 36 de l'ordonnance.

*Article 26*

Afin d'assurer une certaine effectivité aux contrôles opérés "en rue", cette disposition habilite les fonctionnaires et agents qualifiés à retirer sur le champ la plaquette d'identification d'un véhicule exploité comme taxi et le document relatif à l'autorisation d'exploiter dès lors qu'il est constaté que ce véhicule n'est pas régulièrement assuré ou lorsqu'il ne dispose plus du certificat en ordre de validité du contrôle technique de même que lorsque l'exploitant n'a pas restitué les documents et matériels appartenant à l'Administration notwithstanding notification d'un arrêté de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter un service de taxis.

*Article 27*

Les articles 38 à 42, al. 1<sup>er</sup> de l'ordonnance constituaient des dispositions transitoires de l'ordonnance initiale du 27 avril 1995 et qui, dix ans plus tard, n'ont plus de raison d'être. La disposition commentée les abroge dès lors purement et simplement.

*Article 28*

Cet article organise un régime transitoire au regard de l'article 8 du projet relatif à la suppression de la procédure

dels machtiging, om in of op de als taxi uitgebate voertuigen reclame te maken. De modaliteiten worden bij regeringsbesluit vastgesteld. Bij de uitwerking van deze modaliteiten zal de regering erover waken dat deze niet ingaan tegen de doelstelling van artikel 19 die uniformiteit en herkenbaarheid nastreeft. De reclame zal bijgevolg enkel kunnen worden aangebracht na voorafgaande toelating, op een welbepaalde plaats op het voertuig en binnen welbepaalde afmetingen.

*Artikel 24*

Deze bepaling rondt de taksen af, bedoeld in artikel 33 van de ordonnantie en die voorheen werden omgezet bij de overschakeling van de Belgische frank naar de euro. Ook wordt de uitreiking van nieuwe documenten toegevoegd aan de lijst van documenten die aanleiding geven tot de inning van een taks. Tot slot werd het bedrag van de taks met betrekking tot de duplicata verhoogd en dit als ontrappend effect tegen vastgestelde misbruiken.

*Artikel 25*

Deze bepaling machtigt de regering om het bedrag van de administratieve boetes, bedoeld in artikel 36 van de ordonnantie, vast te leggen.

*Artikel 26*

Opdat de controles « op straat » een zekere doeltreffendheid zouden hebben, machtigt deze bepaling de bevoegde ambtenaren en beambten om het identificatieplaatje van een als taxi uitgebaat voertuig en de exploitatievergunning onmiddellijk in te trekken van zodra vastgesteld wordt dat dit voertuig niet rechtmatig is verzekerd, de exploitant niet meer in het bezit is van een geldig technisch keuringsattest of de documenten en het materiaal van de administratie niet heeft teruggegeven ondanks de betekening van een schorsings- of intrekingsbesluit betreffende de exploitatievergunning voor een taxidienst.

*Artikel 27*

De artikelen 38 tot 42, eerste lid van de ordonnantie bevatten overgangsbepalingen van de oorspronkelijke ordonnantie van 27 april 1995. Deze bepalingen hebben tien jaar later geen reden van bestaan meer en worden door de toegelichte bepaling bijgevolg eenvoudigweg opgeheven.

*Artikel 28*

Dit artikel omvat een overgangsregeling betreffende artikel 8 van het ontwerp omtrent de schrapping van de pro-

de cession d'autorisation d'exploiter. Le nouveau régime ne sera en effet applicable qu'aux exploitants titulaires auxquels le Gouvernement aura délivré une autorisation d'exploiter après la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet.

*Article 29*

L'article 9 du projet est relatif au regroupement d'autorisations d'exploiter. La disposition commentée vise à régler l'hypothèse d'un regroupement entre une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance et une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées après l'entrée en vigueur de celle-ci. Dans un souci de cohérence et d'équité, il est logique qu'en cas de regroupement, le titulaire ne puisse bénéficier de la disposition transitoire relative à la cession d'une autorisation qu'à concurrence du nombre de véhicules visé par l'autorisation délivrée avant l'entrée en vigueur de la disposition ordonnancière supprimant le régime des cessions d'autorisation.

*Article 30*

Cet article organise un régime transitoire au regard de l'article 16 du projet qui supprime le régime hybride des autorisations d'exploiter un service de taxis avec autorisation, à titre accessoire, d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur.

Afin de ne pas léser les titulaires de ce type d'autorisation hybride, il est prévu que ceux-ci pourront la faire valoir jusqu'au terme de l'autorisation actuellement en cours et ce, dans les mêmes conditions, notamment fiscales, que celles prévalant actuellement.

cedure voor de overdracht van een exploitatievergunning. De nieuwe regeling zal dus enkel van toepassing zijn op de exploitanten aan wie de regering een exploitatievergunning uitreikte na de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie.

*Artikel 29*

Artikel 9 van het ontwerp slaat op de hergroepering van exploitatievergunningen. De toegelichte bepaling regelt de hypothese van een hergroepering van een of meerdere exploitatievergunningen die uitgereikt werden vóór en na de inwerkingtreding van de nieuwe ordonnantie. Omwille van de samenhang en de billijkheid kan de houder, in geval van hergroepering, logischerwijze enkel en alleen gebruik maken van de overgangsbepaling betreffende de overdracht van een vergunning, voor het aantal voertuigen vermeld in de vergunning die uitgereikt werd vóór de inwerkingtreding van de bepaling van de ordonnantie over de afschaffing van de regeling voor de overdracht van vergunningen.

*Artikel 30*

Dit artikel omvat een overgangsregeling betreffende artikel 16 van het ontwerp dat een einde stelt aan de hybride regeling inzake exploitatievergunningen voor een taxi-dienst en exploitanten machtigt om eventueel een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur uit te baten.

Om de houders van dergelijke hybride vergunning niet te benadelen, wordt voorzien dat zij die vergunning mogen gebruiken tot wanneer de huidige vergunning vervalt. Hierbij gelden dezelfde voorwaarden, met name de fiscale, als deze van vandaag.

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS A L'AVIS  
DU CONSEIL D'ETAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995  
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 de la Mobilité et des Travaux publics,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 et 134 de la Constitution.

*Article 2*

L'article 2, 4<sup>o</sup> de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur est remplacé par le texte suivant :

« 4<sup>o</sup> Parlement : le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. ».

*Article 3*

L'article 4, § 2 de la même ordonnance est supprimé.

*Article 4*

L'article 7, § 2 de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin de chaque année, chaque exploitant est tenu de communiquer l'administration un certificat de bonnes vie et mœurs, modèle 1, établissant qu'il rencontre toujours les conditions de moralité au sens de l'article 6. A défaut, l'autorisation d'exploiter est suspendue ou retirée conformément à l'article 12.

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN  
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**ter wijziging van de ordonnantie  
van 27 april 1995 betreffende  
de taxidiensten en de diensten voor  
het verhuren van voertuigen met chauffeur**

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt belast om, in naam van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het ontwerp van ordonnantie voor te stellen waarvan de inhoud volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een materie bedoeld in artikelen 39 en 134 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Artikel 2, 4<sup>o</sup> van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt vervangen door de volgende tekst :

« 4<sup>o</sup> Parlement : het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

*Artikel 3*

Artikel 4 § 2 van dezelfde ordonnantie wordt geschrapt.

*Artikel 4*

Artikel 7, § 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Tussen 1 januari en 30 juni van elk jaar moet elke exploitant aan de Administratie een bewijs van goed gedrag en zeden, model 1, bezorgen, waarin vermeld staat dat hij nog steeds voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid in de zin van artikel 6. Bij ontstentenis wordt de exploitatievergunning geschorst of ingetrokken overeenkomstig artikel 12. ».

*Article 5*

L'article 7 § 4, 4° de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« 4° si le véhicule n'a pas été suffisamment mis à la disposition du public durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé. ».

*Article 6*

L'article 7, § 4, alinéa 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est complété par le texte suivant :

« 8° si l'exploitant ne réserve aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par courrier recommandé à la poste avec accusé de réception ».

*Article 7*

A l'article 8 de la même ordonnance :

1°) l'alinéa 1<sup>er</sup> devient le paragraphe 1<sup>er</sup>.

2°) il est inséré un paragraphe 2 nouveau libellé comme suit :

« 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.

Les véhicules de réserve ne peuvent être utilisés que lorsqu'un véhicule exploité dans le cadre de l'autorisation est momentanément indisponible ensuite d'un accident, d'une panne mécanique grave d'incendie ou de vol et uniquement durant le temps de cette indisponibilité. L'exploitant ne peut utiliser un véhicule de réserve qu'après en avoir préalablement informé l'Administration par un écrit ayant date certaine indiquant la cause de l'indisponibilité du véhicule exploité, la durée probable de cette indisponibilité ainsi que le lieu de stationnement du véhicule indisponible durant la période d'indisponibilité ».

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

- 1° être équipés pour assurer un service de taxis dans les mêmes conditions que le véhicule momentanément indisponible;
- 2° être enregistrés l'administration 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*

Artikel 7 § 4, 4° van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« 4° indien het voertuig niet genoeg ter beschikking van het publiek werd gesteld tijdens de gehele duur van de vergunning waarvoor de hernieuwing wordt gevraagd ».

*Artikel 6*

Artikel 7, § 4, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld door de volgende tekst :

« 8° indien de exploitant geen enkel gevolg geeft aan een oproeping of een verzoek om inlichtingen van de Administratie ondanks een ter post aangezekende herinnering met ontvangstbewijs ».

*Artikel 7*

In artikel 8 van dezelfde ordonnantie :

1°) lid 1 wordt paragraaf 1.

2°) er wordt een nieuwe paragraaf 2 ingevoegd, die als volgt luidt :

« De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan zij eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huurfinanciering of een contract van huurkoop.

De reservevoertuigen mogen slechts gebruikt worden indien een voertuig geëxploiteerd in het kader van de vergunning tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal en enkel gedurende de duur van deze onbeschikbaarheid. De exploitant mag slechts een reservevoertuig gebruiken nadat hij hiervan voorafgaandelijk de Administratie op de hoogte heeft gebracht met een schrijven met vaste datum dat melding maakt van de oorzaak van de onbeschikbaarheid van het geëxploiteerde voertuig, van de waarschijnlijke duur van deze onbeschikbaarheid alsook van de plaats waar het vervangen voertuig zich bevindt tijdens de duur van de onbeschikbaarheid.

De reservevoertuigen moeten ten minste voldoen aan volgende voorwaarden :

- 1° uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is;
- 2° bij het gebruik ervan, in de hoedanigheid van « reservevoertuig » ingeschreven zijn bij de Administratie;
- 3° vooraan links uitgerust zijn met een speciale identificatieplaat waarop de vermelding « reserve » voorkomt;
- 4° vooraan rechts uitgerust zijn met de identificatieplaat van het voertuig dat normaal ingezet wordt als taxidienst en waarvan het reservevoertuig de plaats inneemt.

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

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

3°) les alinéas 2 à 6 forment un paragraphe 3 nouveau composé de ces cinq alinéas et :

- au premier de ceux-ci, les mots : « par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> » sont remplacés par les mots : « par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> »;
- au quatrième de ceux-ci, il est ajouté au littéra a) les mots suivants : « dans les mêmes conditions que le véhicule momentanément indisponible »

#### Article 8

L'article 10<sup>bis</sup> de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Art. 10<sup>bis</sup>. – Les autorisations d'exploiter un service de taxis sont personnelles, indivisibles et incessibles.

En cas de cessation volontaire d'activité ou de faillite prononcée par le tribunal compétent, les autorisations d'exploiter sont de plein droit caduques. Dans ce cas, l'exploitant ou son représentant est tenu de restituer à l'Administration et dans les dix jours ouvrables de la déclaration de cessation volontaire ou du jugement déclaratif de la faillite les documents et matériels appartenant à la Région ».

#### Article 9

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 10<sup>ter</sup> nouveau libellé comme suit :

« Art. 10<sup>ter</sup>. – A la demande de plusieurs personnes morales ayant les mêmes associés ou actionnaires majoritaires et gérants ou administrateurs délégués, titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, le Gouvernement peut autoriser un regroupement d'autorisations dans le cadre de la fusion ou de l'absorption de ces personnes morales.

Lorsqu'il est fait droit à la demande, le terme de l'autorisation demeure celui de l'autorisation précédemment accordée à la personne morale regroupant différentes autorisations, le nombre de véhicules pouvant être exploités sous le bénéfice de cette autorisation étant modifié à due concurrence ».

#### Article 10

L'article 11, § 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est rétabli avec le texte suivant :

« Le titulaire d'une autorisation d'exploiter peut demander à tout moment au Gouvernement de diminuer à titre définitif le nombre de véhicules pouvant être exploités sous le bénéfice de l'autorisation dont il dispose. En ce cas, l'exploitant restitue au moment de l'introduction de sa demande à l'Administration les documents et matériels appartenant à la Région et concernant le ou les véhicules que l'exploitant renonce définitivement et irrévocablement à encore exploiter ».

#### Article 11

A l'article 11 de la même ordonnance, il est inséré un paragraphe 2<sup>bis</sup> nouveau libellé comme suit :

« Si l'Administration constate qu'au vu du nombre de chauffeurs auxquels un exploitant lui signale avoir recours, celui-ci ne peut assurer la mise à disposition suffisante de ses véhicules au public, le Gouvernement peut diminuer d'office le nombre de véhicules au moyen desquels l'ex-

3°) leden 2 tot 6 vormen een nieuwe paragraaf 3 samengesteld uit deze vijf leden en :

- in het eerste van deze leden worden de woorden : « in afwijking van lid 1 » vervangen door de woorden : « in afwijking van paragraaf 1 »;
- in het vierde van deze leden worden aan de letter a) de volgende woorden toegevoegd : « onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is ».

#### Artikel 8

Artikel 10<sup>bis</sup> van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Art. 10<sup>bis</sup>. – De vergunningen tot het exploiteren van een taxidienst zijn persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

In geval van een vrijwillige stopzetting van de activiteiten of van een door de bevoegde rechtbank uitgesproken faillissement zijn de vergunningen tot het exploiteren van rechtswege nietig. In dat geval is de exploitant of zijn vertegenwoordiger gehouden en dit binnen tien werkdagen na de verklaring van vrijwillige stopzetting of na het vonnis van faillietverklaring aan de Administratie de documenten en het materiaal die toebehoren aan het Gewest terug te bezorgen. ».

#### Artikel 9

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 10<sup>ter</sup> toegevoegd, dat als volgt luidt :

« Art. 10<sup>ter</sup>. – Op verzoek van meerdere rechtspersonen met dezelfde hoofdennoten of -aandeelhouders en zaakvoerders of gedelegeerde bestuurders, die houder zijn van een vergunning tot het exploiteren van een taxidienst, kan de Regering een groepering van vergunningen toestaan in het kader van de fusie of de overname van deze rechtspersonen.

Wanneer het verzoek ingewilligd wordt, blijft de duur van de vergunning die van de vergunning die voordien werd toegestaan aan de rechtspersoon die verschillende vergunningen groepeerde, waarbij het aantal voertuigen dat op grond van deze vergunning geëxploiteerd mag worden tot het vereiste aantal gewijzigd werd. ».

#### Artikel 10

Artikel 11, § 1 van dezelfde ordonnantie wordt opnieuw ingevoerd met de volgende tekst :

« De houder van een exploitatievergunning kan op ieder ogenblik aan de Regering vragen om het aantal voertuigen dat op grond van de vergunning waarover hij beschikt, mag geëxploiteerd worden, definitief te verlagen. In dat geval geeft de exploitant op het ogenblik dat hij zijn verzoek indient aan de Administratie de documenten en het materiaal terug die toebehoren aan het Gewest en die betrekking hebben op het voertuig of de voertuigen waarvan de exploitant definitief en onherroepelijk afziet ze verder te exploiteren. ».

#### Artikel 11

In artikel 11 van dezelfde ordonnantie wordt een nieuwe paragraaf 2<sup>bis</sup> toegevoegd, die als volgt luidt :

« De Regering kan ambtshalve het aantal voertuigen waartoe de exploitant gemachtigd is te exploiteren verminderen indien de Administratie vaststelt dat het aantal chauffeurs die door de exploitant aan haar werden betekend niet toelaat om zijn voertuigen voldoende ter beschik-

ploitant est autorisé à exploiter son service jusqu'à ce que l'exploitant apporte la preuve de l'engagement des chauffeurs nécessaires à la conduite des véhicules exploités. En ce cas, l'exploitant est tenu de restituer à l'Administration les documents et matériels appartenant à la Région et concernant le ou les véhicules visé(s) par la décision de diminution.

Le Gouvernement est habilité à fixer la durée maximale endéans laquelle l'exploitant doit faire la preuve de l'engagement des chauffeurs nécessaires à la conduite des véhicules exploités. Au terme de cette période, le Gouvernement peut diminuer à titre définitif le nombre de véhicules pouvant être exploités par l'exploitant concerné ».

#### Article 12

A l'article 11, § 3 de la même ordonnance, les mots :

« Les décisions du Gouvernement prises en application du présent article » sont remplacés par les mots : « Les décisions prises en application du présent article ».

#### Article 13

L'article 14, alinéa 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 680 € par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation. Ce montant est toutefois réduit à 575 € par an et par véhicule à compter du sixième véhicule exploité et à 490 € par an et par véhicule à compter du onzième véhicule exploité ».

#### Article 14

L'article 15, alinéa 2 de la même ordonnance est complété par la phrase suivante :

« Le Gouvernement peut préciser les critères minimaux auxquels ces aires de stationnement et ces emplacements doivent répondre. ».

#### Article 15

A l'article 16, alinéa 2 de la même ordonnance, les mots « pour l'usage » sont insérés entre les mots « le point de départ » et les mots « est situé ».

#### Article 16

A l'article 17, § 1<sup>er</sup>, les alinéas 2, 3 et 4 sont supprimés.

#### Article 17

L'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« § 2. – L'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur est délivrée par le Gouvernement. ».

#### Article 18

A l'article 28, alinéa 3, 1<sup>o</sup> de la même ordonnance, les mots « à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2005, » sont supprimés.

king te stellen aan het publiek, en dit tot de exploitant het bewijs levert dat hij de nodige chauffeurs in dienst heeft voor het besturen van de geëxploiteerde voertuigen. In dat geval is de exploitant gehouden aan de Administratie de documenten en het materiaal terug te bezorgen die toebehoren aan het Gewest en die betrekking hebben op het voertuig of de voertuigen bedoeld bij de beslissing tot vermindering.

De Regering is gemachtigd om de maximale duur vast te stellen waarbinnen de exploitant het bewijs moet leveren dat hij de nodige chauffeurs in dienst heeft voor het besturen van de geëxploiteerde voertuigen. Bij het verstrijken van deze periode kan de Regering het aantal voertuigen dat door de desbetreffende exploitant mag geëxploiteerd worden, definitief verminderen. ».

#### Artikel 12

In artikel 11, § 3 van dezelfde ordonnantie worden de woorden :

« De beslissingen van de Regering, genomen met toepassing van dit artikel » vervangen door de woorden : « De beslissingen genomen met toepassing van dit artikel ».

#### Artikel 13

Artikel 14, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 680€ per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig. Dit bedrag wordt echter verlaagd tot 575 € per jaar en per voertuig te tellen vanaf het zesde geëxploiteerde voertuig en tot 490 € per jaar en per voertuig te tellen vanaf het elfde geëxploiteerde voertuig. ».

#### Artikel 14

Artikel 15, lid 2 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met de volgende zin :

« De Regering kan de minimumcriteria nader bepalen waaraan deze standplaatsen en deze plaatsen moeten beantwoorden. ».

#### Artikel 15

In artikel 16, lid 2 van dezelfde ordonnantie worden de woorden « voor de gebruiker » ingevoegd tussen de woorden « het vertrekpunt » en de woorden « gelegen is ».

#### Artikel 16

In artikel 17, § 1, worden de leden 2, 3 en 4 geschrapt.

#### Artikel 17

Artikel 17 § 2, lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst :

« § 2. – De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt afgegeven door de Regering. ».

#### Artikel 18

In artikel 28, lid 3, 1<sup>o</sup> van dezelfde ordonnantie, worden de woorden « vanaf 1 januari 2005 mogen de voertuigen die als taxi's worden geëxploiteerd » vervangen door de woorden « de voertuigen die als taxi worden geëxploiteerd mogen ».

*Article 19*

L'article 28, alinéa 3, 2° de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« 2° les véhicules affectés par un exploitant à un service de taxis doivent avoir la couleur imposée par arrêté du Gouvernement ou revêtir la livrée dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du Gouvernement pour permettre une reconnaissance aisée et rapide dans la circulation des véhicules exploités comme taxis. ».

*Article 20*

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 28bis nouveau libellé comme suit :

« Il est créé un conseil de discipline régional chargé de proposer au Ministre compétent des mesures de suspension ou de retrait des certificats de capacité de chauffeurs de taxis.

Ce conseil est composé d'un ou de plusieurs représentants de l'Administration, des exploitants de services de taxis, des chauffeurs de taxis et d'un magistrat ou magistrat honoraire qui en assure la présidence.

Le conseil de discipline propose au Ministre d'adopter une mesure de suspension ou de retrait du certificat de capacités d'un chauffeur de taxi après avoir donné à celui-ci l'occasion de préparer son audition, après l'avoir entendu et après avoir motivé sa proposition. Le Ministre ne peut s'écarter de la proposition que par une décision motivée.

Le Gouvernement précise la composition et le fonctionnement du conseil de discipline ainsi que la procédure à suivre. ».

*Article 21*

A l'article 30 de la même ordonnance, il est inséré entre les mots : « les tarifs » et « sont affichés » les mots : « en vigueur ».

*Article 22*

L'article 31 de la même ordonnance est supprimé.

*Article 23*

L'article 32, § 3, de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Suivant les modalités déterminées par arrêté du Gouvernement, un exploitant peut être autorisé à 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. ».

*Article 24*

A l'article 33, § 1<sup>er</sup> de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

- a) au point 1, les montants de « 18,60 € » et « 37,50 € » sont remplacés par les montants respectifs de « 19 € » et « 38 € »;
- b) il est inséré un point *1bis* libellé comme suit : « *1bis*. inscription aux tests comportementaux : 20 € »;

*Artikel 19*

Artikel 28, lid 3, 2° van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« 2° de voertuigen die door een exploitant worden aangewend voor een taxidienst moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kleur hebben of moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kenmerken hebben opdat de als taxi's geëxploiteerde voertuigen makkelijk en vlug in het verkeer herkenbaar zouden zijn. ».

*Artikel 20*

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 28bis toegevoegd, dat als volgt luidt :

« Er wordt een regionale tuchtraad opgericht die belast is om aan de bevoegde Minister maatregelen voor te stellen tot opschorting of intrekking van de bekwaamheidsattesten van taxichauffeurs.

Deze raad is samengesteld uit vertegenwoordiger(s) van de Administratie, van de exploitanten van taxidiensten, van de taxichauffeurs en uit een magistraat of eremagistraat die het voorzitterschap ervan waarneemt.

De tuchtraad stelt aan de Minister een maatregel tot opschorting of intrekking van het bekwaamheidsattest van een taxibestuurder voor na aan deze laatste de gelegenheid gegeven te hebben zijn verhoor voor te bereiden, na hem gehoord te hebben en op basis van een gemotiveerd voorstel. De Minister kan alleen van het voorstel afwijken bij een gemotiveerde beslissing.

De Regering bepaalt de samenstelling en de werking van de tuchtraad en de te volgen procedure. ».

*Artikel 21*

In artikel 30 van dezelfde ordonnantie wordt tussen de woorden : «de tarieven » en « uitgehangen worden » de woorden: « die van kracht zijn » ingevoegd.

*Artikel 22*

Artikel 31 van dezelfde ordonnantie wordt geschrapt.

*Artikel 23*

Artikel 32, § 3 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Volgens de modaliteiten vastgesteld bij besluit van de Regering kan een exploitant gemachtigd worden reclame te maken in of op voertuigen die worden aangewend voor de exploitatie van een taxidienst of van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. ».

*Artikel 24*

In artikel 33, § 1 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in punt 1 worden de bedragen « 18,60 € » en « 37,50 € » vervangen door de respectieve bedragen « 19 € » en « 38 € »;
- b) er wordt een punt *1bis* toegevoegd, dat als volgt luidt : « *1bis*. inschrijving voor de gedragstesten: 20 € »;



- c) au point 2, b), le montant de « 10 € » est remplacé par le montant de « 30 € »;
- d) au point 3, b), le montant de « 10 € » est remplacé par le montant de « 20 € »;
- e) au point 4, b), les montants de « 12,50 € » sont remplacés par les montants de « 37,50 € »;
- f) au point 4, c), les montants de « 75 € » et de « 40 € » sont remplacés par le même montant de « 100 € »;
- g) au point 5, le montant de « 7,50 € » est remplacé par le montant de « 0 € »;
- h) l'intitulé du point 6 est remplacé par les mots « dépôt d'une demande d'autorisation »;
- i) cette disposition est complétée par les points 10 à 13 libellés comme suit :
- « 10. délivrance d'un duplicata de la carte d'identification du chauffeur : 30 €;
11. délivrance d'un duplicata de la carte d'autorisation d'exploiter par véhicule : 30 €;
12. délivrance d'un nouveau répétiteur lumineux en cas de perte, vol ou destruction : au prix coûtant;
13. délivrance des feuilles de route : à prix coûtant." »
- j) cette disposition est complétée par un alinéa 2 libellé singulier comme suit : « Le gouvernement est habilité à adapter les montants visés à l'alinéa 1er à l'évolution du coût de la vie. ».

*Article 25*

L'article 36, alinéa 5 de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives pouvant être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> en rapport avec les infractions d'ordre administratif constatées ».

*Article 26*

L'article 37 de la même ordonnance est complété par un alinéa 4 nouveau libellé comme suit :

« Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont habilités à retirer à tout moment la plaquette d'identification du véhicule et le document relatif à l'autorisation d'exploiter celui-ci en cas de constat de défaut d'assurances régulières du véhicule ou de non-conformité de celui-ci au regard du contrôle technique ainsi que lorsque l'exploitant n'a pas restitué volontairement ces éléments à l'Administration nonobstant notification d'un arrêté de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter au sens des articles 12 ou 25. ».

*Article 27*

Les articles 38, 39, 40, 41 et 42, al. 1<sup>er</sup> de la même ordonnance sont abrogés.

- c) in punt 2, b) wordt het bedrag « 10 € » vervangen door het bedrag « 30 € »;
- d) in punt 3, b) wordt het bedrag « 10 € » vervangen door het bedrag « 20 € »;
- e) in punt 4, b) wordt de bedragen « 12,50 € » vervangen door de bedragen « 37,50 € »;
- f) in punt 4, c) worden de bedragen « 75 € » en « 40 € » vervangen door hetzelfde bedrag « 100 € »;
- g) in punt 5 wordt het bedrag « 7,50 € » vervangen door het bedrag « 0 € »;
- h) de bepaling uit punt 6 wordt vervangen door de woorden « indiening van een exploitatieaanvraag »;
- i) deze bepaling wordt aangevuld met punten 10 tot 13, die als volgt luiden :
- « 10. afgifte van een duplicaat van de identificatiekaart van de chauffeur : 30 €;
11. afgifte van een duplicaat van de vergunningskaart tot het exploiteren per voertuig : 30 €;
12. afgifte van een nieuw verklikkerlicht in geval van verlies, diefstal of vernieling : tegen kostprijs;
13. afgifte van ritbladen : tegen kostprijs. »
- j) deze bepaling wordt aangevuld met een lid 2 dat luidt als volgt : « De Regering is gemachtigd om de bedragen bedoeld in lid 1 aan te passen aan de evolutie van de kosten van het levensonderhoud. ».

*Artikel 25*

Artikel 36, lid 5 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De Regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen. ».

*Artikel 26*

Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met een nieuw lid 4, dat als volgt luidt :

« De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn gemachtigd om op ieder ogenblik de identificatieplaat van het voertuig en het document in verband met de exploitatievergunning in te trekken als vastgesteld wordt dat het voertuig niet reglementair verzekerd is of niet in orde is met de technische controle of wanneer de exploitant niet vrijwillig deze elementen teruggegeven heeft aan de Administratie niettegenstaande een betekening van een beslissing tot opschorting of intrekking van de exploitatievergunning in de zin van de artikelen 12 of 25. ».

*Artikel 27*

Artikelen 38, 39, 40, 41 en 42, lid 1 van dezelfde ordonnantie worden opgeheven.

*Article 28*

L'article 8 de la présente ordonnance n'est applicable qu'aux autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées à partir de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Les titulaires d'autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont autorisés à céder leurs autorisations conformément à l'article 10bis de l'ordonnance du 27 avril 1995 avant sa modification par l'article 8 de la présente ordonnance.

*Article 29*

Lorsqu'en application de l'article 10ter de l'ordonnance tel qu'inséré par l'article 9 de la présente ordonnance, sont regroupées une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées après celle-ci, l'arrêté autorisant le regroupement d'autorisations en fait expressément mention en précisant le nombre et le type de véhicules pouvant dès lors être visés par une éventuelle cession de l'autorisation accordée sous le bénéfice de l'article 28 de la présente ordonnance.

*Article 30*

Les exploitants d'un service de taxis titulaires, au jour de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur à titre accessoire pourront la faire valoir jusqu'au terme de l'autorisation en cours. Durant cette période, les articles 17, § 1<sup>er</sup>, alinéas 2 à 4 et 31 de l'ordonnance du 27 avril 1995 modifiée par la présente ordonnance, demeurent applicables.

*Article 31*

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

*Artikel 28*

Artikel 8 van deze ordonnantie is enkel van toepassing op de exploitatievergunningen voor een taxidienst die afgegeven worden vanaf het in werking treden van deze ordonnantie.

De houders van de exploitatievergunningen voor een taxidienst die werden afgegeven vóór het in werking treden van deze ordonnantie zijn gemachtigd om hun vergunningen over te dragen overeenkomstig artikel 10bis van de ordonnantie van 27 april 1995 vóór de wijziging ervan door artikel 8 van deze ordonnantie.

*Artikel 29*

Wanneer in toepassing van artikel 10ter van de ordonnantie zoals ingevoegd bij artikel 9 van deze ordonnantie één of meerdere vergunningen tot exploiteren afgegeven vóór het in werking treden van deze ordonnantie en één of meerdere vergunningen tot exploiteren afgegeven na het in werking treden ervan, gegroepeerd worden, dan maakt het besluit dat de groepering van vergunningen toestaat er uitdrukkelijk melding van met opgave van het aantal en het type voertuigen die dientengevolge het voorwerp kunnen zijn van een eventuele overdracht van de vergunning toegekend op grond van artikel 28 van deze ordonnantie.

*Artikel 30*

De exploitanten van een taxidienst die, op de dag van het in werking treden van deze ordonnantie, houder zijn van een vergunning tot het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur als nevenactiviteit kunnen deze doen gelden tot bij het verstrijken van de lopende vergunning. Tijdens deze periode blijven de artikelen 17, § 1, leden 2 tot 4 en 31 van de ordonnantie van 27 april 1995 gewijzigd bij deze ordonnantie, van toepassing.

*Artikel 31*

Deze ordonnantie treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel,

Voor de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics de la Région de Bruxelles-Capitale, le 23 février 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », a donné le 20 mars 2006 l'avis (n° 39935/4) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

### Observations particulières

#### Article 7

L'article 8, § 2, alinéa 2, en projet est rédigé comme suit :

« (...) L'exploitant ne peut utiliser un véhicule de réserve qu'après en avoir préalablement informé l'Administration par un écrit ayant date certaine indiquant la cause de l'indisponibilité du véhicule exploité, (...) ».

Dans l'avis 37.741/2/4 donné les 10 et 16 novembre 2004 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative, la section de législation du Conseil d'Etat a formulé l'observation suivante :

« Il est donc essentiel, au regard du principe d'égalité, afin de garantir la sécurité juridique et d'atteindre l'objectif de simplification administrative, que l'avant-projet vise, d'une part, que les modes de transmission des demandes, décisions ou documents soient eux aussi clairement précisés, et, d'autre part, que le point de départ et l'échéance des délais puissent être déterminés avec précision.

Or, tel n'est manifestement pas le cas dans le décret en projet, qui utilise une terminologie variable, souvent approximative.

Ainsi, pour ne prendre que quelques exemples :

- L'on n'aperçoit pas clairement ce qu'il faut entendre par la notion de « formule similaire permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception de l'acte, quel que soit le service de distribution du courrier utilisé » (1). ».

Par identité de motif, il appartient à l'auteur du texte de compléter la disposition en projet afin que le gouvernement dispose d'une telle habilitation.

(1) (Note infrapaginale 45 de l'avis cité) Compte tenu des évolutions technologiques, le gouvernement pourrait être habilité à déterminer la liste des procédés reconnus comme permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 23 februari 2006 door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « ter wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur », heeft op 20 maart 2006 het volgende advies (nr. 39.935/4) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de stellen van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### Bijzondere opmerkingen

#### Artikel 7

Het ontworpen artikel 8, § 2, tweede lid, is als volgt geredigeerd :

« (...) De exploitant mag slechts een reservevoertuig gebruiken nadat hij hiervan voorafgaandelijk de administratie op de hoogte heeft gebracht met een schrijven met vaste datum dat melding maakt van de oorzaak van de onbeschikbaarheid van het geëxploiteerde voertuig, (...) ».

De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft in advies 37.741/2/4, op 10 en 16 november 2004 verstrekt omtrent een voorontwerp dat geworden is het programmadecreet van 3 februari 2005 betreffende de economische heropleving en de administratieve vereenvoudiging, de volgende opmerkingen gemaakt :

« Il est donc essentiel, au regard du principe d'égalité, afin de garantir la sécurité juridique et d'atteindre l'objectif de simplification administrative, que l'avant-projet vise, d'une part, que les modes de transmission des demandes, décisions ou documents soient eux aussi clairement précisés, et, d'autre part, que le point de départ et l'échéance des délais puissent être déterminés avec précision.

Or, tel n'est manifestement pas le cas dans le décret en projet, qui utilise une terminologie variable, souvent approximative.

Ainsi, pour ne prendre que quelques exemples :

- L'on n'aperçoit pas clairement ce qu'il faut entendre par la notion de « formule similaire permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception de l'acte, quel que soit le service de distribution du courrier utilisé » (1). ».

Om identieke motieven dient de steller van de tekst de ontworpen bepaling aan te vullen, zodat de regering over een zodanige machtiging kan beschikken.

(1) (Noot nr. 45 in het aangehaalde advies) Compte tenu des évolutions technologiques, le gouvernement pourrait être habilité à déterminer la liste des procédés reconnus comme permettant de donner date certaine à l'envoi et à la réception.

*Article 9*

L'alinéa 2 de l'article 10<sup>ter</sup> en projet ne paraît pouvoir s'appliquer qu'à l'hypothèse de l'absorption de personnes morales par une autre et non à celle de la fusion de personnes morales, alors que ces deux hypothèses sont mentionnées à l'alinéa 1er en projet.

Le texte doit être revu pour le rendre applicable à la seconde hypothèse.

*Articles 10 à 12*

L'insertion d'un paragraphe 1er nouveau à l'article 11 de l'ordonnance modifiée doit avoir pour effet d'entraîner la renumérotation du paragraphe 1er actuel de cette disposition, qui peut en devenir le paragraphe 2.

Il y a lieu de le préciser.

*Article 20*

1. La composition du conseil de discipline régional est réglée en partie par l'alinéa 2 de l'article 28<sup>bis</sup> en projet.

Selon l'exposé des motifs :

« Afin d'éviter les conflits d'intérêt et de garantir l'indépendance de ce conseil, le ou les représentants des exploitants sera (seront) choisi(s) parmi d'anciens exploitants ayant eu une expérience d'au moins dix ans en la matière. Le ou les représentants des chauffeurs pourrait (pourraient) être désigné(s) par les syndicats. ».

Le texte gagnera à être précisé quant au nombre de personnes qui appartiennent aux différentes catégories envisagées et en veillant à ce que ces désignations procèdent d'un appel public quant aux personnes étrangères à l'administration.

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

*Article 24*

1. L'article 33, § 1<sup>er</sup>, de l'ordonnance modifiée est subdivisé en points numérotés comme suit : 1°, 2°, 3°, etc.. Il convient d'adopter la même méthode dans la mention des points modifiés et dans l'ajout de points nouveaux. Par exemple, au b) de la disposition, il y a lieu d'insérer « un 1°<sup>bis</sup> », et non « un point 1<sup>bis</sup> ».

2. L'habilitation contenue à l'article 33, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, en projet, inséré par le j) du projet, devrait préciser la formule complète d'ajustement en mentionnant également le moment auquel cet ajustement intervient, le gouvernement pouvant être habilité à établir le montant qui en résulte.

*Article 25*

L'article 36 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur dispose :

« Art. 36. – Des amendes administratives peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué à cette fin par le gouvernement pour toute infraction d'ordre administratif commise par les personnes visées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution.

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

*Artikel 9*

Het tweede lid van het ontworpen artikel 10<sup>ter</sup> lijkt alleen toepassing te kunnen vinden in het geval dat rechtspersonen worden overgenomen door een andere, doch niet in het geval van een fusie van rechtspersonen, ofschoon de beide gevallen worden vermeld in het ontworpen eerste lid.

De tekst moet worden herzien, zodat hij toepassing kan vinden in het tweede geval.

*Artikelen 10 tot 12*

Wegens de invoeging van een nieuwe paragraaf 1 in artikel 11 van de gewijzigde ordonnantie moet de huidige paragraaf 1 van die bepaling worden vernummerd, mogelijk tot paragraaf 2.

Zulks moet worden gepreciseerd.

*Artikel 20*

1. De samenstelling van de « regionale tuchtraad » wordt deels geregeld bij het tweede lid van het ontworpen artikel 28<sup>bis</sup>.

In de memorie van toelichting staat te lezen :

« Om belangenconflicten te vermijden en de onafhankelijkheid van deze raad te waarborgen, word(t)(en) de vertegenwoordiger(s) van de exploitanten gekozen uit vroegere exploitanten die in dit domein ten minste tien jaar ervaring hebben. De vertegenwoordiger(s) van de chauffeurs zou(den) door de vakbonden kunnen worden aangesteld. ».

Het zou beter zijn in de tekst te preciseren hoeveel personen tot de verschillende geplande categorieën behoren, waarbij ervoor gezorgd wordt dat die aanwijzingen volgen op een openbare oproep wat de personen betreft die niet tot de administratie behoren.

De bepaling moet worden herzien in het licht van deze opmerking.

*Artikel 24*

1. Artikel 33, § 1, van de gewijzigde ordonnantie is onderverdeeld bij wege van 1°, 2°, 3°, enz. Bij de vermelding van de gewijzigde en de toegevoegde punten moet dezelfde wijze van nummering worden gevolgd. Zo moet in b) van de bepaling bijvoorbeeld « een 1°<sup>bis</sup> » worden ingevoegd, doch niet « een punt 1<sup>bis</sup> ».

2. De machtiging vervat in het ontworpen artikel 33, § 1, tweede lid, ingevoegd bij punt j) van het ontwerp, moet de volledige formule voor de toepassing vermelden, waarbij eveneens het tijdstip wordt bepaald waarop die aanpassing moet geschieden, daar de regering gemachtigd kan worden het daaruit voortvloeiende bedrag vast te stellen.

*Artikel 25*

Artikel 36 van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bepaalt :

« Art. 36. – Administratieve boeten kunnen opgelegd worden door de ambtenaren die terzake door de regering aangewezen worden voor elke administratieve overtreding die gepleegd wordt door de personen bedoeld in deze ordonnantie of in de uitvoeringsbesluiten ervan.

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

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

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

Le montant de ces amendes ne peut dépasser 250,00 EUR.

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

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

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

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

Dans son avis 23.417/2, donné le 18 janvier 1995, la section de législation a formulé, à propos de cet article 36, l'observation suivante :

« 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 (2).

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* (3) et dans l'arrêt *Lutz* (4) (5).

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

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

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

Het bedrag van deze boeten mag niet hoger zijn van 250,00 EUR.

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

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

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

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

De afdeling wetgeving heeft in haar advies 23.417/2, verstrekt op 18 januari 1995, in verband met dat artikel 36 de volgende opmerking gemaakt :

« 6. Volgens de gemachtigden van de regering zijn de geldboeten gesteld 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 (2).

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* (3) en in het arrest *Lutz* (4) (5).

Uit deze arresten vloeit voort dat inzonderheid twee criteria in aanmerking moeten worden genomen bij de beoordeling of in het beval van « strafvervolgung » 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 fundamentele vrijheden, te weten

(2) (Note infrapaginale 10 de l'avis cité) Voir en particulier l'avis sur un avant-projet de loi concernant l'admission des 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, 1994-1995, n° 1272/1 du 23 décembre 1994).

(3) (Note infrapaginale 11 de l'avis cité) Arrêt du 21 février 1984, série A, n° 73.

(4) (Note infrapaginale 12 de l'avis cité) Arrêt du 25 août 1987, série A, n° 123.

(5) (Note infrapaginale 13 de l'avis cité) A ce propos, lire spécialement J. Velu et R. Ergéc, « La Convention européenne des droits de l'homme » in Rép. Prat. dr. Belge, compl. VII, Bruylant, 1990, nos 445 et 447; A. De Nauw, Les métamorphoses administratives du droit pénal de l'entreprise, Mys & Breesch, 1994, pp. 58 et suivantes.

(2) (Noot nr. 26 in het aangehaalde advies) 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.23873/2 over een voorontwerp van wet tot wijziging van het artikel 74/2 van en tot invoeging 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).

(3) (Noot nr. 27 in het aangehaalde advies) Arrest van 21 februari 1984, reeks A, nr. 73.

(4) (Noot nr. 28 in het aangehaalde advies) Arrest van 25 augustus 1987, reeks A, nr. 123.

(5) (Noot nr. 29 in het aangehaalde advies) In dat verband, lees inzonderheid J. Velu en R. Ergéc, « La Convention européenne des droits de l'homme » in Rép. prat. pr. belge, aanv. VII, Bruylant, 1990, nrs. 445 en 447; A. De Nauw, Les métamorphoses administratives du droit pénal de l'entreprise, Mys & Breesch, 1994, blz. 58 en volgende.

de gravité de la sanction qui 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 <sup>(6)</sup>.

Comme le relèvent J. Velu et R. Ergec, 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 social particulier <sup>(7)</sup>.

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. ».

Or, l'article 25 de l'avant-projet vise à remplacer l'alinéa 5 de cette disposition par le texte suivant :

« Le gouvernement fixe le montant des amendes administratives pouvant être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> en rapport avec les infractions d'ordre administratif constatées. ».

Comme le relève l'observation précitée, l'amende administrative prévue à l'article 36, alinéa 2, de l'ordonnance du 27 avril 1995, présente un caractère pénal. Le principe constitutionnel de la légalité des peines s'ap-

(6) (Note infrapaginale 14 de l'avis cité) 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 suivantes.

(7) (Note infrapaginale 15 de l'avis cité) Op. cit., n° 445.

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 eerste worden nagegaan op wie de geschonden rechtsregel betrekking heeft : betreft het een rechtsregel die het publiek in het algemeen aanbelangt, of integendeel en 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 een bepaalde graad van ernst niet vertoont en de relatieve geringheid van de straf aan dat strafbare feit zijn intrinsiek strafrechtelijk karakter niet ontnemen <sup>(6)</sup>.

Zoals J. Velu en R. Ergec 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 <sup>(7)</sup>.

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 bijzonder 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. ».

Artikel 25 van het voorontwerp strekt er echter toe het vijfde lid van die tekst te vervangen door de volgende tekst :

« De regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen. ».

Zoals in de voornoemde opmerking staat te lezen, is de administratieve geldboete bedoeld in artikel 36, tweede lid, van de ordonnantie van 27 april 1995 van strafrechtelijke aard. Aangezien het grondwettelijke

(6) (Noot nr. 30 in het aangehaalde advies) Zie ook het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State over een voorontwerp van wet 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 en volgende.

(7) (Noot nr. 31 in het aangehaalde advies) Op. cit., nr. 445.

pliquant également aux sanctions administratives à caractère pénal, celui-ci s'oppose à ce que le gouvernement soit habilité, sans plus de précision, à en fixer le montant <sup>(8)</sup>.

Pour ce qui concerne les autres amendes administratives prévues par l'article 36 précité, la section de législation s'est notamment basée sur la circonstance que son montant soit réduit pour admettre qu'elles puissent être considérées comme ne présentant pas de caractère pénal <sup>(9)</sup>.

La suppression de la limitation de leur montant à 250,00 EUR, telle qu'elle résulte du remplacement de l'article 36, alinéa 5, actuel de l'ordonnance du 27 avril 1995 par l'article 25 de l'avant-projet, ne permet plus de postuler que ces sanctions administratives ne présenteraient pas de caractère pénal, et ne seraient, pour cette raison, pas soumises au principe de la légalité des peines.

En conclusion, l'habilitation au gouvernement que l'article 25 de l'avant-projet vise à insérer dans l'article 36 de l'ordonnance du 27 avril 1995 :

- ne serait admissible, pour les amendes administratives à caractère pénal prévues par cette disposition, que si le législateur décrétait précisément la fourchette à l'intérieur de laquelle elle peut être mise en œuvre;
- ne serait, pour les autres amendes administratives ne présentant pas a priori un caractère pénal, admissible que pour autant que leur montant maximum reste suffisamment réduit.

Il y a lieu de revoir le texte en projet en ayant égard à la distinction faite dans la présente observation.

#### Article 27

A l'article 27 de l'avant-projet, il n'y a pas lieu de mentionner l'article 40 de l'ordonnance du 27 avril 1995 précitée, parmi les dispositions à abroger. En effet, cet article l'a déjà été par l'article 16 de l'ordonnance du 11 juillet 2002 modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

#### Observation finale

Lorsqu'une disposition tend à soustraire de l'ordre juridique un article ou une subdivision d'article, comme un paragraphe ou un alinéa, il y a lieu d'utiliser le verbe « abroger », et non « supprimer », à l'instar de ce qui est fait à l'article 27 de l'avant-projet.

Les articles 3, 16 et 22 seront modifiés en conséquence.

(8) Voir notamment l'avis 35.356/1, donné le 18 septembre 2003 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 1<sup>er</sup> avril 2004 « relative à l'organisation du marché du gaz et de l'électricité et portant modification de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale », Doc. CRBC, 2003-2004, n° A-506.

(9) Pour un examen récent de cette problématique, voir notamment A. Masset, « De vraies sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions en droit interne belge » et S. Van Drooghenbroeck, « De vraies sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions à propos de la jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme », Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège, 2005/4, pp. 442 et suivantes et 467 et suivantes.

beginsel van de wettelijkheid van de straffen eveneens van toepassing is op administratieve geldboeten van strafrechtelijke aard, staat het eraan in de weg dat de regering zonder meer gemachtigd wordt het bedrag ervan vast te stellen <sup>(8)</sup>.

Wat betreft de overige administratieve geldboeten in het voornoemde artikel 36, heeft de afdeling wetgeving zich onder meer gebaseerd op het feit dat het bedrag ervan beperkt is, opdat wordt aanvaard dat ze kunnen worden beschouwd als zijnde van niet-strafrechtelijke aard <sup>(9)</sup>.

Indien het feit dat het bedrag ervan tot 250,00 EUR beperkt blijft ongegaan wordt gemaakt, zoals volgt uit de vervanging van het huidige artikel 36, vijfde lid, dan de ordonnantie van 27 april 1995 bij artikel 25 van het voorontwerp, kan niet langer worden gesteld dat die administratieve geldboeten niet van strafrechtelijke aard zijn en zou het beginsel van de wettelijkheid van de straffen daarom niet meer toepasselijk zijn.

De conclusie is dan ook dat de machtiging aan de regering, die artikel 25 van het voorontwerp beoogt in te voegen in artikel 36 van de ordonnantie van 27 april 1995 :

- wat betreft de administratieve geldboeten van strafrechtelijke aard bedoeld in die bepaling, alleen aanvaardbaar zou zijn indien de decreetgever preciseert binnen welke marges ze uitwerking kan hebben;
- wat betreft de overige administratieve geldboeten die a priori niet van strafrechtelijke aard zijn, alleen aanvaardbaar zou zijn indien het maximumbedrag ervan voldoende beperkt blijft.

De ontworpen tekst moet worden herzien, rekening houdend met het onderscheid dat in deze opmerking wordt gemaakt.

#### Artikel 27

Er is geen grond om in artikel 27 van het voorontwerp artikel 40 van de voornoemde ordonnantie van 27 april 1995 te vermelden onder de bepalingen die opgeheven dienen te worden. Dat artikel is immers reeds opgeheven bij artikel 16 van de ordonnantie van 11 juli 2002 ter wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

#### Slotopmerking

Indien een bepaling ertoe strekt een artikel of een onderdeel van een artikel, zoals een paragraaf of een lid, uit de rechtsordering te halen, moet niet het werkwoord « schrappen » worden gebruikt, doch het woord « opheffen », zoals het geval is in artikel 27 van het voorontwerp.

De artikelen 3, 16 en 22 moeten dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(8) Zie inzonderheid advies 35.356/1, op 18 september 2003 verstrekt over een voorontwerp dat de ordonnantie van 1 april 2004 « betreffende de organisatie van de gasmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende wegenisbijdragen inzake gas en elektriciteit en houdende wijziging van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » is geworden, Doc. BHR, 2003-2004, nr. A-506.

(9) Voor een recent onderzoek van die problematiek, zie inzonderheid A. Masset, « De vraies sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions en droit interne belge » et S. Van Drooghenbroeck, « De vraies sanctions administratives ou des sanctions pénales camouflées ? Réflexions à propos de la jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme », Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège, 2005-4, blz. 442 en volgende en 467 en volgende.

La chambre était composée de

Messieurs P. LIENARDY, conseiller d'État, président,  
 Ph. QUERTAINMONT,  
 P. VANDERNOOT, conseillers d'État,  
 Madame C. GIGOT, greffier,

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*Le Greffier,*

C. GIGOT

*Le Président,*

P. LIENARDY

De kamer was samengesteld uit

De heren P. LIENARDY, staatsraad, voorzitter,  
 Ph. QUERTAINMONT,  
 P. VANDERNOOT, staatsraden,  
 Mevrouw C. GIGOT, griffier,

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*De Griffier,*

C. GIGOT

*De Voorzitter,*

P. LIENARDY



**PROJET D'ORDONNANCE****modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995  
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 de la Mobilité et des Travaux publics,

Après en avoir délibéré,

ARRETE :

Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, est chargé de présenter, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

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

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 et 134 de la Constitution.

*Article 2*

L'article 2, 4<sup>o</sup> de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur est remplacé par le texte suivant :

« 4<sup>o</sup> Parlement : le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. ».

*Article 3*

L'article 4, § 2 de la même ordonnance est abrogé.

*Article 4*

L'article 7, § 2 de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin de chaque année, chaque exploitant est tenu de communiquer l'administration un certificat de bonnes vie et mœurs, modèle 1, éta-

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE****ter wijziging van de ordonnantie  
van 27 april 1995 betreffende  
de taxidiensten en de diensten voor  
het verhuren van voertuigen met chauffeur**

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, wordt belast om, in naam van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het ontwerp van ordonnantie voor te stellen waarvan de inhoud volgt :

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een materie bedoeld in artikelen 39 en 134 van de Grondwet.

*Artikel 2*

Artikel 2, 4<sup>o</sup> van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt vervangen door de volgende tekst :

« 4<sup>o</sup> Parlement : het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ».

*Artikel 3*

Artikel 4, § 2 van dezelfde ordonnantie wordt opgeheven.

*Artikel 4*

Artikel 7, § 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Tussen 1 januari en 30 juni van elk jaar moet elke exploitant aan de Administratie een bewijs van goed gedrag en zeden, model 1, bezorgen, waarin vermeld staat

blissant qu'il rencontre toujours les conditions de moralité au sens de l'article 6. A défaut, l'autorisation d'exploiter est suspendue ou retirée conformément à l'article 12. ».

#### Article 5

L'article 7, § 4, 4° de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« 4° si le véhicule n'a pas été suffisamment mis à la disposition du public durant toute la période couverte par l'autorisation dont le renouvellement est demandé ».

#### Article 6

L'article 7, § 4, alinéa 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est complété par le texte suivant :

« 8° si l'exploitant ne réserve aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Administration malgré un rappel adressé par courrier recommandé à la poste avec accusé de réception ».

#### Article 7

A l'article 8 de la même ordonnance :

1°) l'alinéa 1<sup>er</sup> devient le paragraphe 1<sup>er</sup>.

2°) il est inséré un paragraphe 2 nouveau libellé comme suit :

« 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.

Les véhicules de réserve ne peuvent être utilisés que lorsqu'un véhicule exploité dans le cadre de l'autorisation est momentanément indisponible ensuite d'un accident, d'une panne mécanique grave d'incendie ou de vol et uniquement durant le temps de cette indisponibilité. L'exploitant ne peut utiliser un véhicule de réserve qu'après en avoir préalablement informé l'Administration par un écrit ayant date certaine indiquant la cause de l'indisponibilité du véhicule exploité, la durée probable de cette indisponibilité ainsi que le lieu de stationnement du véhicule indisponible durant la période d'indisponibilité. Le Gouvernement précise les modes de communication ainsi que le délai de cette information préalable. ».

dat hij nog steeds voldoet aan de voorwaarden inzake zedelijkheid in de zin van artikel 6. Bij ontstentenis wordt de exploitatievergunning geschorst of ingetrokken overeenkomstig artikel 12. ».

#### Artikel 5

Artikel 7, § 4, 4° van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« 4° indien het voertuig niet genoeg ter beschikking van het publiek werd gesteld tijdens de gehele duur van de vergunning waarvoor de hernieuwing wordt gevraagd ».

#### Artikel 6

Artikel 7, § 4, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld door de volgende tekst :

« 8° indien de exploitant geen enkel gevolg geeft aan een oproeping of een verzoek om inlichtingen van de Administratie ondanks een ter post aangetekende herinnering met ontvangstbewijs ».

#### Artikel 7

In artikel 8 van dezelfde ordonnantie :

1°) lid 1 wordt paragraaf 1.

2°) er wordt een nieuwe paragraaf 2 ingevoegd, die als volgt luidt :

« De exploitanten van taxidiensten mogen ertoe gemachtigd worden om voor de exploitatie van hun diensten over reservevoertuigen te beschikken waarvan zij eigenaar zijn of waarover ze beschikken bij een contract van verkoop op afbetaling, een contract van huurfinanciering of een contract van huurkoop.

De reservevoertuigen mogen slechts gebruikt worden indien een voertuig geëxploiteerd in het kader van de vergunning tijdelijk niet beschikbaar is ten gevolge van een ongeval, een ernstig mechanisch defect, brand of diefstal en enkel gedurende de duur van deze onbeschikbaarheid. De exploitant mag slechts een reservevoertuig gebruiken nadat hij hiervan voorafgaandelijk de Administratie op de hoogte heeft gebracht met een schrijven met vaste datum dat melding maakt van de oorzaak van de onbeschikbaarheid van het geëxploiteerde voertuig, van de waarschijnlijke duur van deze onbeschikbaarheid alsook van de plaats waar het vervangen voertuig zich bevindt tijdens de duur van de onbeschikbaarheid. De wijze waarop en de termijnen waarbinnen deze kennisgeving moet gebeuren worden door de regering vastgelegd. »

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

- 1° être équipés pour assurer un service de taxis dans les mêmes conditions que le véhicule momentanément indisponible;
- 2° être enregistrés à l'administration 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. ».

3°) les alinéas 2 à 6 forment un paragraphe 3 nouveau composé de ces cinq alinéas et :

- au premier de ceux-ci, les mots : « par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> » sont remplacés par les mots : « par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> »;
- au quatrième de ceux-ci, il est ajouté au littéra a) les mots suivants : « dans les mêmes conditions que le véhicule momentanément indisponible »

#### Article 8

L'article 10*bis* de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Art. 10*bis*. – Les autorisations d'exploiter un service de taxis sont personnelles, indivisibles et incessibles.

En cas de cessation volontaire d'activité ou de faillite prononcée par le tribunal compétent, les autorisations d'exploiter sont de plein droit caduques. Dans ce cas, l'exploitant ou son représentant est tenu de restituer à l'Administration et dans les dix jours ouvrables de la déclaration de cessation volontaire ou du jugement déclaratif de la faillite les documents et matériels appartenant à la Région ».

De reservevoertuigen moeten ten minste voldoen aan volgende voorwaarden :

- 1° uitgerust zijn om een taxidienst te verzekeren onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is;
- 2° bij het gebruik ervan, in de hoedanigheid van « reservevoertuig » ingeschreven zijn bij de Administratie;
- 3° vooraan links uitgerust zijn met een speciale identificatieplaat waarop de vermelding « reserve » voorkomt;
- 4° vooraan rechts uitgerust zijn met de identificatieplaat van het voertuig dat normaal ingezet wordt als taxidienst en waarvan het reservevoertuig de plaats inneemt.

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

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

3°) leden 2 tot 6 vormen een nieuwe paragraaf 3 samengesteld uit deze vijf leden en :

- in het eerste van deze leden worden de woorden : « in afwijking van lid 1 » vervangen door de woorden : « in afwijking van paragraaf 1 »;
- in het vierde van deze leden worden aan de letter a) de volgende woorden toegevoegd : « onder dezelfde voorwaarden als het voertuig dat tijdelijk niet beschikbaar is »

#### Artikel 8

Artikel 10*bis* van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Art. 10*bis*. – De vergunningen tot het exploiteren van een taxidienst zijn persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar.

In geval van een vrijwillige stopzetting van de activiteiten of van een door de bevoegde rechtbank uitgesproken faillissement zijn de vergunningen tot het exploiteren van rechtswege nietig. In dat geval is de exploitant of zijn vertegenwoordiger gehouden en dit binnen tien werkdagen na de verklaring van vrijwillige stopzetting of na het vonnis van faillietverklaring aan de Administratie de documenten en het materiaal die toebehoren aan het Gewest terug te bezorgen. ».

*Article 9*

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 10<sup>ter</sup> nouveau libellé comme suit :

« Art. 10<sup>ter</sup>. – A la demande de plusieurs personnes morales ayant les mêmes associés ou actionnaires majoritaires et gérants ou administrateurs délégués, titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, le Gouvernement peut autoriser un regroupement d'autorisations dans le cadre de la fusion ou de l'absorption de ces personnes morales.

Lorsqu'il est fait droit à la demande, le terme de l'autorisation demeure celui de l'autorisation précédemment accordée à la personne morale regroupant différentes autorisations, le nombre de véhicules pouvant être exploités sous le bénéfice de cette autorisation étant modifié à due concurrence. En cas de fusion, le terme de l'autorisation regroupée est celui de l'autorisation qui avait été délivrée aux personnes morales fusionnées dont l'échéance vient en premier lieu. ».

*Article 10*

L'article 11, § 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est rétabli avec le texte suivant :

« Le titulaire d'une autorisation d'exploiter peut demander à tout moment au Gouvernement de diminuer à titre définitif le nombre de véhicules pouvant être exploités sous le bénéfice de l'autorisation dont il dispose. En ce cas, l'exploitant restitue au moment de l'introduction de sa demande à l'Administration les documents et matériels appartenant à la Région et concernant le ou les véhicules que l'exploitant renonce définitivement et irrévocablement à encore exploiter. ».

*Article 11*

A l'article 11 de la même ordonnance, il est inséré un paragraphe 2<sup>bis</sup> nouveau libellé comme suit :

« Si l'Administration constate qu'au vu du nombre de chauffeurs auxquels un exploitant lui signale avoir recours, celui-ci ne peut assurer la mise à disposition suffisante de ses véhicules au public, le Gouvernement peut diminuer d'office le nombre de véhicules au moyen desquels l'exploitant est autorisé à exploiter son service jusqu'à ce que l'exploitant apporte la preuve de l'engagement des chauffeurs nécessaires à la conduite des véhicules exploités. En ce cas, l'exploitant est tenu de restituer à l'Administration les documents et matériels appartenant à la Région et concernant le ou les véhicules visé(s) par la décision de diminution ».

*Artikel 9*

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 10<sup>ter</sup> toegevoegd, dat als volgt luidt :

« Art. 10<sup>ter</sup>. – Op verzoek van meerdere rechtspersonen met dezelfde hoofdvennoten of -aandeelhouders en zaakvoerders of gedelegeerde bestuurders, die houder zijn van een vergunning tot het exploiteren van een taxidienst, kan de Regering een groepering van vergunningen toestaan in het kader van de fusie of de overname van deze rechtspersonen.

Wanneer het verzoek ingewilligd wordt, blijft de duur van de vergunning die van de vergunning die voordien werd toegestaan aan de rechtspersoon die verschillende vergunningen groepeerde, waarbij het aantal voertuigen dat op grond van deze vergunning geëxploiteerd mag worden tot het vereiste aantal gewijzigd werd. Bij een fusie wordt de duur van de gegroepeerde vergunning deze van die vergunning, uitgereikt aan de gefuseerde rechtspersonen, die eerst komt te vervallen. ».

*Artikel 10*

Artikel 11, § 1 van dezelfde ordonnantie wordt opnieuw ingevoerd met de volgende tekst :

« De houder van een exploitatievergunning kan op ieder ogenblik aan de Regering vragen om het aantal voertuigen dat op grond van de vergunning waarover hij beschikt, mag geëxploiteerd worden, definitief te verlagen. In dat geval geeft de exploitant op het ogenblik dat hij zijn verzoek indient aan de Administratie de documenten en het materiaal terug die toebehoren aan het Gewest en die betrekking hebben op het voertuig of de voertuigen waarvan de exploitant definitief en onherroepelijk afziet ze verder te exploiteren. ».

*Artikel 11*

In artikel 11 van dezelfde ordonnantie wordt een nieuwe paragraaf 2<sup>bis</sup> toegevoegd, die als volgt luidt :

« De Regering kan ambtshalve het aantal voertuigen waartoe de exploitant gemachtigd is te exploiteren verminderen indien de Administratie vaststelt dat het aantal chauffeurs die door de exploitant aan haar werden betekend niet toelaat om zijn voertuigen voldoende ter beschikking te stellen aan het publiek, en dit tot de exploitant het bewijs levert dat hij de nodige chauffeurs in dienst heeft voor het besturen van de geëxploiteerde voertuigen. In dat geval is de exploitant gehouden aan de Administratie de documenten en het materiaal terug te bezorgen die toebehoren aan het Gewest en die betrekking hebben op het voertuig of de voertuigen bedoeld bij de beslissing tot vermindering.

Le Gouvernement est habilité à fixer la durée maximale endéans laquelle l'exploitant doit faire la preuve de l'engagement des chauffeurs nécessaires à la conduite des véhicules exploités. Au terme de cette période, le Gouvernement peut diminuer à titre définitif le nombre de véhicules pouvant être exploités par l'exploitant concerné. ».

*Article 12*

A l'article 11, § 3 de la même ordonnance, les mots : « Les décisions du Gouvernement prises en application du présent article » sont remplacés par les mots : « Les décisions prises en application du présent article ».

*Article 13*

L'article 14, alinéa 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 680 € par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation. Ce montant est toutefois réduit à 575 € par an et par véhicule à compter du sixième véhicule exploité et à 490 € par an et par véhicule à compter du onzième véhicule exploité ».

*Article 14*

L'article 15, alinéa 2 de la même ordonnance est complété par la phrase suivante :

« Le Gouvernement peut préciser les critères minimaux auxquels ces aires de stationnement et ces emplacements doivent répondre. ».

*Article 15*

A l'article 16, alinéa 2 de la même ordonnance, les mots « pour l'usager » sont insérés entre les mots « le point de départ » et les mots « est situé ».

*Article 16*

A l'article 17, § 1<sup>er</sup>, les alinéas 2, 3 et 4 sont abrogés.

*Article 17*

L'article 17, § 2, alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

De Regering is gemachtigd om de maximale duur vast te stellen waarbinnen de exploitant het bewijs moet leveren dat hij de nodige chauffeurs in dienst heeft voor het besturen van de geëxploiteerde voertuigen. Bij het verstrijken van deze periode kan de Regering het aantal voertuigen dat door de desbetreffende exploitant mag geëxploiteerd worden, definitief verminderen. ».

*Artikel 12*

In artikel 11, § 3 van dezelfde ordonnantie worden de woorden : « De beslissingen van de Regering, genomen met toepassing van dit artikel » vervangen door de woorden : « De beslissingen genomen met toepassing van dit artikel ».

*Artikel 13*

Artikel 14, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 680 € per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig. Dit bedrag wordt echter verlaagd tot 575 € per jaar en per voertuig te tellen vanaf het zesde geëxploiteerde voertuig en tot 490 € per jaar en per voertuig te tellen vanaf het elfde geëxploiteerde voertuig. ».

*Artikel 14*

Artikel 15, lid 2 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met de volgende zin :

« De Regering kan de minimumcriteria nader bepalen waaraan deze standplaatsen en deze plaatsen moeten beantwoorden. ».

*Artikel 15*

In artikel 16, lid 2 van dezelfde ordonnantie worden de woorden « voor de gebruiker » ingevoegd tussen de woorden « het vertrekpunt » en de woorden « gelegen is ».

*Artikel 16*

In artikel 17, § 1, worden de leden 2, 3 en 4 opgeheven.

*Artikel 17*

Artikel 17, § 2, lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst :

« § 2. – L'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur est délivrée par le Gouvernement ».

*Article 18*

A l'article 28, alinéa 3, 1° de la même ordonnance, les mots « à dater du 1<sup>er</sup> janvier 2005, » sont supprimés.

*Article 19*

L'article 28, alinéa 3, 2° de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« 2° les véhicules affectés par un exploitant à un service de taxis doivent avoir la couleur imposée par arrêté du Gouvernement ou revêtir la livrée dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du Gouvernement pour permettre une reconnaissance aisée et rapide dans la circulation des véhicules exploités comme taxis. ».

*Article 20*

Dans la même ordonnance, il est inséré un article *28bis* nouveau libellé comme suit :

« Il est créé un conseil de discipline régional chargé de proposer au Ministre compétent des mesures de suspension ou de retrait des certificats de capacité de chauffeurs de taxis.

Ce conseil est présidé par un magistrat ou magistrat honoraire désigné par le Ministre et comprend en outre mais de manière paritaire :

- un ou plusieurs représentant(s) de l'Administration;
- un ou plusieurs représentant(s) des exploitants de services de taxis choisi(s) par le Ministre après appel à candidats parmi d'anciens exploitants de services de taxis ayant eu une expérience d'au moins dix ans en la matière;
- un ou plusieurs représentant(s) des chauffeurs de taxis désigné(s) par les organisations syndicales représentatives de ces chauffeurs.

Les mandats de membre de ce conseil sont d'une durée d'un an, renouvelable.

Le conseil de discipline propose au Ministre d'adopter une mesure de suspension ou de retrait du certificat de

« § 2. – De exploitatievergunning voor een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur wordt afgegeven door de Regering. ».

*Artikel 18*

In artikel 28, lid 3, 1° van dezelfde ordonnantie, worden de woorden « vanaf 1 januari 2005 mogen de voertuigen die als taxi's worden geëxploiteerd » vervangen door de woorden « de voertuigen die als taxi worden geëxploiteerd mogen ».

*Artikel 19*

Artikel 28, lid 3, 2° van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« 2° de voertuigen die door een exploitant worden aangewend voor een taxidienst moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kleur hebben of moeten de bij besluit van de Regering vastgestelde kenmerken hebben opdat de als taxi's geëxploiteerde voertuigen makkelijk en vlug in het verkeer herkenbaar zouden zijn. ».

*Artikel 20*

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel *28bis* toegevoegd, dat als volgt luidt :

« Er wordt een regionale tuchtraad opgericht die belast is om aan de bevoegde Minister maatregelen voor te stellen tot opschorting of intrekking van de bekwaamheidsattesten van taxichauffeurs.

Deze raad wordt voorgezeten door een magistraat of eremagistraat die door de minister wordt aangesteld en wordt paritair samengesteld als volgt :

- een of meerdere vertegenwoordiger(s) van de Administratie;
- een of meerdere vertegenwoordiger(s) van de exploitanten, aangesteld door de minister na een openbare oproep onder de oud-exploitanten met minstens tien jaar ervaring;
- een of meerdere vertegenwoordiger(s) van de taxichauffeurs aangesteld door de vakbonden.

De leden van deze raad worden benoemd voor een hernieuwbare periode van één jaar.

De tuchtraad stelt aan de Minister een maatregel tot opschorting of intrekking van het bekwaamheidsattest van

capacités d'un chauffeur de taxi après avoir donné à celui-ci l'occasion de préparer son audition, après l'avoir entendu et après avoir motivé sa proposition. Le Ministre ne peut s'écarter de la proposition que par une décision motivée.

Le Gouvernement précise la composition et le fonctionnement du conseil de discipline ainsi que la procédure à suivre.

*Article 21*

A l'article 30 de la même ordonnance, il est inséré entre les mots : « les tarifs » et « sont affichés » les mots : « en vigueur ».

*Article 22*

L'article 31 de la même ordonnance est abrogé.

*Article 23*

L'article 32, § 3, de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Suivant les modalités déterminées par arrêté du Gouvernement, un exploitant peut être autorisé à 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. ».

*Article 24*

A l'article 33, § 1<sup>er</sup> de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

- a) au point 1, les montants de « 18,60 € » et « 37,50 € » sont remplacés par les montants respectifs de « 19 € » et « 38 € »;
- b) il est inséré un point 1<sup>bis</sup> libellé comme suit : « 1<sup>bis</sup>. inscription aux tests comportementaux : 20 € »;
- c) au point 2, b), le montant de « 10 € » est remplacé par le montant de « 30 € »;
- d) au point 3, b), le montant de « 10 € » est remplacé par le montant de « 20 € »;
- e) au point 4, b), les montants de « 12,50 € » sont remplacés par les montants de « 37,50 € »;
- f) au point 4, c), les montants de « 75 € » et de « 40 € » sont remplacés par le même montant de « 100 € »;

een taxibestuurder voor na aan deze laatste de gelegenheid gegeven te hebben zijn verhoor voor te bereiden, na hem gehoord te hebben en op basis van een gemotiveerd voorstel. De Minister kan alleen van het voorstel afwijken bij een gemotiveerde beslissing.

De Regering bepaalt de samenstelling en de werking van de tuchtraad en de te volgen procedure. ».

*Artikel 21*

In artikel 30 van dezelfde ordonnantie wordt tussen de woorden : « de tarieven » en « uitgehangen worden » de woorden : « die van kracht zijn » ingevoegd.

*Artikel 22*

Artikel 31 van dezelfde ordonnantie wordt opgeheven.

*Artikel 23*

Artikel 32, § 3 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Volgens de modaliteiten vastgesteld bij besluit van de Regering kan een exploitant gemachtigd worden reclame te maken in of op voertuigen die worden aangewend voor de exploitatie van een taxidienst of van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. ».

*Artikel 24*

In artikel 33 § 1 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in punt 1 worden de bedragen « 18,60 € » en « 37,50 € » vervangen door de respectieve bedragen « 19 € » en « 38 € »;
- b) er wordt een punt 1<sup>bis</sup> toegevoegd, dat als volgt luidt : « 1<sup>bis</sup>. inschrijving voor de gedragstesten : 20 € »;
- c) in punt 2, b) wordt het bedrag « 10 € » vervangen door het bedrag « 30 € »;
- d) in punt 3, b) wordt het bedrag « 10 € » vervangen door het bedrag « 20 € »;
- e) in punt 4, b) wordt de bedragen « 12,50 € » vervangen door de bedragen « 37,50 € »;
- f) in punt 4, c) worden de bedragen « 75 € » en « 40 € » vervangen door hetzelfde bedrag « 100 € »;

g) au point 5, le montant de « 7,50 € » est remplacé par le montant de « 0 € »;

h) l'intitulé du point 6 est remplacé par les mots « dépôt d'une demande d'autorisation »;

i) cette disposition est complétée par les points 10 à 13 libellés comme suit :

« 10. délivrance d'un duplicata de la carte d'identification du chauffeur : 30 €;

11. délivrance d'un duplicata de la carte d'autorisation d'exploiter par véhicule : 30 €;

12. délivrance d'un nouveau répétiteur lumineux en cas de perte, vol ou destruction : au prix coûtant;

13. délivrance des feuilles de route : à prix coûtant. »

j) cette disposition est complétée par un alinéa 2, libellé comme suit :

« Le gouvernement est habilité à adapter au maximum tous les deux ans, les montants visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> à l'évolution du coût de la vie.

Cette adaptation est réalisée à l'aide du coefficient qui est obtenu en divisant l'indice des prix du mois de décembre de l'année qui précède l'exercice par l'indice des prix de décembre 2006. Après application du coefficient, les montants sont arrondis au multiple inférieur de 50 cents. ».

#### Article 25

L'article 36, alinéa 5 de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives pouvant être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> en rapport avec les infractions d'ordre administratif constatées, en respectant les conditions suivantes :

– le montant des amendes visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> ne peut dépasser 500 € et doit être fixé en rapport avec la gravité de l'infraction d'ordre administratif commise;

– le montant des amendes visées à l'alinéa 2 ne peut être inférieur à 50 € ni supérieur à 100 €. ».

#### Article 26

L'article 37 de la même ordonnance est complété par un alinéa 4 nouveau libellé comme suit :

g) in punt 5 wordt het bedrag « 7,50 € » vervangen door het bedrag « 0 € »;

h) de bepaling uit punt 6 wordt vervangen door de woorden « indiening van een exploitatieaanvraag »;

i) deze bepaling wordt aangevuld met punten 10 tot 13, die als volgt luiden :

« 10. afgifte van een duplicaat van de identificatiekaart van de chauffeur : 30 €;

11. afgifte van een duplicaat van de vergunningskaart tot het exploiteren per voertuig : 30 €;

12. afgifte van een nieuw verklikkerlicht in geval van verlies, diefstal of vernieling : tegen kostprijs;

13. afgifte van ritbladen : tegen kostprijs. »

j) deze bepaling wordt aangevuld met een lid 2 dat luidt als volgt :

« De Regering is gemachtigd om, maximaal om de twee jaar, de bedragen bedoeld in lid 1 aan te passen aan de evolutie van de kosten van het levensonderhoud.

Deze aanpassing gebeurt door middel van de coëfficiënt die wordt bekomen door het indexcijfer van de maand december van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de aanpassing wordt gedaan te delen door het indexcijfer van de maand december 2006. Na toepassing van de coëfficiënt, worden de bedragen afgerond naar het lagere veelvoud van 50 cent. ».

#### Artikel 25

Artikel 36, lid 5 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De Regering stelt het bedrag van de administratieve boeten vast die opgelegd kunnen worden door de in lid 1 bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen en dit onder volgende voorwaarden :

– de boeten bedoeld in lid 1 mogen niet hoger zijn dan 500 € en de grootte ervan moet in relatie staan tot de aard van de vastgestelde inbreuk;

– de boeten bedoeld in lid 2 mogen niet lager dan 50 € en niet hoger dan 100 € zijn. ».

#### Artikel 26

Artikel 37 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met een nieuw lid 4, dat als volgt luidt :



« Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont habilités à retirer à tout moment la plaque d'identification du véhicule et le document relatif à l'autorisation d'exploiter celui-ci en cas de constat de défaut d'assurances régulières du véhicule ou de non-conformité de celui-ci au regard du contrôle technique ainsi que lorsque l'exploitant n'a pas restitué volontairement ces éléments à l'Administration, nonobstant notification d'un arrêté de suspension ou de retrait de l'autorisation d'exploiter au sens des articles 12 ou 25. ».

#### *Article 27*

Les articles 38, 39, 41 et 42, al. 1<sup>er</sup> de la même ordonnance sont abrogés.

#### *Article 28*

L'article 8 de la présente ordonnance n'est applicable qu'aux autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées à partir de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Les titulaires d'autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont autorisés à céder leurs autorisations conformément à l'article 10<sup>bis</sup> de l'ordonnance du 27 avril 1995 avant sa modification par l'article 8 de la présente ordonnance.

#### *Article 29*

Lorsqu'en application de l'article 10<sup>ter</sup> de l'ordonnance tel qu'inséré par l'article 9 de la présente ordonnance, sont regroupées une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et une ou plusieurs autorisations d'exploiter délivrées après celle-ci, l'arrêté autorisant le regroupement d'autorisations en fait expressément mention en précisant le nombre et le type de véhicules pouvant dès lors être visés par une éventuelle cession de l'autorisation accordée sous le bénéfice de l'article 28 de la présente ordonnance.

#### *Article 30*

Les exploitants d'un service de taxis titulaires, au jour de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur à titre accessoire pourront la faire valoir jusqu'au terme de l'autorisation en cours. Durant cette période, les articles 17, § 1<sup>er</sup>, alinéas 2 à 4 et 31 de l'ordonnance du 27 avril 1995 modifiée par la présente ordonnance, demeurent applicables.

« De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn gemachtigd om op ieder ogenblik de identificatieplaat van het voertuig en het document in verband met de exploitatievergunning in te trekken als vastgesteld wordt dat het voertuig niet reglementair verzekerd is of niet in orde is met de technische controle of wanneer de exploitant niet vrijwillig deze elementen teruggegeven heeft aan de Administratie, niettegenstaande een betekening van een beslissing tot opschorting of intrekking van de exploitatievergunning in de zin van de artikelen 12 of 25. »

#### *Artikel 27*

Artikelen 38, 39, 41 en 42, lid 1 van dezelfde ordonnantie worden opgeheven.

#### *Artikel 28*

Artikel 8 van deze ordonnantie is enkel van toepassing op de exploitatievergunningen voor een taxidienst die afgegeven worden vanaf het in werking treden van deze ordonnantie.

De houders van de exploitatievergunningen voor een taxidienst die werden afgegeven vóór het in werking treden van deze ordonnantie zijn gemachtigd om hun vergunningen over te dragen overeenkomstig artikel 10<sup>bis</sup> van de ordonnantie van 27 april 1995 vóór de wijziging ervan door artikel 8 van deze ordonnantie.

#### *Artikel 29*

Wanneer in toepassing van artikel 10<sup>ter</sup> van de ordonnantie zoals ingevoegd bij artikel 9 van deze ordonnantie één of meerdere vergunningen tot exploiteren afgegeven vóór het in werking treden van deze ordonnantie en één of meerdere vergunningen tot exploiteren afgegeven na het in werking treden ervan, gegroepeerd worden, dan maakt het besluit dat de groepering van vergunningen toestaat er uitdrukkelijk melding van met opgave van het aantal en het type voertuigen die dientengevolge het voorwerp kunnen zijn van een eventuele overdracht van de vergunning toegekend op grond van artikel 28 van deze ordonnantie.

#### *Artikel 30*

De exploitanten van een taxidienst die, op de dag van het in werking treden van deze ordonnantie, houder zijn van een vergunning tot het exploiteren van een dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur als nevenactiviteit kunnen deze doen gelden tot bij het verstrijken van de lopende vergunning. Tijdens deze periode blijven de artikelen 17, § 1, leden 2 tot 4 en 31 van de ordonnantie van 27 april 1995 gewijzigd bij deze ordonnantie, van toepassing.

*Article 31*

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 20 avril 2006

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Pascal SMET

*Artikel 31*

Deze ordonnantie treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Brussel, 20 april 2006

Voor de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

Pascal SMET

