

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

28 JUIN 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**

RAPPORT

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

par M. Rachid MADRANE (F) et
Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mmes Martine Payfa, Souad Razzouk, MM. Hervé Doyen, Denis Grimberghs, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : Mmes Anne-Sylvie Mouzon, Françoise Schepmans, M. Christos Doulkeridis.

Autres membres : MM. René Coppens, Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Frederic Erens, Joël Riguelle, Mme Viviane Teitelbaum, M. Jos Van Assche.

Voir :

Document du Parlement :
A-268/1 – 2005/2006 : Projet d'ordonnance.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2005-2006

28 JUNI 2006

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

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

door de heer Rachid MADRANE (F) en
mevr. Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, mevr. Souad Razzouk, de heren Hervé Doyen, Denis Grimberghs, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : mevr. Anne-Sylvie Mouzon, mevr. Françoise Schepmans, de heer Christos Doulkeridis.

Andere leden : de heren René Coppens, Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Vincent De Wolf, André du Bus de Warnaffe, Frederic Erens, Joël Riguelle, mevr. Viviane Teitelbaum, de heer Jos Van Assche.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-268/1 – 2005/2006 : Ontwerp van ordonnantie.

I. Exposé du ministre

1. Introduction

Lors de la formation du Gouvernement, le ministre souhaitait non seulement avoir les transports publics dans ses attributions, mais également les taxis. En effet, il estime que les taxis ont un rôle important à jouer dans l'élaboration d'un plan de mobilité métropolitain.

Elaborer un plan de mobilité cohérent, c'est bien plus que développer les transports publics classiques (métro, tram et bus). Il doit notamment comprendre une série de mesures permettant de garantir la mobilité à tout un chacun au sein de la Région, sans que la possession d'une voiture soit considérée comme une nécessité. Les bus, les trams, le métro, les vélos, les voitures partagées et les taxis doivent constituer ensemble une alternative valable à la voiture individuelle.

Avant que les taxis puissent remplir ce rôle important, des solutions doivent être trouvées aux problèmes que rencontrent actuellement le secteur des taxis :

- fraude et situations sociales intolérables (non-respect de la législation sociale);
- rendement insuffisant;
- service déficient;
- image négative.

Non seulement, l'image du secteur des taxis est ternie par ces problèmes, mais celle de la Région en pâtit aussi. En effet, les taxis constituent souvent pour les touristes, les hommes d'affaires étrangers, etc. un premier contact avec notre ville.

Avant d'élaborer le plan taxi, le ministre a souhaité entendre toutes les parties concernées, à savoir les usagers, les centrales de taxi, les organisations représentatives ainsi que les chauffeurs de taxi intéressés. Etant donné que ces derniers ne sont pas clairement représentés, il avait convié tous les chauffeurs à une grande réunion « ouverte » qui a eu lieu le 27 novembre 2004.

En raison de la grande diversité des problèmes soulevés, il a créé dans le courant du premier semestre 2005 différents groupes de travail composés de chauffeurs, d'exploitants, de syndicats, d'organisations d'intérêts, d'experts. Le but consistait à analyser au mieux ces problèmes et à disposer du plus grand nombre possible d'alternatives.

À l'issue de ces travaux, les conclusions des différents groupes de travail ont également fait l'objet d'une discussion au sein du comité régional de concertation pour les taxis et lors d'une réunion à part avec la plupart des exploitants bruxellois.

I. Uiteenzetting van de minister

1. Inleiding

Bij de regeringsvorming wilde de minister niet alleen het openbaar vervoer, maar ook de bevoegdheid over de taxi's hebben. Hij vindt namelijk dat taxi's een prominente rol te spelen hebben bij de ontwikkeling van een grootstedelijk mobiliteitsplan.

Een coherent mobiliteitsplan omvat immers meer dan het uitbouwen van het klassieke openbaar vervoer (metro, tram en bus). Ook moet het een serie maatregelen omvatten waardoor de mobiliteit van iedereen binnen het Gewest gegarandeerd is zonder dat een eigen voertuig als een noodzaak wordt gezien. Bus, tram, metro, fiets, cambio-wagen en taxi moeten samen een valabel alternatief vormen voor het gebruik van een privévoertuig.

Vooraleer de taxi deze belangrijke rol op zich zal kunnen nemen, moeten afdoende oplossingen worden gevonden voor de problemen die de taxisector vandaag kenmerken :

- fraude en sociale wantoestanden (de niet-naleving van de sociale wetgeving);
- onvoldoende rendement;
- gebrekkige dienstverlening;
- negatief imago.

Probleem is dat niet alleen het imago van de sector intussen zware schade opgelopen heeft, maar dat ook dat van het Gewest hieronder lijdt. Taxi's zijn immers vaak de eerste vertegenwoordigers waarmee de toerist, buitenlandse zakenlui, enz. in aanraking komen.

Vooraleer de minister het taxiplan opmaakte, wou hij alle betrokken partijen horen. De gebruikers, de taxicentrales, de representatieve organisaties maar ook alle geïnteresseerde taxibestuurders. Aangezien deze niet zo duidelijk vertegenwoordigd zijn, nodigde hij alle bestuurders uit voor een grote « open vergadering » op 27 november 2004.

Omdat de aangehaalde problemen dermate divers waren, riep hij in de eerste helft van 2005 verschillende werkgroepen samen bestaande uit chauffeurs, exploitanten, vakbonden, belangenorganisaties en experten. Bedoeling was tot een zo duidelijk mogelijke analyse te komen en een zo groot mogelijke verscheidenheid van alternatieven te krijgen.

De conclusies van de verschillende werkgroepen werden na het afsluiten van de werkzaamheden eveneens doorgesproken met het gewestelijk overlegcomité voor de taxi's en op een aparte vergadering met de meeste Brusselse exploitanten.

Le but n'était pas de tendre vers un consensus général, car les problèmes sont trop variés, trop importants et les intérêts trop partagés.

Ces conclusions ont servi de base à l'élaboration du plan taxi, approuvé en juin 2005 par le Gouvernement et exposé au sein de cette commission ainsi qu'à la séance plénière du Parlement.

Le plan taxi est assez ambitieux, certes, mais les problèmes que rencontre le secteur ne sont pas négligeables. Afin d'y remédier, il faut s'attaquer à l'ensemble des problèmes dont bon nombre sont d'ailleurs indissociables.

2. Nécessité d'adapter l'ordonnance

Certaines mesures proposées ne requièrent pas d'intervention législative. Quelques-unes ont déjà été mises en œuvre, notamment :

- *une campagne d'information et de sensibilisation concernant le statut social.*

Tous les exploitants et les chauffeurs ont reçu une circulaire reprenant les différents volets de la législation sociale (lois, CCT, ...). En outre, une brochure a été élaborée avec un contenu similaire, des informations pratiques et les noms de personnes à contacter. Cette brochure est disponible aux guichets de l'administration des taxis et dans différentes organisations d'intérêts telles que les syndicats et les organisations spécifiques au secteur des taxis bruxellois.

- *le renforcement de l'efficacité des contrôles.*

Depuis le début de cette année, les contrôleurs de l'administration des taxis collaborent avec 4 contrôleurs de l'inspection sociale. Cela a non seulement permis d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles, mais aussi de mieux examiner les aspects relatifs au droit du travail lors de ces contrôles.

- *la modification de la formation (temps d'attente, cours de langues).*

En conjuguant les efforts fournis par différents partenaires en matière de formation (STIB, administration des taxis, VDAB, Bruxelles Formation) et les responsables des examens pratiques, le temps d'attente a été ramené de 8 mois à 2 mois. En plus, des cours de langues (français, néerlandais, anglais) sont actuellement dispensés, en attendant la formation modulaire qui requiert toutefois une adaptation de l'arrêté d'exécution.

Hierbij werd niet gestreefd naar een algemene consensus. De problemen zijn immers te divers en te groot en de belangen te zeer verdeeld.

Deze conclusies vormden de basis voor de concrete uitwerking van het taxiplan dat in juni van vorig jaar door de Regering werd goedgekeurd en daarna werd toegelicht in deze commissie en op de algemene zitting van het Parlement.

Het plan is vrij ambitieus, maar de problemen waarmee de sector kampt zijn dan ook niet min. Indien men hieraan tegemoet wil komen, moeten alle problemen samen worden aangepakt. Vele van deze problemen zijn trouwens onlosmakelijk met elkaar verbonden.

2. Noodzaak van aanpassingen aan de ordonnantie

Een aantal voorgestelde maatregelen vereisten geen wetgevend werk en sommige daarvan werden intussen uitgevoerd :

- *een informatie- en sensibiliseringscampagne over het sociaal statuut.*

Alle exploitanten én alle chauffeurs kregen een omzendbrief waarin de diverse luiken van de sociale wetgeving (wetten, cao's, ...) duidelijk werden toegelicht. Daarnaast werd een brochure opgesteld met een vergelijkbare inhoud, praktische informatie en contactadressen. Deze brochure is te verkrijgen aan de loketten van de taxiadministratie en ook via de verschillende belangenorganisaties (vakbonden en specifieke organisaties uit de Brusselse taxisector).

- *meer doeltreffende controles.*

Sinds begin dit jaar werken de controleurs van de taxiadministratie samen met 4 controleurs van de sociale inspectie. Niet alleen werd op deze manier het aantal controleurs gevoelig verhoogd, maar worden ook de arbeidsrechtelijke aspecten bij deze controles beter onderzocht.

- *aanpassingen aan de vorming (wachtijden, taalcurssussen).*

Door gecombineerde inspanningen van de verschillende partners in de vorming (MIVB, taxiadministratie, VDAB, Bruxelles Formation) en de verantwoordelijken voor het afnemen van de praktische examens werd de bestaande wachttijd teruggebracht van 8 maanden naar 2. Daarnaast werd gestart met het organiseren van taalcurssussen (Nederlands, Frans en Engels) in afwachting van de modulaire vorming die wel degelijk een aanpassing van het uitvoeringsbesluit vereist.

– *un plan d'action avec l'ORBEM.*

Le but est de combler le plus efficacement possible le manque éventuel de chauffeurs, en collaboration avec les services de l'ORBEM. Les demandeurs d'emploi avec un profil adapté sont orientés vers les exploitants, qui informent des postes vacants. L'attention des exploitants est attirée sur le rôle que peut jouer l'ORBEM dans leur recherche de chauffeurs. En juin, une grande séance d'information sera organisée à laquelle tous les exploitants seront conviés.

– ...

D'autres mesures suivront telles que :

– *la numérisation du certificat d'aptitude.*

Cette démarche permet de diminuer la charge administrative des exploitants et des chauffeurs. À moyen terme, les exploitants auront aussi la possibilité de procéder eux-mêmes à des modifications (par exemple : horaires des chauffeurs), sans que les chauffeurs soient obligés de se rendre à l'administration.

– *le renforcement de la vitesse opérationnelle en augmentant le nombre de bandes bus accessibles aux taxis.*

Après examen, la STIB a été chargée d'ouvrir une première série de bandes bus aux taxis. Bon nombre de ces bandes bus ont fait l'objet d'une demande d'avis auprès des communes. Dans les mois prochains, un plus grand nombre de bandes bus seront rendues accessibles aux taxis.

– ...

Cependant, de nombreuses autres mesures requièrent une modification de l'ordonnance qui date du 27 avril 1995. Il est nécessaire de modifier le texte de base, tout en tenant compte d'une part, des problèmes issus de la pratique et d'autre part, des modifications apportées dans d'autres réglementations ayant un impact en la matière.

3. Elaboration

Le 8 décembre 2005, l'avant-projet d'ordonnance a été traité en première lecture par le Gouvernement et ensuite soumis pour avis au Comité consultatif régional des Taxis et au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale.

Leurs avis n'ont pas entraîné de modifications importantes dans le projet d'ordonnance. Les modifications concernent surtout des précisions et des ajouts dans l'exposé des motifs.

– *actieplan met de BGDA.*

Met de diensten van de BGDA wordt samengewerkt om het eventuele gebrek aan chauffeurs zo efficiënt mogelijk op te vangen. Werkzoekenden met het gepaste profiel worden doorverwezen naar exploitanten die hun vacatures kenbaar maken en de exploitanten wordt gewezen op de rol die de BGDA kan spelen bij hun zoektocht naar geschikte chauffeurs. Nog in juni zal een grote informatiesessie worden georganiseerd waarop alle exploitanten uitgenodigd zullen zijn.

– ...

Andere maatregelen zullen weldra volgen :

– *digitalisering van het bekwaamheidsattest.*

Een dergelijk document helpt de administratieve belasting voor de exploitanten en chauffeurs te drukken. Ook zullen exploitanten op middellange termijn bepaalde wijzigingen (bvb. het uurrooster van de chauffeur) zelf kunnen invoeren zonder dat de chauffeur zich onmiddellijk naar de administratie moet begeven.

– *verhogen van de operationele snelheid door het uitbreiden van het aantal toegankelijke busbanen.*

Na onderzoek kreeg de MIVB de opdracht om een eerste reeks busbanen open te stellen voor taxi's. Voor een groot aantal andere banen werd het advies van de gemeentes gevraagd, waardoor in de loop van de volgende maanden meer stroken toegankelijk zullen worden.

– ...

Voor vele andere maatregelen moet de ordonnantie van 27 april 1995 eerst worden gewijzigd. Het is noodzakelijk om de basistekst ervan aan te passen, rekening houdend met de problemen die voortvloeien uit de praktijk enerzijds en met de wijzigingen in andere reglementeringen die een invloed hebben op deze materie anderzijds.

3. Uitwerking

Het voorontwerp werd op 8 december 2005 in eerste lezing behandeld door de Regering en daarna voor advies voorgelegd aan het Regionaal Comité van Advies voor de Taxi's en de Economische en Sociale raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er werden op basis van deze adviezen geen noemenswaardige wijzigingen aangebracht aan de ontwerpordonnantie. De aangebrachte wijzigingen betroffen vooral verduidelijkingen en toevoegingen aan de memorie van toelichting.

Une série de remarques contenues dans ces avis n'ont pas été suivies :

- Selon le Comité consultatif régional des Taxis, les dispositions relatives à la l'incessibilité des nouvelles autorisations auraient comme conséquence que dans le futur, seules les personnes morales demanderaient une autorisation pour éviter l'incessibilité imposée. Or, il ne s'agit pas d'une nouvelle donnée, car à l'heure actuelle, 90 % des véhicules autorisés appartiennent à des personnes morales. L'autorisation d'exploiter un service de taxis est également incessible pour les personnes morales.
- Le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale estime que la taxe régionale dégressive est discriminatoire, alors que cette mesure comprend un critère objectif très clair. Le Conseil d'Etat n'a pas non plus formulé d'observations en la matière.

Le 9 février 2006, le Gouvernement a marqué son accord, en deuxième lecture, sur l'avant-projet d'ordonnance. L'avis du Conseil d'Etat avait également été sollicité.

Les observations du Conseil d'Etat n'entraînent pas de modification au niveau du contenu. Elles concernent surtout des précisions.

L'avant-projet a été adapté suivant l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

Le 20 avril 2006, l'avant-projet a été approuvé en troisième lecture par le Gouvernement et soumis au Parlement pour suite à donner.

4. Contenu

Réduction des charges administratives et simplification

- Suppression de la validation annuelle des autorisations (art. 4)

Les exploitants de taxis n'auront plus à rentrer chaque année une pile de documents à leur administration (certificat de bonnes vie et mœurs, preuve de l'assurance, preuve de paiement des cotisations sociales, liste des chauffeurs, copie du certificat de contrôle technique, preuve de paiement des cotisations ONSS). Désormais, parmi ces documents, seul le certificat de bonnes vie et mœurs devra encore être fourni. Les autres données pourront être vérifiées sur le terrain par la Banque-Carrefour de la Sécurité sociale, lors de contrôles de routine. Elles pourront également être réclamées de manière ponctuelle auprès des exploi-

Enkele opmerkingen uit deze adviezen werden niet gevolgd :

- Zo stelde het Regionaal Comité van Advies voor de Taxi's dat de bepalingen m.b.t. de onoverdraagbaarheid van nieuwe vergunningen tot gevolg zou hebben dat in de toekomst enkel rechtspersonen nog een vergunning zouden aanvragen om de ingestelde onoverdraagbaarheid te omzeilen. Niet alleen is dit geen nieuwe evolutie, want ook nu reeds is 90 % van de vergunde voertuigen in handen van rechtspersonen. Ook blijft de exploitatievergunning voor rechtspersonen onoverdraagbaar.
- De Economische en Sociale raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meende ook dat de degressieve gewesttaks discriminatoir zou zijn, terwijl deze maatregel overduidelijk een objectief criterium hanteert. De Raad van State heeft hierover evenmin opmerkingen gemaakt.

Op 9 februari 2006 hechte de Regering haar goedkeuring in tweede lezing aan het voorontwerp van ordonnantie waarna de Raad van State om advies werd verzocht.

De opmerkingen van de Raad van State maakten geen inhoudelijke wijzigingen noodzakelijk. Zij betroffen vooral verduidelijkingen.

Het voorontwerp werd aangepast aan het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State.

Het voorontwerp werd op 20 april 2004 in derde lezing goedgekeurd door de Regering en voor verdere behandeling aan het parlement overgemaakt.

4. Inhoud

Administratieve lastenverlaging en vereenvoudiging

- De jaarlijkse geldigverklaring van de vergunningen wordt afgeschaft (art. 4)

De taxi-exploitanten zullen niet langer jaarlijks een stapel documenten moeten binnenbrengen bij de taxiadministratie (getuigschrift van goed zedelijk gedrag, bewijs van verzekering, bewijs van betaling sociale bijdragen, lijst van chauffeurs, bewijs van keuringsattesten, bewijs van RSZ-afschriften). Vanaf nu volstaat een eenvoudig attest van goed gedrag en zeden. De andere gegevens kunnen worden nagegaan bij de routinecontroles op het terrein, geverifieerd via de Kruispuntbank Sociale Zekerheid of desgevallend punctueel opgevraagd bij de exploitanten indien er aanwijzingen zijn van onregelmatigheden.

tants, au cas où des irrégularités sont signalées.

- Harmonisation des critères pour l'utilisation des véhicules de réserve et de remplacement (art. 7)

Comme il subsistait des points d'ombre quant à savoir sous quelles conditions un autre véhicule que le véhicule concerné par l'autorisation peut être utilisé, les critères d'utilisation ont fait l'objet d'une harmonisation. Ces véhicules pourront ainsi être exploités en cas d'indisponibilité temporaire consécutive à un accident, une panne mécanique, un incendie ou un vol, et ce uniquement pendant la durée de cette indisponibilité. L'administration devra en être avertie au préalable.

Seul le statut de ces véhicules diffère : le véhicule de réserve est propriété de l'exploitant, tandis que le véhicule de remplacement est loué.

- Simplification du regroupement (art. 9)

L'utilisation abusive des règles de cession est en partie à l'origine de l'éclosion de toute une série de sociétés de plus petite taille, disposant d'un nombre limité d'autorisations. A présent, au lieu d'avoir une entreprise disposant d'une quinzaine de taxis, on trouve un même responsable dirigeant cinq entreprises différentes, possédant chacune trois autorisations. Ceci multiplie bien entendu les charges administratives (par exemple, 5 comptabilités différentes, administration du personnel, ...).

Une simple requête des associés principaux et/ou des chefs d'entreprise de ces différentes personnes morales suffit pour procéder au regroupement. On vérifie ensuite si ce sont bien les mêmes personnes qui sont à la tête de ces entreprises. La durée de la nouvelle autorisation est celle de l'autorisation regroupée dont l'échéance vient en premier lieu.

Accroissement de la rentabilité du secteur

- Les entreprises de taxis vont pouvoir bénéficier de recettes supplémentaires grâce à la publicité qui sera autorisée sur une partie (limitée) du véhicule (art. 23)

Lors de la concrétisation de cette possibilité, le Gouvernement devra veiller à ce que cela ne se fasse pas au dépens des objectifs d'uniformité et d'identification vers lesquels on doit tendre. La publicité pourra par conséquent être apposée après accord préalable, mais à un endroit bien défini du véhicule et dans des dimensions bien définies. La nature des messages publicitaires fera également l'objet d'une

- Gelijkschakeling van de criteria voor het gebruik van reservevoertuigen en vervangingsvoertuigen (art. 7)

Omdat er steeds onduidelijkheid bleef bestaan onder welke voorwaarden een ander voertuig dan datgene waar de vergunning betrekking op heeft, gebruikt kan worden, werden de gebruikscriteria gelijkgeschakeld. Deze voertuigen zullen voor de exploitatie ingezet kunnen worden bij tijdelijke onbeschikbaarheid door een ongeval, mechanisch defect, brand of diefstal en enkel gedurende de duur van deze onbeschikbaarheid. De administratie moet hiervan voorafgaandelijk op de hoogte worden gebracht.

Het enige verschil zit hem nog in het statuut van deze voertuigen. Een reservevoertuig is immers eigendom van de exploitant terwijl een vervangingsvoertuig gehuurd wordt.

- De hergroepering wordt gemakkelijker gemaakt (art. 9)

Onder andere als gevolg van het oneigenlijke gebruik van de overdrachtregels werd een heel aantal kleinere vennootschappen opgericht waarin telkens een beperkt aantal vergunningen is ondergebracht. In plaats van 1 bedrijf met 15 taxi's heb je nu eenzelfde verantwoordelijke voor 5 verschillende taxibedrijven met telkens 3 vergunningen. Vanzelfsprekend verveelvoudigt dit de administratieve lasten (vb. 5 aparte boekhoudingen, personeelsadministratie, ...).

Een eenvoudig verzoek van de hoofdennoten en/of zaakvoerders van de verschillende rechtspersonen hiertoe volstaat. Er wordt dan nagegaan of het wel degelijk dezelfde personen zijn die aan het hoofd staan van deze ondernemingen. De duur van de nieuwe vergunning is dezelfde als deze van de eerstvervallende vergunning die gegroepeerd wordt.

Verhogen van de rentabiliteit van de sector

- Het wordt voor taxiondernemingen mogelijk om extra inkomsten te vergaren uit de publiciteit die zal worden toegestaan op een (beperkt) deel van het voertuig (art. 23).

Bij de concrete uitwerking van deze mogelijkheid zal de regering erover waken dat deze niet ten koste gaat van de nagestreefde uniformiteit en herkenbaarheid. De reclame zal bijgevolg enkel kunnen worden aangebracht na voorafgaande toelating, op een welbepaalde plaats op het voertuig en binnen welbepaalde afmetingen. Ook de aard van de reclameboodschappen zal onderworpen worden aan een voorafgaande goedkeuring.

autorisation préalable.

- Outre les charges administratives, ce morcellement en différentes sociétés occasionne également des coûts supplémentaires considérables.

Un regroupement (art. 9) permettra de travailler à moindre frais. Non seulement à cause des charges administratives déjà citées mais aussi parce que la gestion du personnel sera fortement simplifiée. Les chauffeurs pourront être affectés aux véhicules disponibles de manière beaucoup plus flexible.

- Réduction des charges fiscales (art. 13)

La taxe régionale annuelle de 682 euros sera diminuée de manière dégressive. Les entreprises possédant un grand nombre de véhicules devront ainsi payer moins de taxes, ce qui incitera également les exploitants à procéder au groupement des autorisations.

- Inaccessibilité des nouvelles autorisations (art. 8)

Aujourd'hui, les autorisations sont revendues à prix d'or et tout contrôle est impossible. Le projet d'ordonnance entend mettre un terme à ce commerce qui constitue depuis des années un problème récurrent pour le secteur des taxis.

Les nouvelles autorisations qui seront octroyées par l'administration seront à nouveau personnelles, indivisibles et inaccessibles. Dès lors, en cas de cessation d'activité, elles seront automatiquement restituées à l'administration et – après appel – pourront être mises à disposition d'un autre exploitant.

Les autorisations actuellement en circulation restent toutefois cessibles. Une mesure de transition a été prévue à l'art. 28.

A l'avenir, les exploitants ne seront donc plus obligés d'effectuer de gros investissements dans l'autorisation administrative. Cet argent devra être consacré à leur entreprise (véhicules, entretien, soutien administratif et logistique, ...).

- Changement de look pour les taxis (art. 19)

Afin d'accroître leur visibilité dans Bruxelles, la livrée des taxis va être modifiée. Ce nouveau look les rendra mieux identifiables par les clients et permettra de les utiliser plus facilement à des fins publicitaires.

Une identité visuelle forte permettra de protéger le secteur contre les taxis qui opèrent sans autorisation bruxel-

- De hierboven beschreven opsplitsing in verschillende vennootschappen brengt naast administratieve lasten ook een aanzienlijke meerkost met zich mee.

Een hergroepering (art. 9) zal toelaten om kostenefficiënter te werken. Niet alleen omwille van de reeds aangehaalde administratieve lasten, maar ook omdat het personeelsbeheer een stuk eenvoudiger zal worden. De chauffeurs zullen immers een stuk flexibeler kunnen worden ingezet over de beschikbare voertuigen.

- Een fiscale lastenverlaging (art. 13)

De jaarlijkse gewesttaks van 682 euro wordt degressief verlaagd. Bedrijven met een groot aantal wagens zullen zo minder belastingen moeten betalen. Zo worden exploitanten ook aangemoedigd om werk te maken van een hergroepering.

- Nieuwe vergunningen worden onoverdraagbaar (art. 8)

Vandaag worden vergunningen doorverkocht aan hoge prijzen en is controle hierop onmogelijk. Het ontwerp van ordonnantie wil een einde stellen aan de handel rond vergunningen, een steeds terugkerend probleem waarmee de taxisector al jaren kampt.

Nieuwe vergunningen die door de administratie zullen worden uitgereikt, krijgen opnieuw een persoonlijk, ondeelbaar en onoverdraagbaar karakter zodat ze, in geval van stopzetting, automatisch terugkeren naar de administratie en, na oproep, aan een andere exploitant kunnen worden afgeleverd.

De vergunningen die momenteel in omloop zijn, blijven evenwel overdraagbaar. Een overgangsmaatregel werd opgenomen in art. 28.

Exploitanten zullen in de toekomst dus niet meer verplicht zijn om heel zwaar te investeren in de administratieve vergunning. Zij zullen dat geld kunnen investeren in hun onderneming (voertuigen, onderhoud, administratieve en logistieke ondersteuning, ...).

- De taxi's krijgen een nieuwe look (art. 19)

Om de zichtbaarheid van de taxi in Brussel te verhogen, zal er aan het uitzicht van de voertuigen worden gewerkt. Deze look moet de identiteit van de Brusselse taxi duidelijker maken voor de klanten. Hij zal ook publicitair gemakkelijker te gebruiken zijn.

Een sterke visuele identiteit moet de sector ook beter beschermen tegen taxi's die zonder Brusselse vergunning opereren.

loise.

Le Gouvernement va en déterminer les modalités mais en attendant, les couleurs actuelles (noir et blanc) sont maintenues.

Contrôle et suivi plus efficaces

– L'ordonnance modifie les possibilités de sanction tant au niveau du contenu que de la forme. Les moyens dont dispose l'administration actuellement ne suffisent pas pour développer une politique en la matière. En effet, elle ne peut proposer que des suspensions. Cette mesure requiert toutefois beaucoup de prudence étant donné les conséquences directes et lourdes pour le chauffeur, l'exploitant et en fin de compte, sur le nombre de taxis disponibles également.

Par conséquent, la plupart des dossiers d'infractions constatées sont réglés par un avertissement formel ou simplement classés sans suite. Il en va de même pour les plaintes des clients. Ce n'est qu'en cas d'infraction très grave ou de récidive clairement établie que l'administration proposera une suspension. Malgré le fait que les suspensions se produisent très rarement, le secteur des taxis reste convaincu que les petites infractions font l'objet de sanctions sévères.

L'administration doit pouvoir imposer des amendes pour des infractions mineures et techniques (art. 25).

Un nouvel organe de discipline (à créer) (art. 20) devra statuer sur les cas les plus graves. Outre les amendes administratives, ce conseil pourra également proposer des suspensions. Le ministre compétent prendra la décision définitive. Cet organe sera présidé par un (ancien) magistrat et sera également composé paritairement de représentants de l'administration des taxis, des exploitants et des syndicats.

– Le contrôle sur la mise à disposition effective des véhicules sera simplifié et bénéficiera de plus de transparence.

Le nombre de chauffeurs (exprimés en ETP – équivalent temps plein –) va en effet être lié automatiquement au nombre de véhicules autorisés (art. 11).

L'administration aura ainsi la possibilité de contrôler cela et, le cas échéant, de suspendre temporairement les autorisations d'un exploitant (ou une partie d'entre elles), jusqu'à ce qu'il dispose à nouveau du nombre de chauffeurs requis.

– L'impossibilité d'utiliser un véhicule à la fois à titre de véhicule de location et de taxi (art. 16 et 17) doit aussi être considérée à la lumière de ce qui précède. Cette combinaison sert en effet trop souvent de couverture afin de contourner la réglementation en vigueur. De

De Regering zal de modaliteiten bepalen; tot zolang blijven de huidige kleuren (wit of zwart) behouden.

Efficiëntere controle en opvolging

– De aanpassingen aan de ordonnantie pakken de sanctiemogelijkheden zowel naar inhoud als naar vorm aan. De middelen waarover de administratie momenteel beschikt, zijn ontoereikend om een beleid te ontwikkelen. De administratie kan immers enkel schorsingen voorstellen. Aangezien deze sanctie een direct en zwaar gevolg heeft voor de bestuurder, de exploitant en uiteindelijk ook op de beschikbaarheid van het aantal taxi's moet hier heel omzichtig mee worden omgesprongen.

Dit maakt dat bij het merendeel van de vastgestelde inbreuken de zaak afgesloten wordt met een formele waarschuwing of gewoon zonder gevolg geklasseerd wordt. Dit is eveneens het geval voor klachten van klanten. Pas bij heel zware inbreuken of een duidelijk recidief gedrag zal de administratie een effectieve schorsing voorstellen. Ondanks het feit dat er heel zelden tot een schorsing wordt overgegaan, blijft de perceptie hardnekkig bestaan dat er voor kleinere inbreuken heel zwaar wordt bestraft.

Voor de kleinere en technische inbreuken moet de administratie geldboetes kunnen opleggen (art. 25).

Een nieuw op te richten disciplinair orgaan (art. 20) zal uitspraak doen over de zwaardere zaken. Naast administratieve boetes zal deze raad ook schorsingen kunnen voorstellen. De uiteindelijke beslissing wordt genomen door de bevoegde minister. Dit orgaan wordt voorgezeten door een (oud)magistraat en zal voor de rest paritair worden samengesteld uit vertegenwoordigers van de taxiadministratie, de exploitanten en de vakbonden.

– De controle op het effectief ter beschikking stellen van chauffeurs zal een stuk eenvoudiger en vooral doorzichtiger worden gemaakt.

Er komt immers een automatische koppeling van het aantal chauffeurs (uitgedrukt in voltijdse equivalenten) aan het aantal vergunde voertuigen (art. 11).

De administratie krijgt de mogelijkheid om dit te controleren en desgevallend (een deel van) de vergunningen van een exploitant tijdelijk te schorsen, tot deze opnieuw over de nodige chauffeurs kan beschikken.

– Het onmogelijk maken van de combinatie verhuurvoertuig en taxi (art. 16 en 17) moet ook worden gezien in het licht van het voorgaande. Deze combinatie wordt immers te vaak gebruikt als dekmantel om de taxireglementering te omzeilen. Bovendien is het onmogelijk om na te gaan of het voertuig voldoende als taxi ter beschik-

plus, il est impossible de vérifier si le véhicule est suffisamment mis à disposition en tant que taxi. (En outre, l'impact de cette mesure est relativement minime étant donné que seules 19 autorisations de ce type ont été délivrées).

- L'incessibilité des autorisations, dont il a déjà été question (art. 8), permettra aux autorités d'octroyer l'autorisation à un exploitant sur la base de ses aptitudes personnelles et du projet qu'il soumet, tout en tenant compte des besoins de ce secteur d'utilité publique.

5. Avenir

Ces mesures seront développées plus avant dans des arrêtés d'exécution qui seront pris par le Gouvernement suite à l'approbation de cette ordonnance par le Parlement.

II. Questions de procédure

Mme Viviane Teitelbaum émet quelques remarques préalables avant d'entrer dans le débat d'idées. Elle estime que même si l'ordonnance contient des éléments intéressants, il y a manifestement certaines choses qui « coïncident ». Elle pense que le problème se situe dans la concertation. Selon la députée, le secteur des taxis ne semble pas avoir été suffisamment consulté : s'il a été consulté au début des travaux, il se plaint d'avoir été mis devant le fait accompli après la rédaction du projet lors de sa présentation au gouvernement. Au nom de son groupe politique, l'intervenante estime nécessaire de prévoir des auditions. Cette série d'auditions ne doit pas durer plus d'une séance et concernerait deux ou trois personnes de l'administration, de centraux téléphoniques et du Comité consultatif.

M. Rachid Madrane demande des éclaircissements sur la méthodologie de travail au niveau de la concertation. Des contacts ont-ils été pris avec le secteur ? La concertation a-t-elle été bien menée ? Si oui, il n'y aurait pas lieu de recommencer le travail en programmant des auditions.

Mme Céline Delforge rejoint la proposition de son collègue M. Rachid Madrane sur la méthodologie de travail. Il est évident que les conflits d'intérêts existent. Ceux des taxis ne sauraient pas être les mêmes que ceux des clients ou encore ceux de la Région. Elle souhaiterait avoir une clarification sur les auditions qui ont été menées.

Le ministre insiste sur la réalité de la concertation, en insistant sur le fait que chaque chauffeur de taxi a une opinion différente, sans compter celle des propriétaires, des centraux et des clients : tous les intérêts sont divergents, et les opinions divergent au sein d'un même groupe. Il estime

king wordt gesteld. Daarenboven is de impact van deze maatregel vrij klein omdat slechts 19 dergelijke vergunningen werden afgeleverd.

- De reeds besproken onoverdraagbaarheid van vergunningen (art. 8) zal de overheid in de mogelijkheid stellen om de vergunning aan een exploitant toe te kennen op basis van zijn persoonlijke vaardigheden en het project dat hij voorlegt, rekening houdend met de noden van deze dienst van openbaar nut.

5. Toekomst

Deze maatregelen worden nu verder uitgewerkt in uitvoeringsbesluiten die door de Regering zullen worden genomen nadat deze ordonnantie door het parlement wordt goedgekeurd.

II. Procedurekwesties

Mevrouw Viviane Teitelbaum heeft enkele voorafgaande opmerkingen voor het ideeëndebat. Zij meent dat de ordonnantie wel enkele interessante elementen bevat, maar er zijn ook bepaalde zaken die een probleem vormen. Het probleem situeert zich op het vlak van het overleg. Volgens de volksvertegenwoordiger lijkt de taxisector onvoldoende geraadpleegd te zijn: de sector is in het begin van de werkzaamheden geraadpleegd, maar maakt zijn beklag dat hij voor het voldongen feit gesteld is na het opstellen van het ontwerp bij de voorlegging aan de regering. De spreekster meent namens haar politieke fractie dat het nodig is om hoorzittingen te houden. Deze reeks hoorzittingen moet niet langer duren dan één vergadering en zou gehouden worden met twee of drie personen uit het bestuur, de telefooncentrales en het Adviescomité.

De heer Rachid Madrane vraagt uitleg over de werkmethode van het overleg. Zijn er contacten geweest met de sector ? Is het overleg goed verlopen ? Zo ja, is het niet nodig om het werk te herbeginnen met hoorzittingen.

Mevrouw Céline Delforge is het eens met haar collega de heer Rachid Madrane over de werkmethode. Het is evident dat er belangenconflicten bestaan. De belangen van de taxisector kunnen onmogelijk dezelfde zijn als die van de klanten of die van het Gewest. Zij vraagt meer uitleg over de hoorzittingen die gehouden zijn.

De minister onderstreept dat er wel degelijk overleg geweest is en benadrukt dat iedere taxichauffeur een verschillende mening heeft, en dan heeft hij het nog niet over de eigenaars, de centrales en de klanten. Alle belangen lopen uiteen en de meningen lopen uiteen binnen eenzelfde groep. Hij vindt het dus niet noodzakelijk om opnieuw

donc qu'il n'est pas nécessaire d'auditionner à nouveau deux ou trois personnes, parce que cela ne donnerait qu'une opinion limitée de l'ensemble du secteur.

En novembre 2004, tous les chauffeurs de taxis ont été invités à une réunion afin d'émettre des avis sur leur situation. Les opinions se sont exprimées, parfois de manière très sportive. Le ministre a aussi rencontré les propriétaires et des membres des centraux téléphoniques. A la suite de cette réunion, cinq groupes de travail ont été constitués afin de mener des discussions sur les mesures à prendre. Toutes les personnes le souhaitant pouvaient y participer. Les avis étant divergents, les groupes de travail ne sont pas parvenus à une conclusion. C'était donc au politique de faire des choix. Le Comité consultatif régional des taxis et les syndicats ont aussi été consultés, à plusieurs reprises, avant toute décision.

Le ministre fait remarquer qu'il y a des personnes qui ont changé d'opinion entre le moment de la concertation et aujourd'hui. Avant que le projet soit déposé au gouvernement, les personnes-clés ont encore été consultées. Et avant que l'avant-projet d'ordonnance soit soumis pour avis au Conseil d'état, l'avis formel du Conseil économique et social ainsi que du Comité consultatif des taxis a été sollicité. A la suite de ces consultations, certaines de leurs remarques ont été prises en considération. Ce projet est le fruit d'une grande concertation car beaucoup de temps a été investi pour cela.

Le président souhaite trancher la question d'éventuelles auditions. Le secteur semble très fractionné. Il demande aux membres de la commission d'émettre leur avis à ce sujet.

Mme Céline Delforge émet un avis défavorable, étant donné la multitude d'opinions exprimées, estimant que l'audition de quelques personnes ne permettrait pas d'avoir une bonne photographie de la situation. Elle constate que le ministre a effectué un travail en profondeur et qu'il n'est pas nécessaire de refaire le travail.

M. Rachid Madrane demande s'il est possible d'avoir l'information sur l'avis émis par le Comité consultatif. Cet avis représente un indicateur important sur toute une série de thématiques. Il serait intéressant que la commission puisse en connaître le contenu.

Le ministre propose de distribuer à la commission l'avis en question (cf. annexe n° 3). En plus de l'avis, il est prêt à fournir un document contenant toutes les remarques formulées, article par article, par le Conseil économique et social ainsi que par le Comité consultatif, avec les arguments expliquant pourquoi le gouvernement a ou non suivi ces avis. Et si la commission le souhaite, les comptes-rendus des groupes de travail pourront aussi être remis.

Le président souhaiterait savoir si le Comité consultatif a rendu son avis à l'unanimité. Y a-t-il des notes de mino-

twoe of drie personen te horen omdat zulks maar een beperkte weergave zou zijn van de opinies binnen het geheel van de sector.

In november 2004 zijn alle taxichauffeurs uitgenodigd op een vergadering om hun mening over de toestand bekend te maken. De meningen zijn op tafel gegooid, soms op zeer sportieve wijze. De minister heeft ook de eigenaars en de leden van de telefooncentrales ontmoet. Na deze vergadering zijn er vijf werkgroepen opgericht om besprekingen te voeren over de te nemen maatregelen. Al wie het wenste kon er aan deelnemen. De adviezen waren verschillend, de werkgroepen zijn niet tot één enkele conclusie gekomen. De politieke wereld moest dus keuzes maken. Het Gewestelijk Adviescomité voor de taxi's en de vakbonden zijn ook geraadpleegd, meermaals zelfs, alvorens een beslissing te nemen.

De minister wijst erop dat er mensen zijn die van mening veranderd zijn tussen het moment van het overleg en vandaag. Nog voor het ontwerp aan de regering voorgelegd is, zijn de sleutelpersonen nog geraadpleegd. Voordat het voorontwerp van ordonnantie ter advies aan de Raad van State voorgelegd werd, is het formeel advies van de Economische en Sociale Raad en van het Adviescomité voor de taxi's gevraagd. Na deze raadplegingen zijn sommige van hun opmerkingen in overweging genomen. Dit ontwerp is het resultaat van uitgebreid overleg want er is veel tijd voor uitgetrokken.

De voorzitter wil de knoop doorhakken van eventuele hoorzittingen. De sector lijkt zeer divers te zijn. Hij vraagt de commissieleden om hun mening.

Mevrouw Céline Delforge is daartegen gekant, omdat er al zeer veel meningen naar voren gebracht zijn. De hoorzitting van enkele personen geeft geen goed beeld van de situatie. Zij stelt vast dat de minister grondig werk geleverd heeft en dat het niet nodig is om dat opnieuw te doen.

De heer Rachid Madrane vraagt of het mogelijk is informatie te krijgen over het advies van het Adviescomité. Dit advies is een belangrijke indicator voor tal van thema's. Het zou interessant zijn voor de commissie om de inhoud daarvan te kennen.

De minister stelt voor om het advies in kwestie aan de commissie te bezorgen (zie bijlage nr. 3). Naast dit advies is hij bereid om documenten te bezorgen met alle uitgebrachte opmerkingen, per artikel, vanwege de Economische en Sociale Raad en vanwege het Adviescomité. Daarbij staan ook de argumenten waarom de regering deze adviezen al dan niet gevolgd heeft. Indien de commissie het wenst kunnen ook de notulen van de werkgroepen bezorgd worden.

De voorzitter wil weten waarom het Adviescomité zijn advies eenparig uitgebracht heeft. Zijn er minderheidsnota's ?

rité ?

Le ministre souligne que l'avis a bien été rendu à l'unanimité mais avec des remarques

Le président s'étonne de cette unanimité vu que le Comité est composé de différentes associations professionnelles aux intérêts divergents.

M. Willy Decourty pense que les auditions ne doivent pas être systématiques. Il explique que mettre de l'ordre dans un secteur ne requiert pas forcément des auditions. Les auditions sont souvent nécessaires lorsqu'il faut faire un état des lieux d'une situation. Ici l'approche est différente.

Mme Viviane Teitelbaum constate qu'une réunion s'est tenue au printemps 2005 pour évaluer les problèmes et les attentes du secteur. Lors de ces réunions, des remarques ont été émises. Elle regrette que la concertation ne se soit pas faite après la rédaction du projet. Elle rejoint le souhait de MM. Decourty et Madrane concernant la diffusion, au sein de la commission, d'un maximum d'information sur l'avis du Comité consultatif. Après l'examen de l'avis, la commission pourra toujours décider si des auditions doivent avoir lieu ou pas.

Le ministre explique qu'à un moment donné, il a été obligé de prendre une décision. Il se dit très à l'aise sur le sujet puisqu'il estime avoir fait son travail correctement. Le ministre est prêt à distribuer tous les travaux à la commission, y compris l'inventaire de tous les problèmes relevés par le secteur. Il refuse qu'on dise que la concertation s'est limitée à l'identification des problèmes. La consultation a bien eu lieu à toutes les étapes, fût-ce de manière informelle.

Pour M Joël Riguelle, peu importe les décisions qui seront prises, il n'est pas possible de satisfaire tout le monde. Il propose d'avancer, de prendre des décisions et d'essayer de travailler dans un délai serré, sinon les députés risquent d'être soumis à de fortes pressions du secteur. Après la distribution des documents, les zones d'ombres concernant la concertation pourront sûrement être résolues.

Mme Martine Payfa comprend que le sujet est complexe, et rejoint M. Decourty lorsqu'il dit qu'il faut faire confiance au travail de concertation effectué par le ministre. Mais elle estime qu'il faut aussi laisser une place au travail parlementaire. Lorsque l'avis du Comité consultatif comporte des remarques, cela relativise l'unanimité. Elle propose d'entendre Mme Popescu, responsable de la Direction des taxis et des transports réguliers spécialisés.

Le ministre signale que Mme Popescu est fonctionnaire, et qu'elle sera du même avis que le gouvernement. Le ministre a collaboré en parfaite harmonie avec l'administra-

De minister onderstreept dat het advies wel degelijk eenparig uitgebracht is, maar met opmerkingen.

Het verbaast de voorzitter dat er eenparigheid was, aangezien het Comité uit verschillende beroepsverenigingen met verschillende belangen bestaat.

De heer Willy Decourty meent dat de hoorzittingen niet systematisch gehouden moeten worden. Hij legt uit dat er niet noodzakelijk hoorzittingen nodig zijn om orde op zaken te stellen in een sector. De hoorzittingen zijn vaak nodig wanneer men een beeld wil schetsen van de toestand. Hier is de benadering anders.

Mevrouw Viviane Teitelbaum stelt vast dat er in de lente 2005 een vergadering gehouden is om de problemen te evalueren en de verwachtingen van de sector te beoordelen. Tijdens deze vergaderingen zijn er opmerkingen gemaakt. Zij betreurt dat er geen overleg geweest is na het opstellen van het ontwerp. Zij is het eens met de heren Decourty en Madrane wat de verspreiding betreft binnen de commissie van zoveel mogelijk informatie over het advies van het Adviescomité. Na onderzoek van het advies, kan de commissie nog altijd beslissen of er al dan niet hoorzittingen nodig zijn.

De minister legt uit dat hij op een bepaald ogenblik een beslissing heeft moeten nemen. Hij heeft er alle vertrouwen in aangezien hij vindt dat hij zijn werk correct gedaan heeft. De minister is bereid om alle documenten aan de commissie te bezorgen, ook de inventaris van alle problemen beschreven door de sector. Het overleg is niet beperkt gebleven tot de identificatie van de problemen. De raadpleging heeft wel degelijk plaatsgevonden in alle fasen, soms op informele wijze.

Volgens de heer Joël Riguelle kan men ongeacht welke beslissingen genomen worden, toch niet iedereen tevreden stellen. Hij stelt voor om voort te doen, beslissingen te nemen en zo snel mogelijk te werken, anders bestaat het gevaar dat de volksvertegenwoordigers aan zware druk van de sector blootgesteld worden. Na de verspreiding van de documenten, kan men zijn licht laten schijnen op de schaduwzones van het overleg.

Mevrouw Martine Payfa begrijpt dat het onderwerp ingewikkeld is en is het eens met de heer Decourty dat men vertrouwen moet hebben in het overleg dat de minister gevoerd heeft. Zij meent echter dat men het Parlement zijn werk moet laten doen. Wanneer het advies van het Adviescomité opmerkingen bevat, relativiseert dat de unanimiteit. Zij stelt voor om mevrouw Popescu te horen, hoofd van de Directie van de taxi's en het gespecialiseerde regulier vervoer.

De minister wijst erop dat mevrouw Popescu ambtenaar is en hetzelfde advies zal hebben als de regering. De minister heeft perfect samengewerkt met het bestuur.

tion.

Le président estime que ce n'est qu'à la lumière des documents que fournira le ministre que la commission pourra décider s'il est vraiment nécessaire de recueillir d'autres avis. Il rappelle que la commission n'est pas obligée de s'en tenir au travail effectué par le gouvernement, et peut si elle le souhaite faire un travail complémentaire.

Mme Viviane Teitelbaum demande au ministre une série d'études, notamment l'inventaire des sites propres, prévu initialement pour la rentrée 2005, l'étude sur l'évaluation des taxis mixtes pour les PMR, ainsi que l'étude sur le numéro unique de central téléphonique.

Le ministre est prêt à distribuer l'inventaire sur les sites propres dans un proche futur. En effet, l'administration est en train de solliciter l'avis de tous les bourgmestres à ce propos. En principe, vingt-deux sites propres seront accessibles aux taxis dès la fin mai 2006. En ce qui concerne l'étude sur les PMR, celle-ci est prête, mais doit encore être analysée, elle sera communiquée par après. Quant à l'étude sur le numéro unique, elle n'est pas encore prête. Le ministre propose de communiquer ces études à la commission quand elles seront prêtes. Mais ceci n'a pas de rapport direct avec le projet d'ordonnance.

*
* *

Suite à des demandes d'audition formulées par plusieurs membres de la commission, le ministre a envoyé des documents contenant des PV de réunions de concertation. Ces documents ont été envoyés aux membres le 30 mai dernier.

M. Rachid Madrane estime que les documents qu'il a reçus du ministre sont suffisants.

Mme Viviane Teitelbaum exprime son regret de n'avoir reçu que tardivement les 37 documents que le ministre a remis à la commission. Sur ces documents, il n'y avait que 6 procès-verbaux de concertation. L'oratrice regrette que le ministre ait rejeté la possibilité de procéder à des auditions. Pourquoi ces auditions auraient-elles posé problème ? Dans les concertations, on se rend compte que le projet n'a pas été soumis à la concertation avant d'avoir été soumis au gouvernement. L'oratrice pense que si la concertation avait été meilleure, le projet n'en aurait été que plus intéressant.

M. Joël Riguelle estime qu'il n'est pas nécessaire de concerter sans fin le secteur : la commission peut très bien décider si les documents qu'a remis le ministre sont suffisants ou non. On ne parviendra jamais à mettre tout le monde

De voorzitter meent dat de commissie pas zal kunnen beslissen of het nodig is om andere adviezen in te winnen nadat zij de documenten van de minister gekregen heeft. Hij herinnert eraan dat de commissie niet verplicht is om zich te beperken tot het werk van de regering en dat zij indien zij dat wenst aanvullend werk kan doen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt de minister een aantal onderzoeken, met name de inventaris van de vrije banen, die oorspronkelijk gepland was voor begin 2005, alsook de studie over de evaluatie van de gemengde taxi's voor personen met beperkte mobiliteit en de studie over het enig nummer van de telefooncentrale.

De minister is bereid om de inventaris over de vrije banen zeer snel te bezorgen. Het bestuur is immers bezig met het inwinnen van het advies van alle burgemeesters in dat verband. In principe zullen vanaf eind mei 2006 tweeëntwintig vrije banen ter beschikking gesteld worden van de taxi's. Wat het onderzoek naar de personen met beperkte mobiliteit betreft, dit onderzoek is afgerond, maar moet nog geanalyseerd worden. Het onderzoek zal later bezorgd worden. De studie over het enig nummer is nog niet klaar. De minister stelt voor om deze studies aan de commissie te bezorgen wanneer ze klaar zijn. Maar dat houdt geen rechtstreeks verband met het ontwerp van ordonnantie.

*
* *

Ingevolge de verzoeken om hoorzittingen van verschillende commissieleden, heeft de minister de documenten met de notulen van de overlegvergaderingen bezorgd. Deze documenten zijn op 30 mei 2006 aan de leden bezorgd.

De heer Rachid Madrane vindt dat de stukken die hij van de minister gekregen heeft voldoende zijn.

Mevrouw Viviane Teitelbaum betreurt dat zij de 37 documenten die de minister aan de commissie bezorgd heeft, pas laat ontvangen heeft. Bij die documenten waren er maar zes notulen van het overleg. De spreekster betreurt dat de minister de mogelijkheid verworpen heeft om hoorzittingen te houden. Waarom zouden deze hoorzittingen een probleem vormen ? In het overleg stelt men vast dat het ontwerp niet ter overleg voorgelegd is voor het aan de regering bezorgd is. De spreekster meent dat het ontwerp interessanter geweest zou zijn als het overleg beter gevoerd was.

De heer Joël Riguelle meent dat het niet nodig is om eindeloos met de sector te overleggen: de commissie kan zelf zeer goed beslissen of de door de minister voorgelegde documenten voldoende zijn of niet. Men zal er nooit in slagen om iedereen tevreden te stellen.

toutefois au niveau de la cessibilité des licences. Il souhaiterait éclaircir ce point au cours du débat. Le PS a exprimé ses craintes, mais l'orateur est convaincu qu'il est nécessaire d'avoir une nouvelle ordonnance, afin d'améliorer les conditions du secteur. C'est pourquoi le groupe PS soutiendra le texte du ministre.

M. Christos Doulkeridis s'inscrit dans la continuité des propos de M. Joël Riguelle. Le ministre a bien pris ses responsabilités dans le secteur. Il est vrai que les taxis sont un pilier important de la mobilité urbaine, qu'il faut intégrer aux autres moyens de transport. Il s'agit aussi d'un secteur qui touche un public particulier : en effet, il s'agit d'un des métiers que l'on peut exercer sans être bardé de diplômes, et que l'on exerce souvent lors d'un moment creux de sa vie.

a) Rentabilité du secteur des taxis

Pour M. Mohamed Daïf, la rentabilité du secteur des taxis est un vrai problème politique. Il y a bien sûr tout l'aspect des fraudes, des « plaques chocolats », des fausses limousines, etc. Le député souhaite plus d'interventions du ministre dans ce secteur, notamment pour ce qui concerne la prime d'assurance professionnelle, qui est très importante. Par ailleurs, la facture de carburant a considérablement augmenté. L'orateur demande donc un geste du gouvernement pour augmenter la rentabilité. Par exemple, on pourrait jouer sur le taux de TVA pour favoriser le secteur.

L'orateur estime qu'il appartient au gouvernement de trouver des outils qui permettent d'améliorer la rentabilité d'un secteur économique.

Le ministre a bien entendu les craintes exprimées par le député à cet égard. Mais il faut rester modeste dans les compétences régionales. En effet, pour ce qui concerne le prix du carburant, le ministre a essayé de convaincre ses collègues au Fédéral, mais il n'y a pas eu d'accord. Par ailleurs, il est impossible de décréter l'augmentation de la rentabilité d'un secteur dans une ordonnance. Par arrêté, le gouvernement a autorisé l'augmentation des tarifs des taxis, concomitamment à ceux de la STIB. Le fait d'autoriser les exploitants de taxis à mettre de la publicité sur leurs voitures, qui était une des exigences du secteur, devrait permettre d'augmenter la rentabilité.

Le regroupement des différents exploitants des taxis pourrait aussi augmenter considérablement la rentabilité du secteur. Il y a aujourd'hui quelque 900 exploitants, dont beaucoup appartiennent aux mêmes propriétaires. Avec un regroupement et une meilleure organisation, on pourrait augmenter la rentabilité. Par ailleurs, s'il n'est plus possible désormais de vendre son autorisation sur le marché, le prix d'achat d'une telle autorisation diminuera considérable-

ment. Le débat willen verduidelijken. De PS heeft gezegd wat haar vrees is, maar de spreker is ervan overtuigd dat men een nieuwe ordonnantie nodig heeft om de voorwaarden van de sector te verbeteren. De PS-fractie zal dan ook de tekst van de minister steunen.

De heer Christos Doulkeridis is het eens met de heer Joël Riguelle. De minister heeft wel degelijk zijn verantwoordelijkheid in de sector genomen. Het is waar dat de taxi's een belangrijke peiler van de stedelijke mobiliteit vormen en men moet die doen aansluiten op de andere vervoermiddelen. Het gaat om een sector die zich tot een bijzonder publiek richt : het is één van de beroepen die men zonder diploma's kan uitoefenen en men oefent dit beroep vaak uit in afwachting van iets anders.

a) Rentabiliteit van de taxisector

Volgens de heer Mohamed Daïf is de rentabiliteit van de taxisector een echt politiek probleem. Er is natuurlijk het ganse aspect van de fraudes, de illegale platen, illegale limousines, enz. De volksvertegenwoordiger wil dat de minister meer optreedt in de sector, met name wat betreft de professionele verzekeringspremie die zeer hoog is. De brandstofkosten zijn overigens sterk gestegen. De spreker vraagt dus een gebaar van de regering om de rentabiliteit te verhogen. Men zou bijvoorbeeld de BTW kunnen aanpassen om de sector te helpen.

De spreker meent dat de regering de instrumenten moet vinden om de rentabiliteit van een economische sector te verbeteren.

De minister heeft de bezorgdheid van de volksvertegenwoordiger goed gehoord. Men moet echter bescheiden blijven in het kader van de gewestelijke bevoegdheden. De minister heeft zijn federale collega's op het vlak van de brandstofprijzen trachten te overhalen, maar er is geen akkoord bereikt. Het is overigens onmogelijk om de rentabiliteit van een sector via een ordonnantie te verbeteren. De regering heeft via een besluit een verhoging van de taxitarieven toegestaan, gelijklopend met die van de MIVB. De taxi-exploitanten hebben de vergunning gekregen om reclame aan te brengen op hun wagens, één van de eisen van de sector, wat de rentabiliteit zou moeten verhogen.

De hergroepering van verschillende taxi-exploitanten zou ook de rentabiliteit van de sector sterk kunnen verhogen. Vandaag zijn er ongeveer 900 exploitanten waarvan velen tot dezelfde eigenaars behoren. Via een hergroepering en met een betere organisatie zou men de rentabiliteit kunnen verhogen. Indien het overigens niet meer mogelijk is om nog zijn vergunning op de markt te verkopen, zal de aankoopprijs van een dergelijke vergunning sterk vermindern.

ment.

b) Cessibilité des licences

M. Rachid Madrane propose de s'intéresser au nœud du problème, qui est la question de la cessibilité.

M. Joël Riguelle estime qu'il devra y avoir un important changement de mentalité au niveau de la cessibilité des licences : il faudra sortir de ce système où les licences sont considérées comme un fonds de commerce. Il est important de rappeler qu'une autorisation publique ne peut pas être vendue. Les habitudes seront difficiles à changer, mais ce système ne peut perdurer. Un changement doit être établi avec une éventuelle période de transition. L'exposé des motifs reprend à la deuxième page : « le projet d'ordonnance rappelle le caractère personnel des autorisations d'exploiter (...). Cet objectif étant mieux rencontré par des écuries plus importantes, le projet d'ordonnance vise encore à favoriser le regroupement des autorisations... ». L'intervenant estime qu'il est important d'éclaircir la philosophie de l'ordonnance à cet égard : il est sain d'en revenir au principe selon lequel une autorisation publique ne peut pas faire l'objet d'un marché. Mais il est important de ne pas pénaliser les professionnels qui ont travaillé dans un système de bonne foi. A cet égard, la période de transition sera très importante.

Pour Mme Viviane Teitelbaum, l'incessibilité des autorisations prévues par l'article 8 n'est pas assez souple. La cessibilité conditionnelle introduite par l'ordonnance de 2002 était la réponse adéquate, car elle supposait au minimum dix ans d'ancienneté. Le dispositif prévu dans l'article 8 de ce projet encourage les sessions en bloc de flottes complètes, les réservant à des acquérants disposant de moyens importants et rendant les transactions souvent occultes. Si un exploitant est constitué en société, c'est à dire en personne morale, les autorisations appartiennent à la personne morale. Donc, en cas de cession des parts de la société, lors d'un changement d'exploitant, les autorisations restent toujours au sein de la société, ce qui permet de contourner l'article 8. Or, 80 % des exploitants sont aujourd'hui constitués en société. Cette disposition pénalise donc les petits indépendants qui ne sont pas constitués en société. L'incessibilité favorise donc les sociétés aux dépens des personnes physiques. Cela est fait pour des sociétés disposant de 250 à 400 voitures, mais pour passer de 10 à 20 voitures, ceci est bien moins évident.

L'article 9, qui favorise les regroupements d'autorisations, paraît venir résoudre le problème en permettant aux propriétaires de plusieurs petites sociétés de réduire leurs charges administratives. Mais l'indivisibilité des autorisations, prévue par l'article 8 fait malheureusement de cette possibilité un piège et la rend théorique. Par ailleurs, si le projet d'ordonnance permet de regrouper les autorisations

b) Overdracht van de vergunningen

De heer Rachid Madrane stelt voor om de kern van het probleem aan te pakken, te weten de kwestie van de overdracht.

De heer Joël Riguelle meent dat er een belangrijke mentaliteitswijziging nodig is op het vlak van de overdracht van de vergunningen : men moet uit het systeem stappen waarbij de vergunningen als een handelsfonds beschouwd worden. Het is belangrijk eraan te herinneren dat een openbare vergunning niet verkocht mag worden. Gewoontes vallen moeilijk te veranderen, maar dit systeem mag niet blijven bestaan. Er moet een verandering komen met een eventuele overgangperiode. De memorie van toelichting zegt het volgende op de tweede bladzijde : « het ontwerp van ordonnantie verwijst naar het persoonlijke karakter van de exploitatievergunningen (...) Met grotere taxaatschappijen kan ook beter ingespeeld worden op deze doelstelling. Daarom beoogt het ontwerp van ordonnantie ook de hergroepering van de vergunningen ... ». De spreker meent dat het belangrijk is de filosofie van de ordonnantie in dat verband te verduidelijken: het is gezond om terug te grijpen naar het principe volgens hetwelk een openbare vergunning niet het voorwerp van een verkoop mag uitmaken. Het is echter belangrijk om de mensen die te goeder trouw gehandeld hebben niet te penaliseren. In dat verband zal de overgangperiode zeer belangrijk zijn.

Volgens mevrouw Viviane Teitelbaum is de onoverdraagbaarheid van de vergunningen bedoeld in artikel 8 niet soepel genoeg. De voorwaardelijke overdraagbaarheid ingevoerd door de ordonnantie van 2002 was een gepast antwoord, omdat die tenminste tien jaar anciënniteit ver-eiste. De maatregelen in artikel 8 van dit ontwerp bevorderen de overdracht van volledige wagenparken aan kopers die over veel middelen beschikken. De transacties zullen vaak op sluiske wijze gevoerd worden. Indien een exploitant een vennootschap vormt, te weten een rechtspersoon, behoren de vergunningen tot de rechtspersoon. In geval van overdracht van de aandelen van het bedrijf bij verandering van exploitant, blijven de vergunningen binnen het bedrijf, met als gevolg dat artikel 8 omzeild wordt. 80 % van de exploitanten vormen vandaag een vennootschap. Deze maatregel penaliseert dus de kleine zelfstandigen die geen vennootschap vormen. De onoverdraagbaarheid is dus in het voordeel van de vennootschappen ten nadele van de natuurlijke personen. Dat wordt gedaan voor vennootschappen met 250 tot 400 wagens, maar om over te gaan van 10 tot 20 wagens is dat minder evident.

Artikel 9, dat de hergroepering van vergunningen aanmoedigt, lijkt het probleem op te lossen door de eigenaars van verschillende kleine vennootschappen de mogelijkheid te geven hun administratieve lasten te verminderen. De onverdeelbaarheid van de vergunningen bedoeld in artikel 8 maakt van deze mogelijkheid echter een valstrik en volledig theoretisch. Indien het ontwerp van ordonnantie de hergroepering mogelijk maakt van exploitanten die ver-

d'exploitants possédant plusieurs sociétés différentes, il ne permet toujours pas aux exploitants de céder une partie de leurs autorisations. C'est pourquoi l'intervenante ne comprend pas pourquoi, lorsqu'une entreprise de taxis souhaite se restructurer, il faudrait condamner l'exploitant à céder toutes ses autorisations à la fois. Un système plus souple permettrait à l'exploitant de diminuer progressivement ses activités en vue de la retraite ou de restructurer une entreprise non rentable pour répartir sur de meilleures bases.

Le ministre constate que la question de la cessibilité est récurrente. Il rappelle que cette nouvelle règle ne vaut que pour les nouveaux permis, et qu'une période de transition est prévue. Les licences appartiennent à la Région, et donc ne peuvent être vendues. Il est évident qu'on ne peut pas punir les propriétaires des anciennes licences.

M. Christos Doulkeridis estime qu'il s'agit d'un secteur où l'autorité publique n'a pas toujours été en mesure de contrôler la cessibilité des autorisations. Les actuels détenteurs ont participé à un système où ils ont investi, alors que ce n'était peut-être pas tout à fait légal.

M. Willem Draps fait remarquer que ce n'était pas non plus illégal.

Le ministre répond que c'est bien la raison pour laquelle il y aura une période de transition. A l'avenir, si un indépendant veut obtenir un nouveau permis, il ne devra pas non plus le monnayer aussi cher.

M. Willem Draps rappelle que, si 80 % des véhicules sont en société, cela s'explique par une raison historique : en effet, l'ordonnance de 1995 interdisait la cession des autorisations. Pour contourner cette interdiction, la plupart des exploitants se sont mis en société.

Lorsqu'il était en charge du secteur, l'intervenant s'est ému de la situation des petits indépendants qui avaient du mal à remplir les formalités inhérentes à la gestion d'une société. C'est ce qui explique qu'aujourd'hui, la majorité des plaques sont en société. Or il y a derrière ces sociétés les mêmes actionnaires et les mêmes gérants. En 2002, quand on a autorisé, sous certaines conditions, la cession des plaques, on n'a pas été assez loin, en ne permettant pas la divisibilité de la cession. Les exploitants n'avaient alors aucun intérêt à fusionner, puisque chaque société détenait une autorisation, ce qui permettait de contourner la non-divisibilité des cessions.

Lorsque les exploitants ont reçu leur plaquette des pouvoirs publics, ils ont reçu une autorisation d'exploiter un

schillende vennootschappen bezitten, geeft het anderzijds de exploitanten niet de kans om een deel van hun vergunningen over te dragen. De spreekster begrijpt dan ook niet waarom men de exploitant verplicht om al zijn vergunningen tegelijkertijd over te dragen wanneer een taxibedrijf wil herstructureren. Een soepeler systeem zou de exploitant de mogelijkheid geven om progressief zijn activiteiten te verminderen wanneer hij met pensioen wil gaan of een bedrijf wil herstructureren dat niet rendabel is en aldus op een betere basis opnieuw wil beginnen.

De minister stelt vast dat de kwestie van de overdraagbaarheid altijd maar terug komt. Hij herinnert eraan dat deze nieuwe regel enkel geldt voor de nieuwe vergunningen en dat er een overgangperiode is. De licenties behoren tot het Gewest en kunnen dus niet verkocht worden. Het is vanzelfsprekend dat men de eigenaars van vroegere licenties niet mag straffen.

De heer Christos Doulkeridis meent dat het om een sector gaat waar de overheid niet altijd in staat geweest is om de overdracht van de vergunningen te controleren. De huidige houders hebben bijgedragen tot een systeem waarin ze geïnvesteerd hebben, hoewel het misschien niet helemaal legaal was.

De heer Willem Draps wijst erop dat het ook niet illegaal was.

De minister antwoordt dat het wel de reden is waarom er een overgangperiode is. Indien een zelfstandige in de toekomst een nieuwe vergunning wil, zal hij ook niet meer zoveel moeten betalen.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat 80 % van de voertuigen tot een vennootschap behoren omdat daarvoor een historische reden bestaat: de ordonnantie van 1995 verbood immers de overdracht van vergunningen. Om dit verbod te omzeilen hebben de meeste exploitanten een vennootschap opgericht.

Toen de spreker nog bevoegd was voor deze sector heeft hij zich zorgen gemaakt over de toestand van de kleine zelfstandigen die moeite hadden om de formaliteiten van het beheer van een vennootschap te vervullen. Dat verklaart waarom vandaag de meeste platen in handen van een vennootschap zijn. Achter deze vennootschappen vinden we echter dezelfde aandeelhouders en beheerders terug. Toen men in 2002 onder bepaalde voorwaarden de overdracht van platen toegestaan heeft, is men niet ver genoeg gegaan omdat men de verdeelbaarheid van de overdracht niet toegestaan heeft. De exploitanten hadden er dus geen enkel belang bij om te fusioneren, aangezien iedere vennootschap een vergunning bezat wat de mogelijkheid bood om de onverdeelbaarheid van de overdrachten te omzeilen.

Toen de exploitanten hun vergunning van de overheid gekregen hebben, hebben zij een exploitatievergunning voor een taxidienst gekregen. Deze vergunning is per defi-

service de taxi, autorisation qui est par essence temporaire. On peut donc la leur retirer, mais d'autre part, il ne faut pas payer l'administration pour l'obtenir. Mais dans la réalité, on est dans un monde concurrentiel. L'exploitant fait de la publicité, il adhère à un central, il doit attirer une clientèle, il offre une certaine qualité de service, qui, à la longue devient une valeur ajoutée à son autorisation, une sorte de fonds de commerce qui prend de la valeur à la revente.

En 2002, lorsqu'on a mis le nouveau système en place, pour permettre la cessibilité sous certaines conditions, on a voulu lutter contre toutes ces mises en société. On a considéré que la cession de cette sorte de « fonds de commerce » pouvait améliorer la rentabilité du secteur, car elle donnait une valeur de revente en fin de carrière, et de ce fait, favorisait l'indépendant. En société, lorsque l'on revend les parts, on valorise le fonds de commerce. En 2002, il fallait non seulement autoriser la cessibilité, mais également la divisibilité. Les conditions étaient les suivantes :

- il fallait exploiter son autorisation pendant dix ans avant de pouvoir la céder;
- la cession n'était autorisée que globalement, dans l'optique de permettre la cessation de l'activité, afin d'éviter la spéculation;
- l'administration devait vérifier les garanties du cessionnaire (celui qui achète) : pour ce faire, elle pouvait établir un cahier des charges qui privilégiait, par exemple, l'adhésion à un central téléphonique, l'utilisation d'un carburant propre, l'accessibilité des PMR, un appareil de lecture des cartes de crédit, ... On pouvait ainsi permettre au cessionnaire de se mettre à un niveau acceptable pour recevoir une nouvelle autorisation.

Supprimer aujourd'hui la cessibilité heurte l'intervenant, car elle ignore la réalité des sociétés et offre un boulevard à ceux qui veulent la contourner.

Le ministre fait remarquer que les exploitants en société représentent non pas 80 %, mais 90 % du secteur.

M. Willem Draps fait observer que si 90 % des exploitants sont en société, la non-cessibilité de l'autorisation discriminera 10 % du secteur. On va voter une disposition qui ne concernera en définitive que 10 % des exploitants.

M. Mohamed Daïf demande s'il existe une étude comparative sur la cessibilité des licences de taxis dans les différentes villes européennes ? Dans l'affirmative, serait-il possible au ministre de la communiquer aux membres de

nitie temporaire. Die kan dus ingetrokken worden, maar anderzijds moet men het bestuur niet betalen om de vergunning te krijgen. In werkelijkheid leeft men in een wereld met concurrentie. De exploitant maakt reclame, treedt toe tot een centrale, hij moet klanten aantrekken, hij biedt een zekere kwalitatieve dienstverlening aan die op lange termijn een toegevoegde waarde bij zijn vergunning betekent, een soort handelsfonds dat meer waarde heeft bij de herverkoop.

In 2002, wanneer men het nieuwe systeem ingevoerd heeft om de overdraagbaarheid onder bepaalde voorwaarden mogelijk te maken, heeft men een einde willen stellen aan de oprichting van al deze vennootschappen. Men ging ervan uit dat de overdracht van dit soort « handelsfonds » de rentabiliteit van de sector kon verhogen, omdat de doorverkoopwaarde op het einde hoger was. Op die manier zou de zelfstandige bevoordeeld worden. Wanneer men de aandelen van een vennootschap doorverkoopt, valoriseert men het handelsfonds. In 2002 had men niet enkel de overdraagbaarheid moeten toestaan, maar ook de verdeelbaarheid. De voorwaarden waren de volgende :

- men moest zijn vergunning gedurende tien jaar geëxploiteerd hebben om te mogen overdragen;
- de overdracht was enkel globaal toegestaan, met het oog op de overdracht van de activiteit, om speculatie te voorkomen;
- het bestuur moest de garanties van de koper nagaan: daartoe kon zij een lastenboek opstellen dat bijvoorbeeld voorrang gaf aan de toetreding tot een telefooncentrale, het gebruik van propere brandstof, de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, een leestoeel voor kredietkaarten, ... Zo gaf men de koper de kans om een goede dienstverlening aan te bieden vooraleer een nieuwe vergunning afgegeven werd.

Als men vandaag de overdraagbaarheid wil afschaffen, is de spreker daartegen gekant, omdat op die manier de werkelijkheid van de vennootschappen ontkend wordt. Men maakt de weg vrij voor mensen die een en ander willen omzeilen.

De minister wijst erop dat de exploitanten van vennootschappen niet 80 % maar wel 90 % van de sector vormen.

De heer Willem Draps wijst erop dat indien 90 % van de exploitanten een vennootschap vormen, de niet-overdraagbaarheid van de vergunning 10 % van de sector zal discrimineren. Men zal een bepaling goedkeuren die uiteindelijk maar op 10 % van de exploitanten betrekking zal hebben.

De heer Mohamed Daïf vraagt of er een vergelijkende studie bestaat over de overdraagbaarheid van de licenties voor taxi's in de verschillende Europese steden ? Zo ja, kan de minister die aan de commissieleden bezorgen ?

la commission ?

Le ministre marque son accord pour transmettre le tableau comparatif à la commission (cf. annexe n° 4).

c) Regroupement des entreprises de taxis

Le ministre déclare vouloir favoriser le regroupement des grandes sociétés, afin d'améliorer la rentabilité et l'efficacité de la gestion. Il s'agit d'une logique qui est utilisée aussi dans d'autres villes.

M. Willem Draps estime que ce projet d'ordonnance a pour mérite de vouloir clarifier et professionnaliser davantage le secteur. Le ministre dit vouloir favoriser les grandes écuries, afin de faciliter le travail de l'administration, et de réaliser des économies d'échelle. Mais ce n'est pas la panacée en matière de lutte contre l'économie grise. Ce faisant, se pose un problème d'équité par rapport aux petits indépendants, qu'il ne faut pas écarter du secteur. En effet, le secteur du taxi est un secteur privilégié pour les petits indépendants défavorisés.

M. Joël Riguelle se demande comment voir clair dans les regroupements de société. Il y a aujourd'hui un tel imbroglio juridique pour savoir qui est propriétaire de quoi; on retrouve souvent les mêmes personnes, mais il y a aussi quelques indépendants. Comment faire pour contrôler au maximum les regroupements, afin que ces opérations soient bien transparentes ? Y a-t-il un cadastre des licences ? Par ailleurs, ne faudrait-il pas accompagner certains petits indépendants pour les encourager à se constituer en coopérative ?

Le ministre marque son accord avec le principe énoncé par M. Riguelle : il faudrait réfléchir à un cadastre des autorisations. Il est également faisable d'accompagner les petits exploitants à effectuer des démarches administratives leur permettant par exemple de se constituer en coopérative.

M. Christos Doukeridis souhaite savoir quelles sont les raisons de privilégier le rassemblement des exploitants autour de grosses structures ? On peut le comprendre dans un certain sens, mais il est aussi important de tenir compte des petites structures. Sur ce point-là, l'orateur rejoint les interventions de Mme Teitelbaum et de MM. Daïf, Madrane et Riguelle : quelle est la logique des cessions ? On peut comprendre que quelqu'un qui est en fin de carrière et qui dispose de trois véhicules n'ait pas envie de se constituer en société et de se débarrasser de ses trois véhicules en même temps, préférant quelque chose de plus dégressif correspondant à un choix de vie.

Le ministre affirme qu'il n'a rien contre les petits indépendants. Mais il faudrait favoriser le regroupement des petites sociétés qui appartiennent au même propriétaire. C'est nécessaire aussi pour clarifier la situation sociale de certains chauffeurs, qui travaillent parfois pour deux firmes

De minister stemt ermee in dat het vergelijkend overzicht aan de commissie bezorgd wordt (zie bijlage nr. 4).

c) Hergroepering van de taxibedrijven

De minister verklaart dat hij de grote bedrijven wil hergroeperen om de rentabiliteit en het beheer te verbeteren. Deze werkwijze wordt ook in andere steden gevolgd.

De heer Willem Draps meent dat dit ontwerp van ordonnantie de verdienste heeft om de sector transparanter en professioneler te maken. De minister zegt dat hij grote maatschappijen wil aanmoedigen om het werk van het bestuur te vergemakkelijken en om schaalvoordelen te bereiken. Dat is echter geen mirakeloplossing in de strijd tegen de grijze economie. Op die manier ontstaat er een probleem van billijkheid ten aanzien van de kleine zelfstandigen die men niet uit de sector moet weren. De taxisector is immers een geprivilegieerde sector voor de kleine achtergestelde zelfstandigen.

De heer Joël Riguelle vraagt hoe men duidelijkheid kan scheppen in de hergroepering van bedrijven. Vandaag is er een enorm juridisch kluwen om te weten wie eigenaar van wat is. Vaak vindt men dezelfde personen terug, maar er zijn ook enkele zelfstandigen. Hoe kan men zo goed mogelijk de hergroeperingen controleren om ervoor te zorgen dat deze operaties transparant verlopen ? Is er een kadaster van de licenties ? Zou men overigens bepaalde kleine zelfstandigen niet moeten begeleiden en ze aanmoedigen om een coöperatieve vennootschap te vormen ?

De minister stemt in met het principe van de heer Riguelle : men moet nadenken over een kadaster van de vergunningen. Het is ook doenbaar om de kleine exploitanten te helpen bij hun administratieve formaliteiten en hen bijvoorbeeld te helpen om een coöperatieve te vormen.

De heer Christos Doukeridis vraagt om welke redenen men de exploitanten wil verenigen rond grote structuren ? In zekere zin valt dat te begrijpen, maar men moet ook rekening houden met kleine structuren. Op dat punt is de spreker het eens met mevrouw Teitelbaum en de heren Daïf, Madrane en Riguelle : wat is de logica van de overdrachten? Men kan begrijpen dat iemand die op het einde van zijn carrière gekomen is en over drie voertuigen beschikt geen zin heeft om een vennootschap op te richten en zich van zijn drie wagens tegelijk te ontdoen. Hij kan een meer degressieve regeling wensen omdat dit bij zijn levensstijl past.

De minister bevestigt dat hij niets heeft tegen de kleine zelfstandigen. Men zou echter de hergroepering van kleine bedrijven die eigendom zijn van dezelfde eigenaar moeten aanmoedigen. Dat is noodzakelijk om de sociale toestand van bepaalde chauffeurs te verduidelijken. Die werken soms voor twee firma's tegelijk.

en même temps.

M. Christos Doukeridis estime que toutes ces mesures, qui sont prises pour soutenir les regroupements, vont également pénaliser les petites structures : pourquoi ne pas aider spécifiquement les petites structures ?

M. Mohamed Daïf s'inscrit dans les propos de M. Doukeridis. Puisque la cession n'est plus possible, les sociétés importantes ne fusionneront pas. Il faudrait réfléchir à un autre système.

M. Christos Doukeridis suggère de permettre à quelqu'un qui a deux ou trois taxis de ne pas être obligé de se constituer en société et de se défaire en une seule fois de sa flotte. Ne faudrait-il pas envisager la divisibilité ?

Le ministre signale qu'à l'avenir, il pourra toujours vendre deux taxis en en gardant deux s'il le souhaite. Mais il devra rendre les autorisations. Il s'agit d'une autorisation publique, qui ne peut pas être vendue.

M. Christos Doukeridis souhaite que le ministre se sente interpellé, et améliore son texte à cet égard.

Le ministre partage la sensibilité exprimée par l'intervenant précédent. Il n'a rien contre les indépendants, mais estime qu'il faut traiter tout le monde sur un pied d'égalité. Il ne voit pas comment trouver tout de suite une solution, il faudra voir dans la pratique, avec le temps et l'expérience.

M. Joël Riguelle s'inscrit dans les propos de M. Christos Doukeridis. Il faut aider ces gens à se mettre en coopérative. Le ministre pourrait-il assurer que dans un arrêté, il rencontrera cette préoccupation ?

Le ministre le lui assure. Le gouvernement va aussi mettre en place un service social pour aider ces personnes.

M. Joël Riguelle demande si on dispose des chiffres pour savoir qui sont ces « petits » indépendants. Combien de voitures ont-ils ? Sont-ils en société ou en nom propre ?

Le ministre répond qu'il y a aujourd'hui 140 indépendants en nom propre et 680 entreprises.

d) Dégressivité de la taxe

M. Mohamed Daïf s'interroge sur la taxe dégressive visée à l'article 13 du projet : même si le Conseil d'Etat n'a émis aucune objection, l'intervenant estime qu'il y a une injustice envers les petits exploitants, puisque la réduction n'intervient qu'à partir de la sixième voiture. Cette mesure favorise les grosses sociétés au détriment des petits exploitants. De plus, l'orateur pense que cette mesure ne ralentira pas le phénomène de cessibilité des parts.

De heer Christos Doukeridis meent dat al deze maatregelen die genomen worden ter bevordering van de hergroepering ook de kleine structuren zullen treffen: waarom kan men de kleine structuren geen specifieke bijstand geven ?

De heer Mohamed Daïf is het eens met de heer Doukeridis. Aangezien de overdracht niet meer mogelijk is, zullen de grote maatschappijen niet meer fusioneren. Men moet nadenken over een ander systeem.

De heer Christos Doukeridis stelt voor dat iemand die twee of drie taxi's heeft niet verplicht zou worden om een vennootschap op te richten en al zijn wagens in één keer te verkopen. Moet men niet denken aan verdeelbaarheid ?

De minister zegt dat hij in de toekomst twee taxi's zal kunnen verkopen en twee taxi's houden indien hij dat wenst. Maar hij zal de vergunningen moeten teruggeven. Het is een openbare vergunning die niet verkocht mag worden.

De heer Christos Doukeridis wenst dat de minister zich aangesproken voelt en zijn tekst in dat verband verbetert.

De minister begrijpt de zorgen van de vorige spreker. Hij heeft niets tegen de zelfstandigen maar meent dat iedereen op voet van gelijkheid behandeld moet worden. Hij ziet geen andere oplossing. Men zal dit in de praktijk moeten evalueren, in de loop van de tijd en op basis van de ervaring.

De heer Joël Riguelle is het eens met de heer Christos Doukeridis. Men moet deze mensen helpen om een coöperatieve vennootschap op te richten. Zou de minister voor deze tegemoetkoming kunnen zorgen in een besluit ?

De minister stelt het lid gerust. De regering zal ook een sociale dienst oprichten om deze mensen te helpen.

De heer Joël Riguelle vraagt of men over cijfers beschikt over deze « kleine » zelfstandigen. Hoeveel wagens hebben die ? Zitten die in een vennootschap of staan die op eigen naam ?

De minister antwoordt dat er vandaag 140 zelfstandigen in eigen naam werken en dat er 680 bedrijven zijn.

d) Degressief karakter van de belasting

De heer Mohamed Daïf heeft vragen over de degressieve belasting bedoeld in artikel 13 van het ontwerp : ofschoon de Raad van State geen bezwaar heeft geuit, meent de spreker dat er een onrechtvaardigheid is jegens de kleine exploitanten omdat de vermindering pas geldt vanaf het zesde voertuig. Deze maatregel bevoordeelt de grote bedrijven en benadeelt de kleine exploitanten. Bovendien meent de spreker dat deze maatregel het verschijnsel van de overdraagbaarheid van aandelen niet zal verminderen.

M. Rachid Madrane estime que ce système défavorise les petits exploitants. Ne pourrait-on pas rendre par exemple la première voiture gratuite ? Ce système favorise beaucoup trop les grandes sociétés.

Pour M. Christos Doulkeridis, la dégressivité de la taxe procède de la même logique qu'au point précédent : pourquoi privilégier les grandes structures par rapport aux plus petites ?

Le ministre n'est pas convaincu que la dégressivité de la taxe régionale défavorise les petits exploitants. La somme est marginale, mais elle fait la différence quand il y a beaucoup de voitures. C'était une demande du secteur de diminuer la taxe. On ne peut d'ailleurs pas exclure de supprimer un jour la taxe régionale. Le ministre veut en effet encourager le regroupement de sociétés. Le gouvernement pourrait a contrario décider que tout le monde paie la même chose, à savoir 680 euros. Mais par ce texte, le gouvernement a précisément voulu augmenter la rentabilité : les cinq premières voitures coûtent 680 euros par an, 575 euros à partir de la sixième, et 490 euros à partir de la onzième voiture. C'est le même principe, par exemple, que pour les abonnements.

M. Christos Doulkeridis demande pourquoi ne pas proposer un coût inférieur pour les cinq premières et davantage pour les suivantes ?

M. Rachid Madrane se demande si on ne pourrait pas imaginer un tarif préférentiel pour ces indépendants qui sont si peu nombreux : par exemple, les exploitants qui ont deux voitures maximum paient un petit forfait de 300 euros, et pour les dix voitures suivantes, il y a un tarif dégressif.

Le ministre répond que ce système irait à l'encontre de l'objectif du gouvernement, qui est de regrouper les sociétés.

M. Willem Draps fait remarquer qu'au point de vue de la rentabilité, la diminution de la taxe est assez marginale par rapport au problème de la cessibilité.

M. Rachid Madrane a le sentiment qu'il y a une sorte d'inégalité de traitement entre les indépendants et les sociétés. Les petits indépendants sont discriminés par rapport aux grosses flottes; si on fait payer la même taxe à tout le monde, c'est tout autant discriminant.

e) Nouvelle livrée des taxis – possibilité d'apposer de la publicité

M. Mohamed Daïf interroge le ministre sur la nouvelle livrée des taxis : le Conseil consultatif avait émis des réserves sur ce sujet. Le noir et le blanc ne seraient-ils plus à la

De heer Rachid Madrane meent dat dit systeem de kleine exploitanten benadeelt. Zou men het eerste voertuig bijvoorbeeld niet gratis kunnen maken ? Dit systeem bevoordeelt teveel de grote bedrijven.

Volgens de heer Christos Doulkeridis wordt voor het degressief karakter van de belasting dezelfde logica gehanteerd als in het vorige punt: waarom worden de grote bedrijven bevoordeeld ten opzichte van de kleinere ?

De minister is er niet van overtuigd dat het degressief karakter van de belasting de kleine exploitanten benadeeld. Het bedrag is gering maar er is wel een verschil als er veel voertuigen zijn. De sector was vragende partij om de belasting te verlagen. Er kan overigens niet worden uitgesloten dat de gewestbelasting ooit wordt afgeschaft. De minister wil immers het samengaan van bedrijven aanmoedigen. De regering zou a contrario kunnen beslissen dat iedereen hetzelfde betaalt, namelijk 680 euro. Men die tekst wou de regering uitgerekend de rentabiliteit verhogen : de eerste vijf voertuigen kosten 680 euro per jaar, 575 euro vanaf het zesde voertuig, en 490 euro vanaf het elfde voertuig. Hetzelfde principe geldt bijvoorbeeld voor de abonnementen.

De heer Christos Doulkeridis vraagt waarom geen lagere prijs wordt voorgesteld voor de eerste vijf en een hogere voor de volgende ?

De heer Rachid Madrane vraagt zich af of men geen voorkeurtarief zou kunnen invoeren voor deze zelfstandigen die niet talrijk zijn : bijvoorbeeld de exploitanten met twee voertuigen maximum betalen een forfaitair bedrag van 300 euro, en voor de tien volgende voertuigen is er een degressief tarief.

De minister antwoordt dat dit systeem zou indruisen tegen het doel van de regering, namelijk de bedrijven doen samen gaan.

De heer Willem Draps merkt op dat de vermindering van de belasting uit het oogpunt van de rentabiliteit gering is in vergelijking met het probleem van de overdraagbaarheid.

De heer Rachid Madrane meent dat de zelfstandigen en de bedrijven niet op dezelfde manier worden behandeld. De kleine zelfstandigen worden gediscrimineerd ten opzichte van de grote. Men zou iedereen dezelfde belasting kunnen doen betalen, dit is even discriminerend.

e) Nieuw uitzicht van de taxi's – mogelijkheid om reclame aan te brengen

De heer Mohamed Daïf stelt de minister vragen over het nieuwe uitzicht van de taxi's : de Adviesraad had bezwaren geuit. Zouden zwart en wit niet modieuwer zijn ? Wie zal meebetalen in de kosten om van kleur te veranderen?

mode ? Qui va intervenir dans les frais de changement de couleur ? Est-ce le gouvernement ? L'intervenant fait remarquer que les 950 exploitants privés utilisent leur propre voiture comme taxi. Pourra-t-on leur imposer une couleur contraire à leur goût ? Par ailleurs, puisqu'il faut revendre sa voiture après sept ans, la couleur noire ou blanche est beaucoup plus facile à revendre qu'une couleur « originale ».

Le ministre déclare d'emblée qu'il s'agira d'un signe particulier aux taxis bruxellois, que ce soit une couleur, un signe, ou même un pelliculage comme sur les bus de la STIB. Pour mettre en place une telle signalétique, il faudra certainement une intervention régionale. Ces nouvelles couleurs seront nécessaires pour combattre les fraudes, et notamment les « plaques chocolats ». Et elles permettront également de colorer la ville. Le ministre fait d'ailleurs remarquer que certains pays imposent même le modèle de la voiture.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle que l'ordonnance en vigueur prévoit que les voitures doivent être obligatoirement de couleur blanche ou noire, et arborer le « sputnik » aux couleurs de la Région. L'intervenante reconnaît que si le ministre veut imposer une livrée unique pour les taxis bruxellois, c'est dans le but d'offrir une amélioration de la situation, mais cela n'aura pas pour conséquence de distinguer les taxis bruxellois des taxis de la périphérie. A cet égard, le sputnik est suffisant. L'intervenante espère que la ville ne deviendra pas un tableau multicolore de taxis aux couleurs diverses. Et que devraient faire les exploitants qui paient la taxe de circulation pour avoir le droit d'utiliser leur voiture à des fins personnelles ?

Par ailleurs, dans ce projet d'ordonnance, il a également été évoqué la possibilité que les taxis soient de nouveaux supports publicitaires : le projet prévoit que le gouvernement fera appliquer par arrêté des modalités précises. Une fois ces règles arrêtées, qui les fera respecter ? quels sont les organes prévus, avec quel pouvoir de sanction ? Le Conseil économique et social aura-t-il un droit de regard sur ces arrêtés ? Y aura-t-il une concertation à ce niveau-là ? Enfin, ne faudrait-il pas d'abord mener une réflexion sur la publicité dans l'espace public ?

Le ministre prend acte de toutes les remarques formulées par Mme Teitelbaum. Il ne partage cependant pas son avis sur le « sputnik ». En effet, les gens ne font pas la distinction entre le « sputnik » bruxellois, et les autres : ils ont l'impression que c'est le nouveau modèle par rapport à l'ancien. Avec les nouvelles couleurs, ce serait tout autre « marketing », destiné à promouvoir l'usage du taxi à Bruxelles. Il faut donner l'impression aux utilisateurs qu'il y a un « vrai » taxi bruxellois, par rapport aux autres.

M. Rachid Madrane fait observer que le coût des sputniks se monterait actuellement à 900 euros, alors que le coût réel d'une telle dépense serait de 75 euros : y a-t-il un

Gaat het om de regering ? De spreker merkt op dat de 950 particuliere exploitanten hun eigen wagen gebruiken als taxi. Kan men hen een andere kleur opleggen dan wat zij willen ? Aangezien men zijn wagen na zeven jaar moet verkopen is het gemakkelijker om een voertuig met zwart en wit te verkopen dan een voertuig met een « originele » kleur.

De minister verklaart meteen dat het om een bijzonder teken gaat voor de Brusselse taxi's, of het nu om een kleur, een teken of zelfs een plastificering gaat zoals op de bussen van de MIVB. Hiervoor is er zeker een tegemoetkoming van het Gewest nodig. Deze nieuwe kleuren zullen noodzakelijk zijn om fraude te bestrijden, en ondermeer de illegale taxi's. Ze zullen tevens meer kleur brengen in de stad. De minister merkt overigens op dat sommige landen zelfs het model van voertuig opleggen.

Mevrouw Viviane Teitelbaum herinnert eraan dat de vigerende ordonnantie bepaalt dat de voertuigen verplicht in het wit en zwart moeten zijn en een « sputnik » met de kleuren van het Gewest moeten hebben. De spreker geeft toe dat de minister een enig uitzicht wil voor de Brusselse taxi's om de situatie te verbeteren maar dat dit niet tot gevolg zal hebben dat de Brusselse taxi's kunnen worden onderscheiden van die uit de rand. In dat opzicht is de sputnik voldoende. De spreker hoopt dat de taxi's met verschillende kleuren geen veelkleurig schouwspel zullen bieden in de stad. En wat zouden de exploitanten moeten doen die verkeersbelasting betalen om het recht te hebben om hun voertuig te gebruiken voor persoonlijk gebruik ?

Voorts wordt in dit ontwerp van ordonnantie ook de mogelijkheid geopperd dat de taxi's worden gebruikt voor reclamedoeleinden. Volgens het ontwerp zal de regering precieze regels opleggen door middel van een besluit. Wie zal deze regels doen naleven ? Welke organen worden daarmee belast en welke straffen kunnen er worden gehanteerd ? Zal de Economische en Sociale Raad inspraak hebben in deze besluiten ? Komt er overleg op dit niveau ? Moet er tenslotte niet eerst worden beraadslaagd over reclame in de openbare ruimte ?

De minister neemt akte van alle opmerkingen die mevrouw Teitelbaum heeft geformuleerd. Hij is het met haar niet eens in verband met de « sputnik ». De mensen maken immers geen onderscheid tussen de Brusselse « sputnik » en de andere. Zij hebben de indruk dat het ene model het nieuwe is en het andere het oude. Met de nieuwe kleuren wordt er een andere marketing gevoerd om het gebruik van de taxi in Brussel te promoten. Men moet de gebruikers de indruk geven dat er een echte Brusselse taxi is naast de andere.

De heer Rachid Madrane merkt op dat de kosten van de sputniks thans 900 euro bedragen terwijl de reële kosten van zo'n uitgave 75 euro bedragen. Is er een monopolie voor één leverancier ?

monopole d'un seul fournisseur ?

Mme Viviane Teitelbaum demande comment les 920 exploitants, auxquels appartiennent les 1.250 voitures de taxi à Bruxelles, vont faire pour modifier en une fois toutes leurs couleurs.

Le ministre répond que les bureaux de design feront des propositions à ce sujet. Ce sera au gouvernement de choisir en fonction de ce qui lui sera proposé. Le gouvernement est sur le point de lancer la nouvelle procédure d'attribution du marché de design. Le designer devra travailler en concertation avec le secteur pour trouver une formule qui convienne à tout le monde.

En ce qui concerne la publicité, il s'agissait d'une demande du secteur lui-même. Le ministre estime cependant que la publicité doit rester discrète sur les voitures.

M. Willem Draps rappelle que par le passé, Bruxelles a connu la livrée des « taxis oranges », qui étaient exploités d'abord en Peugeot 403, puis en Mercedes 190D. A côté de cette société, d'autres exploitants n'avaient pas cette couleur. On pourrait donc très bien penser que c'est une compagnie parmi d'autres qui adopte une livrée particulière. Sauf si le ministre souhaite faire de la publicité en précisant que les taxis qui n'arborent pas la bonne couleur sont des « mauvais taxis », mais l'orateur attire l'attention du ministre sur le principe de liberté qui permet à un taxi flamand ou wallon de prendre en charge n'importe qui à Bruxelles sur un simple coup de téléphone.

M. Rachid Madrane relève d'une part le coût et d'autre part l'impossibilité d'utiliser la voiture hors du contexte de travail. Le député a bien entendu la crainte que formule le ministre par rapport aux taxis de la périphérie, mais ce système empêchera-t-il réellement les « plaques chocolats » ? Si on change les couleurs des taxis bruxellois, les taxis des communes périphériques pourraient très bien faire la même chose.

En ce qui concerne la publicité, ne risque-t-on pas de se mettre en porte-à-faux par rapport à l'article 28 qui prévoit l'uniformité des taxis ? Le Conseil économique et social demande que cette publicité soit placée sur des emplacements standardisés sur les taxis, afin de favoriser l'homogénéité.

M. Christos Doukeridis comprend la nécessité de voir les taxis dans la ville, comme les trams ou les bus. Mais les petits indépendants utilisent leur taxi comme voiture privée. Et pour la revente, il est nettement plus difficile de revendre sa voiture si le taxi a une couleur « design ».

Le ministre répond que la nouvelle couleur des taxis pourrait contribuer à améliorer l'image générale de la ville de Bruxelles. Le secteur du tourisme est par ailleurs demandeur d'une couleur typique pour les taxis, et veut d'ailleurs aller plus loin en revendiquant un seul type de voiture. Le taxi est la première image de la ville que l'on donne

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt wat de 920 exploitanten, die samen 1.250 taxivoertuigen hebben in Brussel, zullen doen om de kleuren in éénmaal te veranderen.

De minister antwoordt dat de designbureaus voorstellen zullen doen. De regering zal kiezen uit wat wordt voorgesteld. De regering staat op het punt om de nieuwe procedure voor de gunning van de designopdracht uit te schrijven. De designer zal moeten werken in overleg met de sector om een formule te vinden die iedereen past.

In verband met de reclame, ging het om een vraag van de sector zelf. De minister meent echter dat de reclame diskreet moet blijven op de voertuigen.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat Brussel in het verleden gele taxi's heeft gekend, eerst met Peugeot 403, daarna met Mercedes 190D. Afgezien van deze firma hadden andere exploitanten niet deze kleur. Men zou dus zeer goed kunnen denken dat één van de taxibedrijven een bijzondere look heeft. Behalve als de minister reclame wil maken door te preciseren dat de taxi's die niet de goede kleur hebben slechte taxi's zijn, maar de spreker vestigt de aandacht van de minister op het principe van de vrijheid. Een Vlaamse of een Waalse taxi mag op het even wie in Brussel oppikken na een telefoontje.

De heer Rachid Madrane wijst enerzijds op de kosten en anderzijds op de onmogelijkheid om de wagen buiten het werk te gebruiken. De volksvertegenwoordiger zegt dat de minister zijn vrees uit ten aanzien van de taxi's uit de rand maar zal dit systeem de illegale taxi's weghouden ? Als men de kleuren van de Brusselse taxi's verandert, zouden de taxi's van de randgemeenten hetzelfde kunnen doen.

Dreigt er wat de reclame betreft geen probleem met betrekking tot artikel 28 dat voor eenvormigheid van de taxi's moet zorgen ? De Economische en Sociale Raad vraagt dat die reclame op standaardplaatsen wordt geplaatst op de taxi's om de eenvormigheid te bevorderen.

De heer Christos Doukeridis begrijpt de noodzaak om taxi's in de stad te hebben, zoals de trams of de bussen. De kleine zelfstandigen gebruiken hun taxi echter als privévoertuig. Het is heel wat moeilijker om de wagen te verkopen als de taxi een designkleur heeft.

De minister antwoordt dat de nieuwe kleur van de taxi's het algemeen imago van de stad Brussel zou kunnen verbeteren. De toeristische sector is overigens vragende partij voor een typische kleur voor de taxi's en wil overigens verder gaan en één type wagen vragen. De taxi is het eerste beeld dat een buitenlander van de stad opvangt. Wanneer de regering de kleur en het soort design heeft gekozen,

à un étranger. Lorsque le gouvernement aura choisi la couleur et le style de design, il faudra donner une aide régionale pour permettre aux exploitants de faire face à ce changement. Pourquoi ne pas faire appel ici à un projet d'économie sociale ?

Pour ce qui concerne la visibilité des taxis en comparaison avec les trams et les bus, certains aiment, d'autres pas. Il s'agit de mécanismes psychologiques, qui procèdent d'une toute autre philosophie. Pour les taxis, la visibilité devrait être plus grande que celle des bus.

Pour M. Willem Draps, le problème de la livrée unique est inéluctable. Dans toutes les grandes villes européennes, on a une même livrée, par exemple en Allemagne où les taxis ont une livrée très sobre, comme le jaune pâle, sans arborer pour autant une couleur criarde. A Madrid ou à Milan, il y a des livrées « locales ». Dans toutes ces villes le taxi fonctionne bien. Il faudra donc une période de transition pour adapter les livrées. L'intervenant trouve que c'est un choix logique, qui appelle à une meilleure professionnalisation du secteur.

Concernant la publicité, l'intervenant rappelle qu'il y avait déjà dans les années '50 de la publicité, qui était apposée dans des endroits bien circonscrits sur le véhicule. Par contre, un envahissement publicitaire annihilerait l'effet de la livrée.

Mme Céline Delforge estime que l'espace public est déjà sursaturé de publicité, alors qu'on assiste à des graves problèmes d'endettement et de surconsommation. L'intervenante demande la tenue d'un débat sur la place de la publicité dans l'espace public, publicité dont on a souvent besoin pour financer des politiques publiques, ce qui n'est pas le cas ici. Or, une fois qu'on aura décidé d'autoriser cette publicité, on ne pourra plus revenir en arrière. Il y en a déjà tellement, il faudrait bien réfléchir avant de prendre cette décision.

Le ministre respecte l'opinion de Mme Delforge, mais ne la partage pas. Le gouvernement a voulu réglementer la taille de la publicité, ainsi que sa nature. Il ne s'agira pas d'autoriser n'importe quoi.

f) Le contrôle du statut administratif et social des chauffeurs

Pour M. Joël Riguelle, un des gros problèmes qui minent le secteur des taxis est qu'il y a un grand nombre de travailleurs au noir, qui touchent par ailleurs des allocations sociales. A-t-on pris les moyens d'éviter ce problème ?

Le ministre signale qu'il a engagé quatre contrôleurs supplémentaires dans le cadre de la lutte contre les fraudes. Par ailleurs, son administration aura désormais l'autorisation d'accès à la Banque Carrefour de la sécurité sociale : en délivrant le permis, on peut directement vérifier si la

moet er gewestelijke steun worden verleend om de exploitanten in staat te stellen die verandering door te voeren. Waarom wordt er hier geen gebruik gemaakt van een sociale-economieproject ?

In verband met de zichtbaarheid van de taxi's in vergelijking met de trams en de bussen zijn sommige voorstander en andere dan weer niet. Het gaat om psychologische mechanismen met een heel andere filosofie. Taxi's zouden meer in het oog moeten springen dan bussen.

Volgens de heer Willem Draps moet men er onvermijdelijk toe komen dat de taxi's er identiek uitzien. In alle grote Europese steden zien ze er gelijk uit en bijvoorbeeld in Duitsland zijn de taxi's zeer sober met een bleek gele kleur zonder schreeuwerige kleuren. In Madrid en in Milaan zijn er plaatselijke verschillen. In al die steden werkt de taxi goed. Er is dus een overgangperiode nodig om de aanpassingen te doen. De spreker vindt dit een logische keuze waarbij gestreefd wordt naar een betere professionalisering van de sector.

In verband met de reclame herinnert de spreker eraan dat er reeds in de jaren '50 reclame was die werd aangebracht op bepaalde plaatsen op het voertuig. Te veel reclame zou echter het designeffect teniet doen.

Mevrouw Céline Delforge meent dat de openbare ruimte reeds verzadigd is met reclame en dat terwijl er grote problemen zijn met schulden en overconsumptie. De spreker vraagt dat er een debat wordt gehouden over de plaats van de reclame in de openbare ruimte, de reclame die men vaak nodig heeft om het overheidsbeleid te financieren, wat hier niet het geval is. Eenmaal men echter beslist heeft om die reclame toe te staan kan men geen stap achteruit zetten. Er is er reeds zó veel dat men moet nadenken alvorens die beslissing te nemen.

De minister eerbiedigt de mening van mevrouw Delforge maar is het niet met haar eens. De regering wou de grootte van de reclame en de aard ervan reglementeren. Het gaat er niet om om het even wat toe te staan.

f) De controle van het administratief en sociaal statuut van de chauffeurs

Volgens de heer Joël Riguelle heeft de taxisector met grote problemen af te rekenen en is er een groot aantal zwartwerkers die voorts sociale uitkeringen krijgen. Heeft men middelen om dit te voorkomen ?

De minister heeft te kennen dat hij vier extra controleurs in dienst genomen heeft in het kader van de bestrijding van fraude. Voorts zal zijn administratie voortaan de toestemming hebben om toegang te hebben tot de kruispuntbank van de sociale zekerheid. Met de afgifte van de vergunning kan men direct nagaan of de persoon al dan niet aan de

personne est ou non dans les conditions d'exercer, et si elle n'est pas par exemple au chômage. Le ministre estime important de faire le lien tout de suite, car à chaque voiture doit correspondre un chauffeur; il ne faut cependant pas pour autant augmenter les charges administratives de l'exploitant.

M. Johan Demol estime qu'une réglementation n'est efficace que si elle peut être réellement appliquée. Le ministre a annoncé l'engagement de quatre contrôleurs. Or aujourd'hui il en a onze en service. Mais si on veut qu'il y ait un contrôleur de permanence vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, il faudrait en engager sept. L'intervenant pense qu'il est nécessaire de renforcer les contrôles, vu les pratiques maffieuses qui existent, particulièrement aux abords des gares et des hôtels. L'intervenant ne pense pas que ce projet d'ordonnance résolve quoi que ce soit à cet égard. Si on ne renforce pas de manière drastique le nombre de contrôleurs, cette nouvelle réglementation risque de rester lettre morte.

Le ministre répond il y a aujourd'hui douze contrôleurs dans les rues bruxelloises. Il est vrai qu'il faut plus de contrôles, combinés avec ceux de la police, des inspecteurs du fisc, de la sécurité sociale etc. Autrement dit, il y aura plus de monde pour contrôler. Le ministre reste convaincu que cette ordonnance, ainsi que la nouvelle réglementation, permettra d'assainir le secteur.

M. Willem Draps demande s'il ne serait pas opportun de supprimer l'imprimante embarquée, système qui avait été introduit en 1995. Le ticket délivré par l'imprimante n'a pas de valeur fiscale, il n'a pas été adopté comme mode de preuve pour quelqu'un qui doit se faire rembourser sa course : on continue à délivrer des souches, ce qui permet de faire du noir. L'imprimante ne sert absolument pas à lutter contre le travail en noir, elle sert uniquement à contrôler la bonne tenue de la feuille de route : elle a donc une utilité réduite, qui n'est qu'auxiliaire pour confondre le conducteur qui ne respecte pas la réglementation.

Lorsqu'on voit le double emploi que constitue cette imprimante, on ne peut pas s'empêcher de penser que l'avenir est à la généralisation de la carte de crédit, qui constitue le meilleur facteur de lutte contre la fraude fiscale. En 1995, les techniques ne permettaient pas d'avoir un lecteur de carte embarqué.

En termes de revalidation annuelle, si le ministre a la possibilité de consulter d'autres informations comme la Banque Carrefour, on peut limiter le contrôle à exiger annuellement un certificat de bonnes vie et mœurs, comme le prévoit le projet. En effet, ce système de revalidation annuelle était destiné à renforcer le contrôle du respect des obligations sociales. Si le ministre a d'autres possibilités de contrôle, l'orateur n'a aucune objection à alléger cette formalité.

voorwaarden voldoet om het beroep uit te oefenen en of de persoon bijvoorbeeld niet werkloos is. De minister meent dat het belangrijk is om het verband meteen te leggen want bij ieder voertuig hoort een chauffeur. Men moet de administratieve lasten van de exploitant echter niet verhogen.

De heer Johan Demol meent dat een reglementering alleen dan efficiënt is als die reglementering echt kan worden toegepast. De minister heeft aangekondigd dat vier controleurs in dienst worden genomen. Op dit ogenblik zijn er elf in dienst. Indien men wil dat er het etmaal rond en zeven dagen op zeven een controleur van dienst is, zouden er zeven in dienst moeten worden genomen. De spreker meent dat het noodzakelijk is om de controles uit te breiden gezien de maffiapraktijken die bestaan, voornamelijk rond de stations en in de buurt van de hotels. De spreker meent niet dat dit ontwerp van ordonnantie wat dan ook zal oplossen. Als men het aantal controleurs niet drastisch verhoogd zal deze reglementering dode letter blijven.

De minister antwoordt dat er thans twaalf controleurs zijn in de Brusselse straten. Het is waar dat er meer controles nodig zijn, gecombineerd met die van de politie, van de belastinginspecteurs, van de sociale zekerheid, enz. Anders gezegd, er zal meer volk zijn om te controleren. De minister blijft ervan overtuigd dat deze ordonnantie en de nieuwe reglementering de sector zal kunnen saneren.

De heer Willem Draps vraagt of het niet opportuun zou zijn om de printer in het voertuig, een systeem dat in 1995 was ingevoerd, af te schaffen. De door de printer afgegeven tickets heeft geen fiscale waarde en is niet ingevoerd als bewijsmateriaal voor iemand die zijn rit moet laten terugbetalen. Men blijft strookjes afgeven, waarmee men in het zwart kan blijven werken. De printer dient absoluut niet om het zwartwerk te bestrijden, en dient alleen om de reisweg te controleren. Dit heeft een beperkt nut en is maar een hulpmiddel om de chauffeur die de reglementering niet naleeft te ontmaskeren.

Wanneer men merkt hoe nutteloos deze printer is, is het duidelijk dat de toekomst is weggelegd voor de kredietkaart waarmee de fiscale fraude beter kan worden bestreden. In 1995 was het met de techniek van toen niet mogelijk om een kaartlezer in de wagen te hebben.

Wat de jaarlijkse geldigverklaring betreft, indien de minister de mogelijkheid heeft om andere informatie op te vragen zoals de kruispuntbank, kan men de controle beperken tot een getuigschrift van goed zedelijk gedrag zoals voorgeschreven in het ontwerp. Dit systeem van jaarlijkse geldigverklaring was bedoeld om de controle op de naleving van de sociale verplichtingen te versterken. Indien de minister andere mogelijkheden heeft om controle uit te oefenen, heeft de spreker er geen bezwaar tegen dat deze formaliteit wordt verlicht.

Le ministre répond que le gouvernement n'a pas l'intention de supprimer l'imprimante dans les véhicules. Il y a des firmes qui installent toujours ce système, comme à Barcelone où aucun problème n'a été constaté. Le ministre n'a rien contre le système de la généralisation de la carte de crédit. Le gouvernement va d'ailleurs l'introduire dans les taxis collectifs. Un arrêté pourra éventuellement généraliser ce système dans les taxis.

g) Le conseil de discipline

M. Rachid Madrane demande, à propos du conseil de discipline prévu à l'article 20 du projet, si on ne pourrait pas augmenter le nombre de représentants y siégeant, afin que les petits indépendants puissent aussi y être représentés. L'administration, qui convoque ce conseil, y siège aussi : ne risque-t-elle pas d'être à la fois juge et partie ? Ne pourrait-elle pas se cantonner à un rôle de première instance ?

Le ministre répond qu'un représentant de l'administration sera membre de ce Conseil : il ne sera pas juge et partie, puisque le Conseil est présidé par un magistrat. Après la décision du Conseil, les gens qui ne sont pas d'accord pourront toujours aller au Conseil d'Etat. Pour les petits exploitants, il faudra trouver un système afin que l'ensemble des exploitants puisse choisir ses représentants. C'est un point qu'il faudra négocier avec le secteur dans le cadre de l'arrêté d'exécution.

M. Johan Demol demande s'il bien nécessaire de prévoir un tel conseil de discipline ? N'est-ce pas alourdir inutilement la procédure ? En effet, soit on est en ordre avec la réglementation, soit on ne l'est pas : est-il vraiment nécessaire de passer par un conseil de discipline ?

Le ministre répond que ce conseil de discipline a été instauré à la demande du secteur. Le ministre fera le nécessaire pour que la procédure ne soit pas trop lourde. En guise de sanction, il n'y aura pas que des suspensions, mais aussi des sanctions administratives. Il faut rétablir la sécurité juridique dans le secteur.

h) Problèmes des chauffeurs (discriminations à l'embauche, agressions, ...)

M. Mohamed Daïf fait observer qu'il y a parfois pénurie de chauffeurs : une certaine flexibilité serait nécessaire, afin de remplacer temporairement les chauffeurs absents. Certes, le projet permet d'accélérer le temps de la formation, mais il reste encore beaucoup de problèmes d'ordre administratif.

L'orateur rappelle que la ministre fédérale de la Justice

De minister antwoordt dat de regering niet van plan is om de printer in de wagens af te schaffen. Er zijn firma's die nog steeds dit systeem installeren zoals in Barcelona waar er geen probleem is vastgesteld. De minister heeft niets tegen het systeem van de kredietkaarten. De regering zal het systeem overigens invoeren in de collectieve taxi's. Door middel van een besluit kan eventueel een algemene regeling worden getroffen voor dit systeem in de taxi's.

g) De tuchtraad

De heer Rachid Madrane vraagt in verband met de tuchtraad voorgeschreven in artikel 20 van het ontwerp of men het aantal vertegenwoordigers niet zou kunnen verhogen opdat de kleine zelfstandigen daarin zouden kunnen worden vertegenwoordigd. De administratie die deze raad bijeenroep, heeft er ook zitting. Is er geen risico dat men rechter in eigen zaak is ? Zou men zich niet kunnen beperken tot een rol van eerste aanleg ?

De minister antwoordt dat een vertegenwoordiger van de administratie lid zal zijn van deze raad. Hij zal geen rechter in eigen zaak zijn aangezien de raad wordt voorgezeten door een magistraat. Na de beslissing van de raad kunnen degenen die niet akkoord gaan nog steeds naar de Raad van State stappen. Voor de kleine exploitanten moet een systeem worden gevonden opdat alle exploitanten hun vertegenwoordigers zouden kunnen kiezen. Dit is een punt waarover moet worden onderhandeld met de sector in het kader van het uitvoeringsbesluit.

De heer Johan Demol vraagt of zo'n tuchtraad wel nodig is ? Wordt de procedure daarmee niet nutteloos verzwaard ? Ofwel is men in orde met de reglementering, ofwel is men het niet. Is het echt nodig om zo'n tuchtraad in te voeren ?

De minister antwoordt dat deze tuchtraad is ingevoerd op vraag van de sector. De minister zal het nodige doen opdat de procedure niet te omslachtig wordt. Als straf zullen er niet alleen schorsingen worden uitgesproken maar zullen er ook administratieve sancties worden opgelegd. De rechtszekerheid in de sector moet opnieuw worden ingevoerd.

h) Problemen van de chauffeurs (discriminatie bij aanwerving, agressie, ...)

De heer Mohamed Daïf merkt op dat er soms chauffeurs te kort zijn. Enige flexibiliteit zal noodzakelijk zijn om de afwezige chauffeurs tijdelijk te vervangen. Door het project kan de opleidingstijd worden ingekort, maar blijven er nog veel administratieve problemen over.

De spreker herinnert eraan dat de federale minister van Justitie op dit ogenblik een wetsontwerp in de maak heeft

prépare en ce moment un projet de loi sur les métiers à risque; or le secteur des taxis ne fait pas partie de ces métiers à risque. Pourtant, on observe souvent des agressions contre les chauffeurs, notamment pour s'emparer de la caisse. Il faudrait que le métier de chauffeur de taxi figure aussi sur cette liste.

Cet avant-projet constitue donc une amélioration, mais certains problèmes n'ont pas été résolus, notamment celui des voitures de remplacement, qui devraient être au nom de la société.

M. Christos Doulkeridis fait remarquer qu'il y a déjà eu, dans certaines sociétés de taxis, des discriminations à l'embauche envers les personnes de couleur. A-t-on vérifié si cette société est en ordre du point de vue administratif? Le ministre vise-t-il, dans son projet d'ordonnance, à exclure ces pratiques?

M. Rachid Madrane confirme qu'à sa connaissance, il existe des centraux qui refusent les gens de couleur, ainsi que les chauffeurs syndiqués. Comment peut-on lutter contre ce phénomène?

Le ministre répond que dans ce cas-là il faut porter plainte auprès des parquets, ou du Centre pour l'Égalité des chances. Le gouvernement est en ce moment en train de rédiger une charte qui devrait permettre d'éviter ces problèmes. Le problème est qu'on ne peut rien imposer, car les centraux téléphoniques ne sont pas tous établis à Bruxelles, c'est pourquoi il est nécessaire d'avoir un accord de coopération avec la Flandre et la Wallonie.

En ce qui concerne les agressions, le ministre a bien entendu les remarques de M. Daïf, mais signale que la résolution de ce problème dépend surtout de la police. Il faudra certainement augmenter la sécurité individuelle du chauffeur lorsqu'on instaurera les taxis collectifs.

i) Services spéciaux (limousines, PMR, taxis collectifs)

Mme Viviane Teitelbaum regrette que la politique actuelle en matière de PMR bloque toute possibilité de progrès rapide et peu coûteux: l'ordonnance n'en parle même pas. Comment le ministre envisage-t-il le débat à ce sujet?

En ce qui concerne les taxis-limousines, ce n'est pas clair dans l'ordonnance. Il apparaît que le ministre souhaite interdire le cumul de la fonction de taxi et de limousine comme activité accessoire. Quelle en est la raison? Il est vrai que les taxis bruxellois sont à l'heure actuelle victimes de la concurrence de « fausses limousines ». Il s'agit de voitures qui, sous le couvert de l'appellation de limousine, prestent des services réservés notamment aux taxis. Pour parler de service limousine, il faut actuellement une pres-

over de risicoberoepen. De taxichauffeurs maken geen deel uit van die risicoberoepen. Nochtans merkt men agressie tegen chauffeurs, ondermeer om hen van de kassa te beroven. Het beroep van taxichauffeur zou eveneens op deze lijst moeten voorkomen.

Dit voorontwerp is reeds een verbetering maar sommige problemen zijn nog niet opgelost, ondermeer dat van de vervangingswagens, die op naam van de firma moeten staan.

De heer Christos Doulkeridis merkt op dat er in bepaalde taxibedrijven discriminatie bij aanwerving is tegen niet-blanken. Heeft men gecontroleerd of dit bedrijf in orde is uit administratief oogpunt? Wil de minister met zijn ontwerp van ordonnantie die praktijken uitsluiten?

De heer Rachid Madrane bevestigt dat er bij zijn weten centrales zijn die kleurlingen en bij een vakbond aangesloten chauffeurs weigeren. Hoe kan men dit bestrijden?

De minister antwoordt dat er in dat geval klacht kan worden ingediend bij de parketten of bij het Centrum voor Gelijkheid van Kansen. De regering is op dit ogenblik bezig met een handvest om die problemen te voorkomen. Het probleem is dat men niets kan verplichten omdat de telefooncentrales niet allemaal in Brussel gevestigd zijn. Daarom is het noodzakelijk om een samenwerkingsakkoord te sluiten met Vlaanderen en Wallonië.

Wat de agressie betreft, heeft de minister begrip voor de opmerkingen van de heer Daïf maar hij geeft te kennen dat de oplossing van het probleem voornamelijk een zaak is van de politie. De individuele veiligheid van de chauffeur moet worden verbeterd wanneer men de collectieve taxi's zal invoeren.

i) Speciale diensten (limousines, personen met beperkte mobiliteit, collectieve taxi's)

Mevrouw Viviane Teitelbaum betreurt dat het huidige beleid inzake personen met beperkte mobiliteit iedere mogelijkheid van snelle en goedkope vooruitgang verhindert. De ordonnantie maakt er zelfs geen gewag van. Hoe ziet de minister het debat hierover?

Inzake de limousines is het niet duidelijk in de ordonnantie. Het blijkt dat de minister wil verbieden dat men een wagen tegelijk als taxi en als limousine in het kader van een bijkomende activiteit kan gebruiken. Waarom? Het klopt dat de Brusselse taxi's op dit ogenblik het slachtoffer zijn van de concurrentie van valse limousines. Het gaat om voertuigen die onder het mom van een limousine diensten verlenen die met name worden gereserveerd voor taxi's. Om van limousinedienst gewag te maken is er thans een minimumprestatie van drie uur en een prijs die in verhou-

tation de minimum trois heures et un prix en relation avec le service presté. Il serait peut-être utile de mieux définir les spécificités des taxis et des limousines et de les faire respecter, et d'informer les demandeurs de ce type de service qu'il est soumis à une réglementation précise.

M. Mohamed Daïf demande ce qu'il en est des taxis collectifs. Le projet ne contient pas un mot à ce propos.

Le ministre répond qu'en ce qui concerne les PMR, le projet d'ordonnance ne change rien à la situation actuelle.

Au sujet du cumul entre la fonction de taxi et de limousine, il est impossible de vérifier si le véhicule est utilisé ou non comme taxi. On constate aussi que certains taxis sont utilisés au prix forfaitaire. Mais une mesure de transition est prévue à cet égard : celui qui a une autorisation peut l'utiliser jusqu'à ce qu'elle soit périmée. C'est pour éviter les abus, et distinguer clairement la ligne entre taxi et limousine. Il y a également un conflit avec la Région wallonne sur cette question. Actuellement, seules 19 voitures ont ce double statut.

En ce qui concerne les taxis collectifs, un groupe de travail s'est mis en place entre la Région, la STIB et le secteur des taxis. L'instauration de ces taxis collectifs va stimuler le secteur des taxis. Le gouvernement interviendra dans les frais, et donnera ainsi aux taxis une sorte de dotation pour qu'ils remplissent les fonctions d'un transport en commun.

j) Stationnement et prise en charge

M. Mohamed Daïf estime que le stationnement des taxis pose problème : il n'y a pas assez de places de taxis, notamment à proximité des institutions européennes; la ville est engorgée et les emplacements réservés pour les taxis sont trop souvent piratés. Avant que la police n'intervienne pour faire dégager une place de taxi, il s'écoule parfois un temps précieux qui représente un manque à gagner pour le chauffeur de taxi, *a fortiori* s'il est lui-même verbalisé pour s'être mis en double file.

En ce qui concerne l'aéroport, il faudrait que les taxis bruxellois puissent y charger des clients. Il faut trouver une solution à ce problème, car Zaventem est un aéroport national.

Le ministre répond qu'il s'est battu pour obtenir, dans les nouvelles prescriptions du RRU, des normes particulières pour le stationnement du taxi, ainsi que des emplacements peints dans une couleur spécifique. Ainsi, le marquage au sol des emplacements de taxis répondra à un concept global dont fait partie la nouvelle livrée des voitures de taxi.

ding staat tot de gepresteerde dienst vereist. Het zou misschien nuttig zijn om de specifieke kenmerken van de taxi's en van de limousines te omschrijven en om ze te doen naleven, om de aanvragers van dat soort dienst te informeren dat hiervoor een precieze reglementering geldt.

De heer Mohamed Daïf vraagt hoe de kaarten liggen met de collectieve taxi's. Het ontwerp maakt hiervan geen gewag.

De minister antwoordt dat het ontwerp van ordonnantie met betrekking tot de personen met beperkte mobiliteit niets verandert aan de huidige situatie.

In verband met het taxi- en limousinegebruik, is het onmogelijk na te gaan of het voertuig al dan niet als taxi wordt gebruikt. Men stelt ook vast dat bepaalde taxi's worden gebruikt tegen een forfaitaire prijs. Hiervoor is een overgangmaatregel gepland, namelijk wie een toestemming heeft mag hiervan gebruikmaken tot die vervalt. Dit is bedoeld om misbruiken te vermijden en om een duidelijk onderscheid te maken tussen taxi's en limousines. Er is ook een conflict met het Waalse Gewest in dit verband. Thans hebben slechts 19 voertuigen dit dubbel statuut.

Wat de collectieve taxi's betreft, is er een werkgroep opgericht waarin het Gewest, de MIVB en de taxisector vertegenwoordigd zijn. De invoering van die collectieve taxi's zal de taxisector stimuleren. De regering zal tegemoetkomen in de kosten en zal aldus aan de taxi's een soort dotatie geven om een rol te vervullen als openbaar vervoer.

j) Parkeren en oppikken van passagiers

De heer Mohamed Daïf meent dat het parkeren van de taxi's problemen oplevert. Er zijn niet voldoende taxiplaatsen, onder meer in de buurt van de Europese instellingen. Er is verkeersoverlast in de stad en de plaatsen voor de taxi's worden vaak ingenomen. Het duurt soms lang voor de politie optreedt om een taxiplaats vrij te maken. Dit betekent inkomensverlies voor een taxichauffeur, *a fortiori* wanneer hij een boete krijgt omdat hij dubbel parkeert.

Wat de luchthaven betreft, zouden de Brusselse taxi's er klanten moeten kunnen oppikken. Er moet een oplossing worden gezocht voor dit probleem, want Zaventem is een nationale luchthaven.

De minister antwoordt dat hij geijverd heeft om in het kader van de nieuwe voorschriften van de GSV bijzondere normen te laten invoeren voor parkeerplaatsen voor taxi's en opdat er plaatsen zouden worden afgebakend met een specifieke kleur. De markeringen op de grond van de parkeerplaatsen voor taxi's passen in het kader van het totaalconcept waarin ook de nieuwe design van de taxivoertui-

Mais il faut aussi par ailleurs que la police intervienne davantage quand quelqu'un se gare sur un emplacement réservé aux taxis.

Au sujet du problème de la prise en charge à Zaventem, le ministre estime que la problématique des vols de nuit complique considérablement les négociations avec les autres autorités. Il s'agit d'un problème politique avec le bourgmestre de Zaventem. Mais le ministre ne va pas abandonner les négociations. Il continuera à prendre langue avec BIAC.

IV. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 3

Le président signale que cet article abroge l'article 4, § 2 de l'ordonnance en vigueur, supprimant ainsi le système des voitures de réserve.

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres pré-

gen past. De politie moet echter ook sneller ingrijpen wanneer iemand parkeert op een plaats die gereserveerd is voor taxi's.

In verband met het probleem van het oppikken van klanten in Zaventem, meent de minister dat de problematiek van de nachtvluchten de onderhandelingen met andere overheden aanzienlijk bemoeilijkt. Het gaat om een politiek probleem met de burgemeester van Zaventem. Maar de minister zal de onderhandelingen niet verlaten. Hij blijft in contact met BIAC.

IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 3

De voorzitter zegt dat dit artikel artikel 4, paragraaf 2, van de vigerende ordonnantie opheft en aldus het systeem van de reservevoertuigen afschaft.

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

sents.

Article 4

Amendement n° 2

Mme Viviane Teitelbaum présente l'amendement n° 2 qui vise à obliger chaque exploitant à communiquer entre le 1^{er} janvier et le 31 mars un certificat de bonnes vie et mœurs datant de moins de trois mois, attestant qu'il rencontre toujours les conditions de moralité requises pour exploiter un service de taxi.

M. Willem Draps ajoute que cet amendement ne remet pas en cause l'allègement des formalités administratives prévues par le projet du gouvernement. L'amendement vise seulement, d'une part à réduire le délai de production du certificat de bonnes vie et mœurs en le limitant au 31 mars au lieu du 30 juin, et d'autre part oblige le certificat de bonnes vie et mœurs de dater de moins de trois mois. Pour le reste, l'esprit du système prévu par le gouvernement est sauvegardé.

Le ministre déclare être favorable à cet amendement. Il avait d'ailleurs l'intention de prévoir, dans l'arrêté d'exécution, que le certificat de bonnes vie et mœurs date de moins de trois mois. Mais il estime que le resserrement du délai sera plus contraignant pour le secteur.

M. Willem Draps juge important que le certificat de bonnes vie et mœurs ait une certaine actualité. Or, si on laisse jusqu'au 30 juin quelqu'un remettre un certificat daté du mois d'octobre, on laisserait ainsi pendant neuf mois cet exploitant exercer de manière non conforme, c'est pourquoi l'amendement vise à resserrer les délais.

M. Rachid Madrane fait remarquer qu'il s'agit de remettre uniquement un certificat de bonnes vie et mœurs, ce qui allège considérablement la tâche administrative qui incombeait jusqu'à présent aux exploitants de taxi. Pour la durée de la validité du certificat, ne serait-il pas mieux de placer ce genre de détail dans un arrêté d'exécution ?

M. Willem Draps précise que le gouvernement souhaite, par cet article, que l'exploitant ne fournisse plus tous les documents qu'il devait fournir auparavant. Le projet d'ordonnance ne prévoit plus qu'un seul document à fournir. Les auteurs de l'amendement vont dans ce sens, mais en demandant, d'une part que ce certificat de bonnes vie et mœurs date de moins de trois mois, et d'autre part qu'on resserre le délai de production.

Le ministre marque son accord.

Votes

L'amendement n° 2 est adopté à l'unanimité des 14

Artikel 4

Amendement nr. 2

Mevrouw Viviane Teitelbaum licht amendement nr. 2 toe. Hiermee wil zij iedere exploitant ertoe verplichten tussen 1 januari en 31 maart een getuigschrift van goed zedelijk gedrag te bezorgen dat hoogstens drie maanden oud is. Hieruit moet blijken dat de exploitant nog steeds voldoet aan de moraliteitsvereiste om een taxidienst te exploiteren.

De heer Willem Draps voegt eraan toe dat dit amendement de verlichting van de administratieve formaliteiten gesteld in het ontwerp van de regering niet op de helling zet. Het amendement streeft er alleen naar de termijn voor de overlegging van het getuigschrift van goed zedelijk gedrag in te korten en 31 maart als uiterste datum stellen in plaats van 30 juni. Anderzijds moet het getuigschrift van goed zedelijk gedrag minder dan drie maanden oud zijn. Voor het overige blijft de geest van het door de regering ingestelde systeem behouden.

De minister is voorstander van dit amendement. Hij was overigens van plan om in het uitvoeringsbesluit te bepalen dat het getuigschrift van goed zedelijk gedrag minder dan drie maanden oud moet zijn. Hij meent echter dat de inkorting van de termijn strenger zal zijn voor de sector.

De heer Willem Draps vindt het belangrijk dat het getuigschrift van goed zedelijk gedrag recent is. Als men echter tot 30 juni de tijd laat om een getuigschrift dat in oktober is afgeleverd te bezorgen, zou men de exploitant aldus de mogelijkheid bieden om zijn beroep illegaal uit te oefenen. Daarom strekt het amendement ertoe om de termijnen in te korten.

De heer Rachid Madrane merkt op dat het alleen gaat om de afgifte van een getuigschrift van goed zedelijk gedrag, wat de administratieve rompslomp waarmee de exploitanten tot dusver te kampen hadden aanzienlijk vermindert. Zou het niet beter zijn om een detail als de geldigheidsduur van het getuigschrift in een uitvoeringsbesluit te regelen ?

De heer Willem Draps preciseert dat de regering met dit artikel wil dat de exploitant niet meer alle documenten bezorgt die hij tevoren diende te bezorgen. Volgens het ontwerp van ordonnantie moet er maar een document worden bezorgd. De indieners van het amendement willen dit eveneens, maar vragen dat het getuigschrift van goed zedelijk gedrag minder dan drie maanden oud is en dat men de afgiftetermijn inkort.

De minister gaat ermee akkoord.

Stemmingen

Amendement nr. 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

membres présents.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 5

Amendement n° 3

Mme Viviane Teitelbaum présente cet amendement visant à supprimer l'article 5. En effet, le maintien du texte actuel se justifie en ce qu'il permet, à un exploitant dans des circonstances exceptionnelles comme par exemple la maladie de longue durée, de conserver son autorisation.

M. Willem Draps ajoute que l'article 5 du projet se réfère à l'article 7, § 2, 4° de l'ordonnance en vigueur. C'est le cas d'un véhicule qui a été insuffisamment mis à la disposition du public pendant les années précédant celle de la demande de renouvellement. Le texte actuel prévoyait la possibilité pour l'exploitant de faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels pour justifier la non-exploitation du véhicule. Le projet semble ne plus accepter ces motifs économiques ou sociaux exceptionnels.

Le ministre explique que cet article vise à clarifier l'ordonnance, sur la base d'une jurisprudence du Conseil d'Etat, pour couper court à toute interprétation. Il sera désormais tenu compte de toute la période pour laquelle on demande le renouvellement de l'autorisation.

M. Willem Draps fait remarquer qu'il n'y aura plus, comme dans l'ordonnance en cours actuellement, ni de possibilité laissée à l'exploitant de faire valoir des motifs économiques et sociaux exceptionnels, ni de possibilité laissée au gouvernement d'arrêter les critères d'évaluation de mise à disposition suffisante des véhicules au public.

Le ministre se réfère à l'article 11, § 2 de l'ordonnance, où cette possibilité existe toujours.

L'article 5 du projet vise seulement à adapter le texte à la jurisprudence du Conseil d'Etat. En effet, avec l'ancienne législation, l'administration devait prouver pour chacune des sept années que dure l'autorisation, que la voiture était immobilisée. Devant l'impossibilité d'apporter cette preuve, le gouvernement a chaque fois obtenu gain de cause devant le Conseil d'Etat. C'est pourquoi le nouveau libellé de l'article apporte plus de clarté à la législation.

M. Willem Draps ne partage pas l'opinion du ministre. Il fait remarquer que, dans le texte existant, il y avait une habilitation spéciale au gouvernement, qui disparaît dans le texte en projet. L'amendement souhaiterait restaurer cette habilitation. L'habilitation de l'article 11 est tout à fait différente : l'article 11, § 2 dispose que le titulaire doit deman-

Het aldus geamendeerde artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 5

Amendement nr. 3

Mevrouw Viviane Teitelbaum licht dit amendement toe. Het strekt ertoe artikel 5 te doen vervallen. Het behoud van de huidige tekst is immers verantwoord omdat een exploitant dan in uitzonderlijke omstandigheden zoals bijvoorbeeld langdurige ziekte zijn vergunning kan behouden.

De heer Willem Draps voegt eraan toe dat artikel 5 van het ontwerp verwijst naar artikel 7, § 2, 4°, van de vigerende ordonnantie. Dit is het geval van een voertuig dat onvoldoende gebruikt is gedurende de jaren die aan de aanvraag om vernieuwing voorafgingen. De huidige tekst voorzag in de mogelijkheid om uitzonderlijke economische of sociale redenen aan te voeren om het niet-gebruik van het voertuig te verantwoorden. Het ontwerp lijkt deze economische of sociale redenen niet meer te aanvaarden.

De minister legt uit dat dit artikel ertoe strekt de ordonnantie te verduidelijken op basis van de rechtspraak van de Raad van State, om geen interpretatie mogelijk te maken. Er zal voortaan rekening worden gehouden met de hele periode waarvoor men de hernieuwing van de vergunning vraagt.

De heer Willem Draps merkt op dat in tegenstelling tot de huidige ordonnantie thans niet meer de mogelijkheid zal worden gelaten aan de exploitant om uitzonderlijke economische en sociale redenen aan te voeren en aan de regering evenmin de mogelijkheid zal worden gelaten om criteria vast te stellen om te oordelen of de voertuigen voldoende aan het publiek ter beschikking zijn gesteld.

De minister verwijst naar artikel 11, § 2 van de ordonnantie, waarin die mogelijkheid nog steeds bestaat.

Artikel 5 van het ontwerp beoogt alleen een aanpassing van de tekst aan de rechtspraak van de Raad van State. Volgens de vroegere wetgeving diende de administratie immers voor elk van de zeven jaren waarvoor de vergunning wordt uitgereikt, te bewijzen dat het voertuig niet gebruikt werd. Omdat het onmogelijk is om dit bewijs te leveren, heeft de regering telkens gelijk gekregen bij de Raad van State. Daarom wordt de wetgeving in de nieuwe tekst van het artikel verduidelijkt.

De heer Willem Draps is het niet eens met de minister. Hij merkt op dat er in de bestaande tekst een bijzondere machtiging werd verleend aan de regering. In de ontworpen tekst valt deze weg. Het amendement wenst deze machtiging opnieuw in te voeren. De machtiging vervat in artikel 11 is volkomen anders: artikel 11, § 2 bepaalt dat de houder *a priori* aan de administratie moet vragen om

der *a priori* à l'administration de suspendre son autorisation d'exploiter, pour des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés, pour un terme qui ne peut être inférieur à un mois mais qui ne peut excéder douze mois. Or un petit exploitant qui tombe malade ne peut pas savoir si sa maladie durera plus d'un mois. S'il ne déclare pas son inactivité à l'administration, et qu'il dépasse la période pendant laquelle le véhicule est indisponible, il risque de se voir refuser le renouvellement de son autorisation.

Le ministre estime qu'un indépendant peut très bien signaler à l'administration, après quatre mois de maladie, qu'il a été malade et qu'il reprend son exploitation.

Cependant, le ministre consent à rajouter au nouveau libellé du 4° du § 4 de l'article 7 de l'ordonnance la phrase qui préexistait, à savoir : « , sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés. ».

Le ministre présente donc l'amendement oral suivant : ajouter, *in fine* du 4°, la phrase suivante : « , sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés. ».

M. Willem Draps remercie le ministre pour son ouverture, mais demande si le gouvernement peut se permettre de se passer le l'habilitation prévue au deuxième alinéa du 4° de l'article 7, § 4.

Le ministre estime que le gouvernement peut toujours le prévoir dans le cadre de l'arrêté global d'exécution.

M. Willem Draps retire en conséquence son amendement n° 3.

Votes

L'amendement oral du gouvernement, visant à ajouter au libellé du 4° les mots « , sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés. », est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'amendement n° 3 est retiré par son auteur.

L'article 5, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 6

zijn exploitatievergunning te schorsen om naar behoren gerechtvaardigde uitzonderlijke economische of sociale redenen voor een termijn die niet minder mag zijn dan een maand maar niet meer dan twaalf maanden. Een kleine exploitant die ziek valt, kan niet weten of zijn ziekte meer dan een maand zal duren. Als hij geen aangifte doet van zijn inactiviteit aan de administratie en hij de periode waarin het voertuig onbeschikbaar is overschrijdt, loopt hij het risico dat de hernieuwing van zijn vergunning wordt geweigerd.

De minister meent dat een zelfstandige na vier maanden ziekte wel degelijk aan de administratie kan melden dat hij ziek geweest is en zijn exploitatie hervat.

De minister stemt er echter mee in om aan de nieuwe formulering van punt 4° van § 4 van artikel 7 van de ordonnantie de bestaande zin toe te voegen, namelijk : « behalve indien de exploitant behoorlijk gerechtvaardigde uitzonderlijke economische of sociale redenen kan aanvoeren. ».

De minister licht dus het mondelinge amendement toe. Aan het slot van punt 4° de volgende zin toe te voegen : « behalve als de exploitant zich kan beroepen op uitzonderlijke economisch of sociaal verantwoorde redenen. ».

De heer Willem Draps dankt de minister voor zijn amendement maar vraagt of de regering genoeg kan nemen met de machtiging waarvan sprake is in het tweede lid van punt 4° van artikel 7, § 4.

De minister meent dat de regering dit altijd kan regelen in het kader van een globaal uitvoeringsbesluit.

De heer Willem Draps trekt bijgevolg zijn amendement nr. 3 in.

Stemmingen

Het mondelinge amendement van de regering dat ertoe strekt in de formulering van punt 4° de woorden « behalve als de exploitant zich kan beroepen op uitzonderlijke economisch of sociaal verantwoorde redenen » toe te voegen, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Amendement nr. 3 wordt ingetrokken door de indiener.

Artikel 5, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 7

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 8

Amendement n° 4

M. Willem Draps justifie cet amendement par la volonté de supprimer la nécessité de revalider annuellement les autorisations par une procédure assez lourde. Par ailleurs, si l'inspection sociale fait son travail, il n'appartient pas à l'administration des taxis de vérifier chaque année s'il y a infraction ou non. C'est pourquoi l'amendement vise à modifier sur ce point la législation actuelle.

Par contre, les auteurs de l'amendement souhaitent ne pas supprimer le système de cessibilité des autorisations, puisque l'article 10*bis* de l'ordonnance en vigueur règle les cessions d'exploiter.

L'amendement vise à maintenir l'article 10*bis* tel qu'il existe aujourd'hui, en l'adaptant de telle manière que les mots « dont la revalidation annuelle de son autorisation » sont supprimés au 1° de l'article.

Si on regarde le tableau comparatif des cessibilité d'autorisation (cf. annexe 4), on constate que dans beaucoup de villes européennes, comme Paris, Barcelone, Rome ou Berlin, on peut céder son autorisation d'exploiter, moyennant paiement d'un montant qui peut se monter jusqu'à 120.000 euros à Paris.

L'intervenant pense que l'on peut considérer les autorisations d'exploiter selon deux conceptions :

- soit on considère l'autorisation d'exploiter comme une concession temporaire d'un service, donnée par l'autorité publique à un prestataire de service, qui exerce un service au public;
- soit on considère qu'on se trouve dans un régime où il y a *de facto* une certaine concurrence : les exploitants essaient, en faisant de la publicité, d'attirer de la clientèle, qui se trouve attachée à leur nom commercial et à

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 7

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 8

Amendement nr. 4

De heer Willem Draps verantwoordt dit amendement zo dat hij de nogal omslachtige procedure om de vergunningen jaarlijks geldig te verklaren wil afschaffen. Als de sociale inspectie bovendien haar werk doet, behoort de administratie niet telkenjare na te gaan of er al dan niet een overtreding is begaan. Daarom strekt het amendement ertoe de huidige wetgeving op dit punt te wijzigen.

De indieners van het amendement wensen het systeem van overdracht van de vergunningen niet af te schaffen omdat artikel 10*bis* van de vigerende ordonnantie de overdrachten regelt.

Het amendement strekt ertoe artikel 10*bis* te behouden zoals het thans geredigeerd is, zij het dat de woorden « waaronder de jaarlijkse geldigheidsverklaring van zijn vergunning » worden geschrapt in punt 1° van het artikel.

Als men de vergelijkende tabel van de vergunningsoverdrachten (zie bijlage 4) bekijkt, stelt men vast dat men de exploitatievergunning in veel Europese steden zoals in Parijs, Barcelona, Rome of Berlijn mag overdragen mits een bepaald bedrag wordt betaald dat tot 120.000 euro kan bedragen in Parijs.

De spreker meent dat men de exploitatievergunningen volgens twee concepten kan bekijken :

- ofwel ziet men de exploitatievergunning als een tijdelijke concessie van een dienst, verleend door de overheid aan een dienstverlener, die een dienst aan de bevolking uitoefent;
- ofwel gaat men ervan uit dat men zich in een regeling bevindt waarin er *de facto* enige concurrentie bestaat : de exploitanten trachten door middel van reclame klanten aan te trekken die hun naam en telefoonnummer kennen. De exploitant zorgt op de duur voor een soort goed

un numéro de téléphone. L'exploitant se constitue ainsi au fur et à mesure une sorte de *good will*, de fonds de commerce, lié à son numéro de plaquette. Quand quelqu'un a exercé la profession pendant plus de dix ans, il peut réaliser son fonds de commerce en cédant son autorisation, uniquement sous le contrôle de l'administration, à quelqu'un qui remplit toutes les conditions d'exercice de la profession. Ainsi, l'administration garde un pouvoir plein et entier, d'une part sur les conditions que le cédant doit remplir pour pouvoir céder, et d'autre part sur les qualités que le cessionnaire doit avoir pour exercer la profession. C'est le système qui existe dans la législation en vigueur.

Ce problème a longuement été abordé dans la discussion générale, au cours de laquelle l'intervenant a déjà eu l'occasion de s'exprimer.

M. Denis Grimberghs estime que le principe de vendre une autorisation publique reste choquant.

M. Willem Draps donne un exemple pour mieux faire comprendre ses propos : celui de l'exploitant d'une friterie sur une place publique, qui se trouve dans un régime de concession. Les pouvoirs publics concèdent un emplacement sur une place publique. Le pouvoir public peut retirer cette concession *ad nutum*, sans indemnité. Mais si par exemple l'exploitant qui fait des frites depuis trente ans décide de se retirer, il peut céder son exploitation à quelqu'un d'autre, moyennant la remise d'un fonds de commerce. C'est quelque chose de très légitime dans un commerce.

Le ministre n'est pas d'accord avec la comparaison faite par M. Draps : cet exploitant serait alors obligé d'exploiter sur cette place-là et pas ailleurs.

M. Willem Draps estime que l'exploitation d'un service de taxi relève du même processus : on exploite telle voiture sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La seule chose qui est différente, c'est que la friterie n'est pas un service d'utilité publique, ce qui est bien le cas d'un service de taxi. Mais on se trouve bien dans un régime assimilable à une concession.

En faisant adopter cet article, le ministre ne diminuera pas les cessions occultes, car 90 % des véhicules de taxi sont en société, dont le seul but est de constituer une fiction juridique permettant aux exploitants de taxi de céder leurs autorisations. La disposition que l'on s'appête à voter ne touchera donc que 10 % du secteur, ce qui aura des conséquences perverses pour la profession. En effet, les petits exploitants se trouveront devant un formalisme (remise des comptes, des bilans, etc.) dont ils ne feront pas bon usage, car ils n'ont pas intégré les obligations financières et administratives que tout cela comporte. Ce faisant, on risque de perpétuer ce système.

Il vaudrait beaucoup mieux faire correspondre la réalité

will voor zijn handelszaak met zijn nummer. Wanneer iemand het beroep gedurende meer dan tien jaar heeft uitgeoefend, kan hij zijn zaak te gelde maken door zijn vergunning over te dragen, alleen onder de controle van de administratie, aan iemand die aan de voorwaarden voldoet om het beroep uit te oefenen. Aldus blijft de administratie volkomen bevoegd om erop toe te zien dat de overdrager aan de voorwaarden voldoet om zijn zaak over te dragen en anderzijds of de overnemer aan de vereisten voldoet om het beroep te mogen uitoefenen. Dit is het systeem dat bestaat in de huidige wetgeving.

Dit probleem is langdurig besproken tijdens de algemene bespreking tijdens welke de spreker de gelegenheid heeft gehad om zijn mening uit te drukken.

Het principe dat een openbare vergunning wordt verkocht, blijft de heer Denis Grimberghs storen.

De heer Willem Draps geeft een voorbeeld om zijn uiteenzetting te verduidelijken : het voorbeeld van de exploitant van een frituur op een openbare plaats die een concessie heeft. De overheid verleent aan een exploitant een vergunning voor een plaats in de openbare ruimte. De overheid kan deze concessie *ad nutum* intrekken zonder schade-loosstelling. Indien de exploitant die sedert dertig jaar frieten bakt beslist om ermee op te houden, kan, hij zijn exploitatie aan iemand anders overlaten, mits de zaak wordt overgelaten. Dit is iets wat zeer gegrond is in een handel.

De minister is het niet eens met de vergelijking van de heer Draps. Die exploitant zou dan verplicht zijn om de zaak te exploiteren op die plaats en niet elders.

De heer Willem Draps meent dat de exploitatie van een taxidienst hetzelfde is. Men exploiteert een voertuig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het enige wat verschilt, is dat de frituur geen dienst van openbaar nut is, wat wel het geval is met een taxidienst. Men heeft echter te maken met een regeling die met een concessie kan worden gelijkgesteld.

De minister zal met dit artikel de verborgen overdrachten niet verminderen, wat 90 % van de taxivoertuigen is eigendom van een vennootschap, waarvan het enige doel erin bestaat een juridische regeling op te zetten om vergunningen over te dragen aan de taxi-exploitanten. De bepaling die men zal goedkeuren, geldt slechts voor 10 % van de sector, wat averechtse gevolgen zal hebben voor het beroep. De kleine exploitanten zullen te maken krijgen met verplichtingen (afgifte van rekeningen, balansen, enz.) die ze niet goed zullen nakomen omdat ze niet beseffen welke financiële en administratieve verplichtingen dit inhoudt. Hierdoor dreigt het systeem verder te blijven bestaan.

Men zou de juridische realiteit en de economische realiteit beter met elkaar in overeenstemming moeten brengen en

juridique avec la réalité économique, et regarder le problème en toute lucidité. L'intervenant refuse d'être complice d'un régime hypocrite : il souhaiterait un régime de cessibilité encadrée, où l'administration peut vérifier la qualité de cessionnaire. *A contrario*, si on rentre dans le système préconisé par le ministre, l'administration n'aura aucune garantie, car elle ne saura pas qui est le bénéficiaire économique des parts sociales.

Le ministre estime que la commission a déjà très longuement parlé de ce problème dans la discussion générale. Tous les arguments sont largement connus. Le point de départ du raisonnement est qu'on ne peut pas vendre une autorisation publique, *a fortiori* sur un marché au noir. Le ministre répète que l'exemple de la friterie n'est pas correct. Et par ailleurs, si on achète des parts d'une société, on en achète l'actif et le passif, c'est à dire les voitures, les chauffeurs, les dettes ... On n'achète pas que l'autorisation d'exploiter.

Mme Viviane Teitelbaum rappelle que dans la discussion générale, on a fait observer que cette disposition pénalisait les petits indépendants. Il semble que ces petits indépendants soient au nombre de 250. Le ministre avait dit qu'il y aurait une réflexion à ce sujet.

Le ministre assure que pour tous ceux qui restent dans le système, il y aura une période de transition.

M. Christos Doulkeridis reconnaît que lors la discussion générale, ce point avait soulevé des questions, mais les alternatives sont peu évidentes.

Depuis la mise en place de ce système en 1995, le secteur a été géré de manière chaotique. Ce projet d'ordonnance essaie de rattraper un déséquilibre dû à cette mauvaise gestion. Le nouveau système ne vaudra que pour les nouvelles autorisations. A titre personnel, l'orateur se dit un peu sceptique, mais fait confiance aux délibérations qui on eu lieu au gouvernement, qui a pris la décision. Cet article est véritablement au cœur du problème.

M. Joël Riguelle s'inscrit entièrement dans les propos de M. Christos Doulkeridis. Il faut tourner la page d'un système qui n'est pas bon. Une autorisation publique ne se cède pas.

M. Willem Draps demande à M. Doulkeridis d'expliquer ce qui, selon lui, a été chaotique dans la gestion de la situation.

M. Christos Doulkeridis répond que le législateur initial de 1995 n'avait pas du tout pensé à ce problème, et c'est ainsi qu'il y a eu mal donne dès le départ.

M. Willem Draps fait remarquer que cette situation

het probleem duidelijk onder ogen zien. De spreker weigert mee te werken aan een hypocriet systeem. Hij wenst een overdrachtsregeling waarvoor regels bestaan en waarin de administratie de hoedanigheid van de overnemer kan controleren. Met het door de minister voorgestelde systeem zal de administratie daarentegen geen garantie hebben want zij zal niet weten wie het maatschappelijk kapitaal in handen heeft.

De minister meent dat de commissie reeds zeer uitvoerig gesproken heeft over dit probleem in de algemene bespreking. Alle argumenten zijn ruimschoots bekend. Het uitgangspunt van de redenering is dat men geen openbare vergunning mag verkopen, *a fortiori* op een zwarte markt. De minister herhaalt dat het voorbeeld van de frituur niet opgaat. En bovendien indien men aandelen van een vennootschap koopt, koopt men de activa en de passiva, namelijk de voertuigen, de chauffeurs, de schulden, ... Men koopt niet alleen de vergunning.

Mevrouw Viviane Teitelbaum herinnert eraan dat men tijdens de algemene bespreking heeft opgemerkt dat deze bepaling de kleine zelfstandigen benadeelt. Naar verluidt zijn er 250 van die kleine zelfstandigen. De minister had gezegd dat daarover zou worden nagedacht.

De minister bevestigt dat er een overgangperiode komt voor diegenen die met deze regeling blijven werken.

De heer Christos Doulkeridis geeft toe dat dit punt tijdens de algemene bespreking vragen had doen rijzen, maar de alternatieven zijn niet erg evident.

Sedert de invoering van dit systeem in 1995 is de sector op een chaotische manier beheerd. Dit ontwerp van ordonnantie tracht het door dit slecht beheer ontstane gebrek aan evenwicht weg te werken. Het nieuwe systeem geldt alleen voor de nieuwe vergunningen. De spreker zegt dat hij persoonlijk nogal sceptisch staat maar vertrouwen geeft aan de beraadslagingen die hebben plaatsgehad in de regering, die de beslissing heeft genomen. Dit artikel is echt de kern van het probleem.

De heer Joël Riguelle is het volkomen eens met de heer Christos Doulkeridis. Er moet een einde komen aan een systeem dat niet goed is. Een openbare vergunning wordt niet overgedragen.

De heer Willem Draps vraagt de heer Doulkeridis om te verduidelijken wat volgens hem chaotisch was in het beheer.

De heer Christos Doulkeridis antwoordt dat de oorspronkelijke wetgever van 1995 niet aan dit probleem had gedacht. Dit was dus een vergissing van in het begin.

De heer Willem Draps merkt op dat deze chaotische situatie inderdaad dateert van 1995 maar dat het ontwerp van

chaotique date effectivement de 1995, mais ce que le projet d'ordonnance vise à faire, c'est de revenir à ce système, à savoir le principe d'interdiction de la cession.

Par ailleurs, ce n'est pas parce qu'une autorisation provient du secteur public qu'elle est nécessairement incessible : c'est un raisonnement juridiquement faux. Ce faisant, on va d'ailleurs diminuer la rentabilité du secteur. Le gouvernement présentera ultérieurement un amendement visant à égaliser les redevances. Le ministre a même dit dans la discussion générale qu'on pourrait supprimer cette redevance, mais c'est encore mineur par rapport au problème de la rentabilité. En effet, quand un indépendant cesse une activité, il doit pouvoir la céder au montant du marché, ce qui augmente la rentabilité de la profession. Si à Paris, le prix d'une cession est de 120.000 euros, c'est que la profession est rentable !

A Bruxelles, le taux de rentabilité est très faible : il se situe entre 2 à 3 % lorsqu'on veut travailler dans les règles, sans faire la moindre partie au noir. L'exploitant de Zaventem, qui dispose de quelques voitures à Bruxelles pour tâter le marché, a bien démontré le problème de la rentabilité plus faible à Bruxelles par rapport à Zaventem.

L'intervenant estime donc que l'on va revenir ni plus ni moins au chaos de 1995. Et on continuera allègrement à céder ses autorisations, mais dans l'ombre. On aura fait un important pas en arrière dans la clarification des cessions, car les conditions de cession ne seront plus du tout contrôlées par l'administration. C'est déjà le cas de 90 % des exploitants qui sont en société.

Amendement n° 5

Mme Viviane Teitelbaum retire son amendement n° 5.

Votes

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'article 8 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 9

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 9 est adopté à l'unanimité des 14 membres pré-

ordonnantie beoogt terug te keren naar dit systeem, namelijk het principe van het verbod om vergunningen over te dragen.

Bovendien is het niet omdat een vergunning door de overheidssector wordt verleend dat die onoverdraagbaar is. Juridisch gaat deze redenering niet op. Aldus zal men overigens de rentabiliteit van de sector verminderen. De regering zal later een amendement indienen om de retributies gelijk te maken. De minister heeft zelfs gezegd tijdens de algemene bespreking dat men deze retributie zou kunnen afschaffen, maar dit is van minder belang in vergelijking met het rentabiliteitsprobleem. Wanneer een zelfstandige een activiteit overdraagt, moet hij dit kunnen doen tegen marktprijzen, wat de rentabiliteit van het beroep verhoogt. Indien een overname in Parijs 120.000 euro kost, is het beroep zeer rendabel !

In Brussel ligt de rentabiliteit zeer laag. Het is 2 tot 3 % indien men wil werken volgens de regels zonder zwart geld. De exploitant in Zaventem die enkele voertuigen heeft in Brussel om de markt af te tasten, heeft bewezen dat de rentabiliteit in Brussel lager ligt dan in Zaventem.

De spreker meent dus dat men zal terugkeren naar de chaos van 1995. Men zal vergunningen blijven overdragen, zij het niet openlijk. Men zal een grote stap achteruit zetten op het vlak van de verduidelijking van de overdrachten, want de voorwaarden voor overdrachten zullen helemaal niet meer worden gecontroleerd door de administratie. Het gaat dus om 90 % van de exploitanten in vennootschapsvorm.

Amendement nr. 5

Mevrouw Viviane Teitelbaum trekt haar amendement nr. 5 in.

Stemmingen

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 9

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

sents.

Article 10

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 10 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 11

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 11 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 12

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 12 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 13

Amendement n° 1

Le ministre justifie cet amendement du gouvernement. Lors des discussions en commission, la majorité s'est exprimée. Après consultation du gouvernement, le ministre propose de ramener la taxe pour tout le monde à 575 euros par an et par véhicule. Le ministre fait observer que cette mesure coûte au gouvernement, mais estime important de faire un geste en faveur du secteur, pour ne pas donner l'impression de favoriser les grosses sociétés.

Amendement n° 6

M. Willem Draps signale qu'il a déposé cet amendement qui se révèle aller dans le même sens que celui du gouvernement, mais se rallie à la proposition faite par le gouvernement. En effet, sa proposition était de descendre jusqu'à 490 euros par an, mais ce chiffre n'est pas l'essentiel. Le

Artikel 10

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 10 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 11

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 12

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 13

Amendement nr. 1

De minister verantwoordt dit amendement van de regering. Tijdens de besprekingen in de commissie heeft de meerderheid zich uitgesproken. Na overleg met de regering stelt de minister voor om de belasting voor iedereen te verlagen tot 575 euro per jaar en per voertuig. De minister merkt op dat deze maatregel de regering geld kost, maar hij vindt het belangrijk om een gebaar te stellen ten gunste van de sector om niet de indruk te wekken dat de grote bedrijven worden bevoordeeld.

Amendement nr. 6

De heer Willem Draps zegt dat hij dit amendement heeft ingediend en dat het in dezelfde richting bleek te gaan als wat de regering wil. Hij stemt echter in met het voorstel van de regering. Zijn voorstel bestond er immers in de belasting te verlagen tot 490 euro per jaar maar dit cijfer is niet het belangrijkste aspect. De volksvertegenwoordiger merkt op

député fait remarquer que le budget taxis rapporte à la Région. En effet, globalement, le service des taxis ne reçoit pas en retour tout ce qu'il paie à la Région. L'orateur estime que cette taxe est d'un autre âge.

Le ministre précise que le Plan taxi prévu par le gouvernement va coûter beaucoup d'argent. Le rapport de la taxe retournera entièrement au secteur des taxis.

M. Christos Doulkeridis remercie le groupe MR de se rallier au gouvernement et remercie le ministre d'avoir fait un geste, qui montre bien l'écoute du gouvernement des délibérations en commission. Il s'agit de montants peu importants, mais qui permettent une certaine latitude au gouvernement dans le secteur.

Votes

L'amendement n° 6 est retiré par ses auteurs.

L'amendement n° 1, remplaçant l'article 13 en projet, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 14

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

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

Article 15

M. Willem Draps demande des explications.

Le ministre signale que la Cour d'arbitrage a rendu un arrêt sur les compétences des régions : c'est le point de départ pour l'utilisateur qui détermine la région compétente. Cet article rencontre donc la jurisprudence de la Cour d'arbitrage.

Vote

L'article 15 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 16

M. Willem Draps demande ce que l'on supprime exac-

dat de taxibegroting het Gewest geld opbrengt. In globaal krijgt de taxidienst niet terug wat de sector aan het Gewest betaalt. De spreker meent dat deze belasting uit een ander tijdperk stamt.

De minister précise que le taxiplan van de regering veel geld zal kosten. De opbrengst van de belasting gaat volkomen terug naar de taxisector.

De heer Christos Doulkeridis dankt de MR-fractie voor de steun aan de regering en dankt de minister dat hij een gebaar stelt. Dit bewijst dat de regering luistert naar wat in de commissie wordt gezegd. Het gaat om vrij lage bedragen die de regering evenwel enige speelruimte geven in de sector.

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt ingetrokken door de indieners.

Amendement nr. 1 ter vervanging van het ontworpen artikel 13 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 14

Dit artikel leidt tot geen opmerkingen.

Stemming

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

Artikel 15

De heer Willem Draps vraagt uitleg.

De minister wijst erop dat het Arbitragehof een arrest over de bevoegdheden van de gewesten uitgevaardigd heeft : het vertrekpunt voor de gebruiker bepaalt het bevoegde gewest. Dit artikel komt dus tegemoet aan de jurisprudentie van het Arbitragehof.

Stemming

Artikel 15 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 16

De heer Willem Draps vraagt wat men precies schrapt in artikel 17 van de bestaande ordonnantie.

tement à l'article 17 de l'ordonnance existante.

Le ministre répond qu'il s'agit, au § 1^{er} de l'article 17, des deuxième, troisième et quatrième alinéas, qui se situent après l'énumération des points 1^o à 9^o du premier alinéa.

Il s'agit de supprimer le principe de taxi-limousine, qui concerne aujourd'hui 19 voitures. En effet, il est impossible de vérifier si le véhicule est suffisamment mis à disposition du public en tant que taxi.

Vote

L'article 16 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 17

Cet article ne suscite presque aucun commentaire.

Vote

L'article 17 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 18

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 18 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 19

M. Willem Draps signale que cet article concerne le changement de livrée des taxis. Dans cet article, le ministre propose un supplément pour ceux qui arborent l'ancienne livrée. L'orateur estime que l'argument de l'utilisation de la voiture de taxi à des fins privées, afin de partir en vacances sans être repéré, est assez farfelu. L'orateur se dit favorable à la livrée unique qui devrait permettre de renforcer l'image et l'identité des taxis bruxellois. L'orateur demande cependant au ministre comment il compte faire usage de son habilitation, et de quelle manière il a l'intention de rédiger son arrêté d'application.

Le ministre rappelle que ce ne sera pas le gouvernement, ni lui, ni ses collaborateurs qui vont choisir la couleur des nouveaux taxis. Le gouvernement attribuera un marché à des designers pour réfléchir à la question. Il faudra une nouvelle identité pour les taxis bruxellois. Cela englobera

De minister antwoordt dat het gaat om de tweede, derde en vierde alinea in § 1 van artikel 17, die volgen op de opsomming van de punten 1^o tot 9^o van de eerste alinea.

Het is de bedoeling om het principe van de taxi-limousine te doen verdwijnen. Het gaat vandaag om 19 wagens. Het is immers onmogelijk om na te gaan of het voertuig voldoende als taxi ter beschikking gesteld wordt van het publiek.

Stemming

Artikel 16 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 17

Dit artikel leidt tot geen opmerkingen.

Stemming

Artikel 17 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 18

Dit artikel leidt tot geen opmerkingen.

Stemming

Artikel 18 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 19

De heer Willem Draps wijst erop dat dit artikel betrekking heeft op het nieuwe uitzicht van de taxi's. In dat artikel stelt de minister een supplement voor voor degenen die nog met de oude kleuren rijden. De spreker vindt het argument van het gebruik van de taxi voor private doeleinden, te weten om op vakantie te gaan zonder op te vallen, knotsgek. De spreker is voorstander van dezelfde kleuren om het imago en de identiteit van de Brusselse taxi's te verbeteren. De spreker vraagt de minister hoe hij gebruik denkt te maken van zijn machtiging en op welke wijze hij zijn uitvoeringsbesluit zal opstellen.

De minister herinnert eraan dat noch de regering noch hijzelf noch zijn medewerkers de kleur van de nieuwe taxi's zullen kiezen. De regering zal een opdracht toewijzen aan designers om over deze kwestie na te denken. Er is nood aan een nieuwe identiteit voor de Brusselse taxi's. Het zal om een totaalconcept gaan, met een bijzondere look voor

tout un concept, avec un look particulier pour les emplacements de stationnement, les bornes d'arrêt de taxis, les uniformes des stewards, etc. Le ministre a récemment participé à Anvers à une table ronde organisée par Wim Faber, un spécialiste internationalement reconnu dans le monde du taxi, avec plusieurs instituts supérieurs de design, de Valenciennes, Anvers et Eindhoven. Il y avait lors de ce congrès des représentants des taxis bruxellois. Les principaux arguments évoqués sont ceux du prix. Le gouvernement interviendra dans ce prix.

Concrètement, cela fait partie d'un marché global. Mais il ne s'agira pas de taxis roses, comme à Londres.

M. Willem Draps souhaite que le ministre fasse dans la sobriété pour ce qui concerne les emplacements de stationnement. Il faudrait quelque chose de léger, sans surcharger l'espace public avec des poteaux publicitaires.

Le ministre ajoute que l'on intégrera à ces emplacements de stationnement des bornes multimédia.

M. Willem Draps demande si c'est aussi par cette disposition que le ministre permettra aux taxis d'arborer de la publicité ?

Le ministre répond par la négative, cette disposition se trouvera reprise à l'article 23 en projet.

Mme Viviane Teitelbaum demande au ministre s'il tiendra compte des chauffeurs de limousine. Que va-t-il se passer des chauffeurs qui utilisent leur voiture comme voiture personnelle, et qui paient à cette fin une taxe de circulation ?

Le ministre répond qu'il s'agira soit d'une peinture soit d'un pelliculage. Cette dernière solution permettrait peut-être à des chauffeurs de taxis d'utiliser leur véhicule comme voiture personnelle.

M. Willem Draps rappelle que la taxe de circulation est déductible en tant que frais professionnels, ce n'est pas un sauf-conduit qui permet d'utiliser à l'envi sa voiture professionnelle comme véhicule privé.

Le système que souhaite imposer le ministre nécessitera-t-il une période de transition ? En effet, la flotte des véhicules de taxis bruxellois compte environ 1.300 véhicules. Si on veut obtenir un effet d'image, il faudra que ce changement de livrée se fasse rapidement, et pas en sept ans, qui représente la durée de vie d'un véhicule de taxi.

Par ailleurs, le système du pelliculage n'est pas un système durable : en effet, après quelques mois on constate que l'aspect est défraîchi. Pour bien faire, il faudrait passer le véhicule en cabine de peinture, qui est un système qui

de parkeerplaatsen, de haltes van de taxi's, de uniformen van de stewards, enz. De minister heeft onlangs deel genomen in Antwerpen aan een rondetafel georganiseerd door Wim Faber, een deskundige die internationaal erkend is in de taxiwereld, en met verschillende hogescholen voor design uit Valenciennes, Antwerpen en Eindhoven. Op dit congres waren ook vertegenwoordigers van de Brusselse taxi's. De voornaamste aangevoerde argumenten zijn de argumenten op het vlak van de prijs. De regering zal bijdragen in deze prijs.

Concreet gezien maakt dat deel uit van een algemene opdracht. Het zal niet gaan om roze taxi's zoals in Londen.

De heer Willem Draps vraagt dat de minister zou zorgen voor sobere parkeerplaatsen. Men moet iets discreet hebben waarbij de openbare ruimte niet te veel gevuld wordt met publiciteitspalen.

De minister voegt eraan toe dat bij deze parkeerplaatsen ook multimedialen gevoegd zullen worden.

De heer Willem Draps vraagt of de minister ook via deze bepaling de taxi's de mogelijkheid zal geven om reclame te maken ?

De minister antwoordt ontkennend. Deze bepaling zal opgenomen worden in het ontworpen artikel 23.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt de minister of hij rekening zal houden met de chauffeurs van limousines. Wat gebeurt er met de chauffeurs die hun taxi als persoonlijk voertuig gebruiken en die daartoe verkeersbelasting betalen ?

De minister antwoordt dat het gaat om verf of om plasticisering. Met deze laatste oplossing kunnen taxichauffeurs misschien hun voertuig als persoonlijk voertuig gebruiken.

De heer Willem Draps herinnert eraan dat de verkeersbelasting als beroepskost aftrekbaar is, wat echter geen vrijgeleide is om zijn beroepsvoertuig zonder beperking als privé-voertuig te gebruiken.

Zal het systeem van de minister een overgangperiode vereisen ? Er zijn ongeveer 1.300 Brusselse taxi's. Als men het imago wil verbeteren, moeten deze kleuren snel veranderd worden en niet over een periode van zeven jaar, wat de levensduur van een taxivoertuig is.

Het systeem van de plasticisering is overigens geen duurzaam systeem. Na enkele maanden stelt men vast dat het nieuwe er af is. Om goed te doen, zou men het voertuig in een verfspuitcabine moeten brengen, wat zeer veel geld kost.

coûte très cher.

Le ministre rappelle que cette opération sera subsidiée par la Région : on utilisera probablement les couloirs de peinture de la STIB. Enfin, on pourra en faire un projet d'économie sociale, éventuellement subsidié par le Fédéral. Il est certain qu'il faudra travailler dans un délai court.

M. Christos Doulkeridis fait remarquer que l'article en projet n'est qu'une habilitation au gouvernement de travailler par arrêté. On ne saurait pas aller plus en détail dans la présente discussion. Il est bien que le ministre rappelle certaines valeurs : d'une part que la Région aidera les exploitants à changer cette livrée, et que deuxièmement ce système s'inscrit dans une professionnalisation du secteur.

M. Willem Draps demande si le ministre a bien perçu l'ampleur de la tâche qui l'attend : en effet, les taxis bruxellois sont loin d'avoir une carrosserie impeccable. Avant de passer en couloir de peinture, il faudra débosser la carrosserie. Cela risque de coûter d'autant plus cher, et c'est le contribuable qui paiera. Le coût de toute cette opération risque d'être disproportionné par rapport à la taxe que rapportera le service de taxis.

Le ministre demande un peu de patience. Lors de la sortie des arrêtés, on verra quelles solutions seront adoptées.

Vote

L'article 19 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

M. Willem Draps souhaite justifier son abstention par le fait qu'il ne voit pas comment cet article pourra être suivi d'effet. Le groupe MR restera prudent quant à l'arrêté que prendra le ministre à ce sujet.

Article 20

Amendement n° 7

Mme Viviane Teitelbaum explique que son amendement n° 7 vise à rajouter, au sein du conseil de discipline, un représentant des centraux téléphoniques. En effet, il paraît aberrant d'ignorer le rôle des centraux téléphoniques dans le fonctionnement du taxi à Bruxelles, et dans leur contrôle de qualité qu'ils exercent à l'égard des chauffeurs.

Le ministre propose à la commission le rejet de cet amendement. En effet, celui-ci soulève deux problèmes : d'une part il n'existe pas de lien structurel entre les centraux, l'administration et les chauffeurs, et d'autre part il faut un projet d'ordonnance réglant les centraux télépho-

De minister herinnert eraan dat het Gewest deze operatie zal subsidiëren. Men zal waarschijnlijk de verfcabines van de MIVB gebruiken. Men zou er tot slot een project van sociale economie van kunnen maken, dat eventueel door de federale overheid gesubsidieerd kan worden. Het is zeker dat men binnen een korte termijn moet handelen.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat het ontworpen artikel de regering de machtiging geeft om besluiten te nemen. Men kan niet verder in detail treden in deze discussie. Het is goed dat de minister bepaalde waarden in herinnering brengt: enerzijds zal het Gewest de exploitanten helpen om de kleuren te veranderen en anderzijds past dit systeem in het kader van een professionalisering van de sector.

De heer Willem Draps vraagt of de minister zich bewust is van de omvang van zijn taak. Het koetswerk van de Brusselse taxi's is helemaal niet in perfecte staat. Voordat de wagens in een verfcabine gaan, moet het koetswerk opgelapt worden. Dat zal veel geld kosten en de belastingplichtige mag daarvoor opdraaien. De kosten van deze operatie riskeren niet in verhouding te staan tot de belasting die de taxidienst zal opbrengen.

De minister vraagt om een beetje geduld. Bij de uitvaardiging van de besluiten zal men zien welke oplossingen gekozen zijn.

Stemming

Artikel 19 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 3 onthoudingen.

De heer Willem Draps verantwoordt zijn onthouding omdat hij niet inziet hoe dit artikel uitgevoerd kan worden. De MR-fractie zal het besluit van de minister in dat verband met argusogen volgen.

Artikel 20

Amendement nr. 7

Mevrouw Viviane Teitelbaum legt uit dat haar amendement nr. 7 ertoe strekt om binnen de tuchtraad een vertegenwoordiger van de telefooncentrales binnen te halen. Het is immers absurd om de rol van de telefooncentrales in de werking van de taxisector in Brussel niet te willen zien. Zij oefenen een kwaliteitscontrole ten aanzien van de chauffeurs uit.

De minister stelt de commissie voor om dit amendement te verwerpen. Het doet immers twee problemen rijzen : enerzijds bestaat er geen structureel verband tussen de centrales, het bestuur en de chauffeurs, en anderzijds is er nood aan een ontwerp van ordonnantie houdende regeling van de telefooncentrales. Dit ontwerp wordt voorbereid, maar

niques : celui-ci est en projet, mais il nécessitera au préalable la conclusion d'un accord de coopération entre les régions.

Mme Anne-Sylvie Mouzon s'interroge sur le libellé de l'article 20 en projet, qui dispose que le conseil est composé de manière paritaire, or cet article prévoit trois catégories de représentants. Comment peut-on faire quelque chose de paritaire à trois ?

Le ministre répond qu'il s'agit de trois composantes qui devront être représentées par le même nombre de représentants.

M. Willem Draps a bien entendu la réponse du ministre concernant son amendement. Mais le ministre peut-il confirmer qu'un service de taxi de qualité ne peut se concevoir sans le rôle d'un central téléphonique ? Par ailleurs, l'obtention d'une autorisation d'exploiter ne pourrait-elle pas dans le futur être soumise à l'adhésion à un central téléphonique ?

Le ministre répond par l'affirmative, ceci est d'ailleurs repris dans le Plan taxi. Mais le projet d'ordonnance sur les centraux téléphoniques n'a pas pu se faire concomitamment au présent projet, vu qu'il est soumis au préalable à un accord de coopération.

Votes

L'amendement n° 7 est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article 20 est adopté par 10 voix contre 3.

Article 21

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 21 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 22

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 22 est adopté à l'unanimité des 13 membres pré-

erst moet een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten gesloten worden.

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon heeft vragen bij de tekst van het ontworpen artikel 20 waarin bepaald wordt dat de raad paritair samengesteld wordt. Dit artikel voorziet echter in drie categorieën vertegenwoordigers. Hoe kan men iets paritair samenstellen met drie?

De minister antwoordt dat het om drie categorieën gaat die door eenzelfde aantal vertegenwoordigers vertegenwoordigd moeten worden.

De heer Willem Draps heeft akte genomen van het antwoord van de minister over zijn amendement. Kan de minister bevestigen dat een kwaliteitsvolle taxidienst mogelijk is zonder de hulp van een telefooncentrale ? Kan men in de toekomst de exploitatievergunning niet onderwerpen aan de toetreding tot een telefooncentrale ?

De minister antwoordt bevestigend, dat is trouwens opgenomen in het taxiplan. Het ontwerp van ordonnantie betreffende de telefooncentrales kon niet samen met dit ontwerp voorgelegd worden, omdat er eerst een samenwerkingsakkoord gesloten moet worden.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 20 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

Artikel 21

Dit artikel leidt tot geen opmerkingen.

Stemming

Artikel 21 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 22

Dit artikel leidt tot geen opmerkingen.

Stemming

Artikel 22 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

sents.

Article 23

Mme Viviane Teitelbaum soulève le problème que pose la publicité pour le service de taxi. L'article précise que des modalités précises seront déterminées par le gouvernement. Une fois ces règles déterminées, qui les fera respecter ? Y aura-t-il un organe de contrôle ? Comment sera-t-il constitué ?

Le ministre souhaite que la publicité sur les taxis se fasse de manière uniforme. Il n'est pas question de transformer les taxis bruxellois en saucisses géantes. Il faut une manière uniforme de concevoir la publicité. Mais il n'y aura pas d'organe suprême qui décidera quelles sont les « bonnes » et « mauvaises » publicités.

Mme Viviane Teitelbaum demande, puisqu'il n'y a pas d'organe suprême chargé de vérifier la conformité, comment le ministre compte structurer cette publicité.

Le ministre répond que l'on demandera au designer, qui établira la livrée, un moyen d'intégrer la publicité de manière harmonieuse.

M. Willem Draps fait remarquer que l'article concerne non seulement les taxis, mais également les locations de voitures avec chauffeur : ne pourrait-on pas supprimer les mots « ou d'un service de location de voitures avec chauffeur » ?

Le ministre propose de laisser le texte en l'état. Si l'exploitant le demande, pourquoi ne pas l'autoriser ?

M. Willem Draps reconnaît qu'il faut laisser la liberté aux exploitants de choisir ou pas de mettre la publicité. Puisqu'il n'y aura aucune obligation, l'intervenant se rallie à l'opinion du ministre.

M. Christos Doulkeridis relaie les propos que Mme Céline Delforge avait tenus lors de la discussion générale. Pourquoi faudrait-il multiplier dans la ville les supports de publicité ? Mais l'orateur entend bien la nécessité économique pour les exploitants de taxi de mettre de la publicité. Ce faisant, il y aurait peut-être moyen d'envisager de faire de la publicité « culturelle ». Il faudrait mener une réflexion la plus publique possible sur la publicité pour des objets de promotion autres que consommateurs, dont notre environnement est déjà amplement pollué.

Le ministre prend acte des considérations exprimées par M. Doulkeridis.

Vote

L'article 23 est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

Artikel 23

Mevrouw Viviane Teitelbaum wijst op het probleem van de reclame voor de taxidienst. Het artikel preciseert dat de regering de precieze voorwaarden zal bepalen. Eens die regels opgesteld zijn, wie zal die doen naleven ? Komt er een controleorgaan? Hoe zal dat samengesteld worden ?

De minister wenst dat de reclame op de taxi's uniform wordt. De Brusselse taxi's mogen in geen geval reusachtige worsten worden. De reclame moet een uniform concept worden. Er komt echter geen orgaan dat zal beslissen wat « slechte » en « goede » reclame is.

Mevrouw Viviane Teitelbaum vraagt, aangezien er geen orgaan is dat belast wordt met het toezicht op de conformiteit, hoe de minister structuur denkt te brengen in deze reclame.

De minister antwoordt dat men de designer die de kleuren zal bepalen, zal vragen om een middel te vinden om de reclame op harmonieuze wijze te integreren.

De heer Willem Draps wijst erop dat het artikel niet enkel op de taxi's betrekking heeft, maar ook op de verhuur van wagens met chauffeur: zou men niet beter de woorden « met betrekking tot de verhuurdienst van wagens met chauffeur » schrappen ?

De minister stelt voor om de tekst zo te laten. Indien de exploitant het vraagt, waarom zou men hem geen vergunning geven ?

De heer Willem Draps geeft toe dat de exploitanten de vrijheid moeten krijgen om al dan niet reclame aan te brengen. Aangezien er geen enkele verplichting zal zijn, is de spreker het eens met de minister.

De heer Christos Doulkeridis is het eens met wat mevrouw Céline Delforge gezegd heeft tijdens de algemene bespreking. Waarom in de stad de reclamedragers uitbreiden ? De spreker begrijpt natuurlijk wel de economische noodzaak van reclame voor de taxi-exploitanten. Op die manier kan ook « culturele » reclame overwogen worden. Men moet een zo openbaar mogelijke gedachtewisseling voeren over de reclame die geen consumptiereclame is. Onze omgeving is daar al van verzadigd.

De minister neemt akte van de overwegingen van de heer Doulkeridis.

Stemming

Artikel 23 wordt aangenomen met 10 stemmen, bij 3 onthoudingen.

Article 24

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 24 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 25

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 25 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 26

Mme Anne-Sylvie Mouzon s'interroge sur le terme « préqualifiés ».

M. Willem Draps répond que ce terme se trouvait déjà repris à l'article 37 de l'ordonnance en vigueur.

Mme Anne-Sylvie Mouzon suggère, pour ne pas alourdir la phrase en français, de remplacer les termes « les fonctionnaires et agents préqualifiés » par « ces fonctionnaires et agents ».

M. Willem Draps ne voit vraiment pas pourquoi il faudrait modifier ce terme. Le mot « préqualifiés » signifie « qualifiés ci-avant ». Il n'y a rien qui prête à confusion.

Le ministre fait observer que le Conseil d'Etat n'avait fait aucune remarque à ce sujet. Il suggère donc de laisser l'article en l'état.

M. Jacques De Coster abonde dans le sens de Mme Anne-Sylvie Mouzon. Il est important de débarrasser le texte de tous les termes qui sont inappropriés.

M. Willem Draps suggère d'accepter la remarque de Mme Mouzon sous réserve d'un examen plus approfondi par les services. En tout état de cause, le texte néerlandais restera inchangé (assentiment).

Vote

L'article 26, moyennant une modification technique faite sous réserve d'approbation par les services, est adopté

Artikel 24

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Artikel 24 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 25

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Artikel 25 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 26

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon heeft vragen bij het woord « préqualifiés » in de Franse tekst.

De heer Willem Draps antwoordt dat dit woord reeds in artikel 37 van de vigerende ordonnantie staat.

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon stelt voor om de woorden « *les fonctionnaires et agents préqualifiés* » in de Franse tekst te vervangen door « *ces fonctionnaires et agents* ».

De heer Willem Draps ziet niet in waarom men dit woord zou moeten wijzigen. Het woord « préqualifiés » betekent « qualifiés ci-avant ». Er is geen verwarring mogelijk.

De minister zegt dat de Raad van State daarover geen opmerking gemaakt heeft. Hij stelt dus voor om het artikel zo te laten.

De heer Jacques De Coster is het eens met mevrouw Anne-Sylvie Mouzon. De tekst moet verlost worden van alle woorden die niet gepast zijn.

De heer Willem Draps stelt voor om de opmerking van mevrouw Mouzon goed te keuren onder voorbehoud van een grondige onderzoek door de diensten. De Nederlandse tekst blijft in ieder geval ongewijzigd (instemming).

Stemming

Artikel 26 wordt met een technische wijziging onder voorbehoud van de goedkeuring door de diensten aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 27

M. Willem Draps fait remarquer qu'il s'agit ici de l'abrogation de certains articles transitoires qui concernaient encore l'ancien règlement d'agglomération. L'orateur rend hommage au ministre qui supprime ces articles inutiles.

Vote

L'article 27 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 28

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 28 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 29

M. Willem Draps fait remarquer que cet article concerne le regroupement des entreprises de taxis.

Cet article ne suscite aucun autre commentaire.

Vote

L'article 29 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 30

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 30 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 31

Artikel 27

De heer Willem Draps wijst erop dat het hier gaat om de opheffing van bepaalde overgangsartikelen die nog betrekking hadden op de voormalige agglomeratieverordening. De spreker brengt hulde aan de minister die deze nutteloze artikelen schrapt.

Stemming

Artikel 27 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 28

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Artikel 28 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 29

De heer Willem Draps wijst erop dat dit artikel betrekking heeft op de hergroepering van taxibedrijven.

Dit artikel lokt geen andere opmerkingen uit.

Stemming

Artikel 29 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 30

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Stemming

Artikel 30 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 31

Dit artikel lokt geen opmerkingen uit.

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 31 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

V. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

– Confiance est faite aux corapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Corapporteurs,

Rachid MADRANE
Carla DEJONGHE

Le Président,

Willem DRAPS

Stemming

Artikel 31 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

V. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het aldus geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

– Vertrouwen wordt geschonken aan de mede-rapporteurs voor het opstellen van het verslag.

De Mede-Rapporteurs,

Rachid MADRANE
Carla DEJONGHE

De Voorzitter,

Willem DRAPS

VI. Texte adopté par la commission

Article 1^{er}

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

Article 2

L'article 2, 4^o 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^o 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^{er} janvier et le 31 mars de chaque année, chaque exploitant est tenu de communiquer à l'Administration un certificat de bonnes vie et mœurs, modèle 1, datant de moins de trois mois, 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. ».

Article 5

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

« 4^o 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, sauf si l'exploitant peut faire valoir des motifs économiques ou sociaux exceptionnels dûment justifiés. ».

Article 6

L'article 7, § 4, alinéa 1^{er} de la même ordonnance est complété par le texte suivant :

« 8^o si l'exploitant ne réserve aucune suite à une convocation ou à une demande de renseignements de l'Ad-

VI. Tekst aangenomen door de commissie

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 2, 4^o 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^o 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 31 maart van elk jaar moet elke exploitant aan de Administratie een bewijs van goed gedrag en zeden, model 1, dat minder dan drie maanden oud is, 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. ».

Artikel 5

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

« 4^o indien het voertuig niet genoeg ter beschikking van het publiek werd gesteld tijdens de gehele duur van de vergunning waarvoor de hernieuwing wordt gevraagd, behalve als de exploitant zich kan beroepen op uitzonderlijke economisch of sociaal verantwoorde redenen. ».

Artikel 6

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

« 8^o indien de exploitant geen enkel gevolg geeft aan een oproeping of een verzoek om inlichtingen van de Ad-

ministration 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^{er} devient le paragraphe 1^{er};
- 2°) il est inséré un paragraphe 2 nouveau libellé comme suit :

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

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. ».

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

ministratie 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 :

« § 2. – 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. ».

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

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^{er} » sont remplacés par les mots : « par dérogation au paragraphe 1^{er} »;
- 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. ».

Article 9

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 10*ter* nouveau libellé comme suit :

« Art. 10*ter*. – 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. ».

20 % van het aantal voertuigen dat normaal ingezet wordt voor de exploitatie van de dienst wanneer deze meer dan tien voertuigen exploiteert. ».

3°) de 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. ».

Artikel 9

In dezelfde ordonnantie wordt een nieuw artikel 10*ter* ingevoegd, dat als volgt luidt :

« Art. 10*ter*. – 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. Bij een fusie wordt de duur van de gegroepeerde vergunning deze van die vergunning, uitgereikt aan de gefuseerde rechtspersonen, die eerst komt te vervallen. ».

Article 10

L'article 11, § 1^{er} de la même ordonnance est rétabli avec le texte suivant :

« § 1^{er}. – 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'ex- ploitant 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 *2bis* nouveau libellé comme suit :

« § *2bis*. – 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. ».

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^{er} de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

Artikel 10

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

« § 1. – 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 *2bis* toegevoegd, die als volgt luidt :

« § *2bis*. – 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. ».

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 :

« La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 575 euros par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation. ».

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'utilisateur » sont insérés entre les mots « le point de départ » et les mots « est situé ».

Article 16

A l'article 17, § 1^{er}, les alinéas 2, 3 et 4 sont abrogés.

Article 17

L'article 17, § 2, alinéa 1^{er} 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^o de la même ordonnance, les mots « à dater du 1^{er} janvier 2005, » sont supprimés.

Article 19

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

« 2^o 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. ».

« De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 575 euro per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld 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. – 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^o 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^o van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« 2^o 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. ».

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 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 :

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 bekwaamheidstesten 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 bekwaamheidstest 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 opgeheven.

Artikel 23

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

« 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^{er} de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

a) au point 1, les montants de « 18,60 euros » et « 37,50 euros » sont remplacés par les montants respectifs de « 19 euros » et « 38 euros »;

b) il est inséré un point *1bis* libellé comme suit :

« *1bis.* inscription aux tests comportementaux : 20 euros »;

c) au point 2, b), le montant de « 10 euros » est remplacé par le montant de « 30 euros »;

d) au point 3, b), le montant de « 10 euros » est remplacé par le montant de « 20 euros »;

e) au point 4, b), les montants de « 12,50 euros » sont remplacés par les montants de « 37,50 euros »;

f) au point 4, c), les montants de « 75 euros » et de « 40 euros » sont remplacés par le même montant de « 100 euros »;

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

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 euros;

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

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 :

« 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 euro » en « 37,50 euro » vervangen door de respectieve bedragen « 19 euro » en « 38 euro »;

b) er wordt een punt *1bis* toegevoegd, dat als volgt luidt :

« *1bis.* inschrijving voor de gedragstesten : 20 euro »;

c) in punt 2, b) wordt het bedrag « 10 euro » vervangen door het bedrag « 30 euro »;

d) in punt 3, b) wordt het bedrag « 10 euro » vervangen door het bedrag « 20 euro »;

e) in punt 4, b) wordt de bedragen « 12,50 euro » vervangen door de bedragen « 37,50 euro »;

f) in punt 4, c) worden de bedragen « 75 euro » en « 40 euro » vervangen door hetzelfde bedrag « 100 euro »;

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

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

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

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

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

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 :

« Le gouvernement est habilité à adapter au maximum tous les deux ans, les montants visés à l'alinéa 1^{er} 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^{er} en rapport avec les infractions d'ordre administratif constatées, en respectant les conditions suivantes :

- le montant des amendes visées à l'alinéa 1^{er} ne peut dépasser 500 euros 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 euros ni supérieur à 100 euros. ».

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, 41 et 42, alinéa 1^{er} 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 déli-

« 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 euro 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 euro en niet hoger dan 100 euro zijn. ».

Artikel 26

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

« De hiertoe bevoegde ambtenaren en beampten 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 afge-

vrées 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*bis* 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*ter* 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^{er}, 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*.

geven 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*bis* 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*ter* 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*.

Annexes

Annexe 1

Amendements

N° 1 du Gouvernement

Article 13

Remplacer l'article 13 par la disposition suivante :

« Article 13. – L'article 14, alinéa 1^{er} de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 575 euros par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation. ». ».

JUSTIFICATION

Lors des discussions en commission de l'Infrastructure, il a été répété à plusieurs reprises qu'une réduction générale des charges est un facteur très important pour l'ensemble du secteur des taxis. Cet objectif bénéficie du soutien du Gouvernement.

On peut considérer que les désagréments et le surcoût engendrés par le morcellement du secteur sont des raisons suffisantes pour les exploitants d'user de la possibilité de recourir au regroupement, tel que repris à l'article 9.

Il est dès lors préférable de remplacer le caractère dégressif de la taxe régionale par une mesure linéaire dont tous les exploitants peuvent bénéficier, quel que soit le nombre de véhicules concerné par leur autorisation. Ainsi disparaît l'impression que les petites sociétés de taxis seraient lésées, ce qui n'était d'ailleurs en aucun cas l'objectif.

N° 2 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 4

Remplacer l'article 4 par la disposition suivante :

« Article 4. – L'article 7, § 2 de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« Entre le 1^{er} janvier et le 31 mars de chaque année, chaque exploitant est tenu de communiquer à l'Administration un certificat de bonnes vie et mœurs, modèle 1, datant de moins de 3 mois, 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. ». ».

Bijlagen

Bijlage 1

Amendementen

Nr. 1 van de Regering

Artikel 13

Artikel 13 door de volgende bepaling te vervangen :

« Artikel 13. – Artikel 14, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 575 euro per jaar en per in de akte van de vergunning bedoeld voertuig. ». ».

VERANTWOORDING

Tijdens de bespreking in de commissie Infrastructuur werd herhaaldelijk gesteld dat een algemene lastenverlaging voor de taxisector in zijn totaliteit heel belangrijk is. Een doelstelling die door de Regering wordt ondersteund.

Daarnaast kan ervan uitgegaan worden dat de ongemakken en de meerkost die wordt veroorzaakt door het versnipperde karakter van de taxisector op zich voldoende reden vormen voor de exploitanten om gebruik te maken van de mogelijkheid tot hergroepering zoals die in artikel 9 werd opgenomen.

In dit licht is het beter om het degressieve karakter van de gewesttaks te vervangen door een lineaire maatregel waarvan alle exploitanten kunnen genieten, ongeacht het aantal voertuigen waarop hun vergunning slaat. Op die wijze wordt de indruk weggenomen dat de kleine taxi-ondernemingen zouden benadeeld worden, wat geenszins de bedoeling was.

Nr. 2 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 4

Artikel 4 door de volgende bepaling te vervangen :

« Artikel 4. – Artikel 7, § 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« Tussen 1 januari en 31 maart van elk jaar moet elke exploitant aan de Administratie een bewijs van goed gedrag en zeden, model 1, van minder dan drie maanden oud, 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. ». ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 3 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 5

Supprimer l'article 5.

JUSTIFICATION

Le maintien du texte actuel se justifie en ce qu'il permet dans des circonstances exceptionnelles (maladie longue durée) à un exploitant de conserver son autorisation.

N° 4 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 8

Remplacer l'article 8 par la disposition suivante :

« Article 8. – *L'article 10bis de la même ordonnance est modifié de la manière suivante :*

Au 1°, les mots « dont la revalidation annuelle de son autorisation » sont supprimés. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 5 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 8bis (nouveau)

Insérer un article 8bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Article 8bis. – *A l'article 10bis de la même ordonnance, les mots « et qui cesse définitivement d'exploiter un service de taxi » sont remplacés par les mots « et qui cesse définitivement d'exploiter un service de taxi ou qui réduit de manière définitive le nombre des autorisations qu'il détient ».* ».

VERANTWOORDING

Zal worden gegeven tijdens de vergadering.

Nr. 3 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 5

Dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het behoud van de huidige tekst is verantwoord omdat het in uitzonderlijke omstandigheden (langdurige ziekte) aan een exploitant de mogelijkheid geeft om zijn vergunning te behouden.

Nr. 4 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 8

Artikel 8 te vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 8. – *Artikel 10bis van de ordonnantie wordt als volgt gewijzigd :*

In 1° vervallen de volgende woorden « waaronder de jaarlijkse geldigheidsverklaring van zijn vergunning ». ».

VERANTWOORDING

Zal worden gegeven tijdens de vergadering.

Nr. 5 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 8bis (nieuw)

Een nieuw artikel 8bis in te voegen, luidend als volgt :

« Artikel 8bis. – *In artikel 10bis van dezelfde ordonnantie worden de woorden « en die definitief zijn exploitatieactiviteiten stopt » vervangen door de woorden « en die definitief zijn exploitatieactiviteiten stopt of het aantal vergunningen waarover hij beschikt definitief vermindert ».* ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 6 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 13

Remplacer l'article 13 par la disposition suivante :

« Article 13. – L'article 14, alinéa 1^{er} de la même ordonnance est remplacé par le texte suivant :

« La taxe mentionnée à l'article 13 est fixée à 490 euros par an et par véhicule visé dans l'acte d'autorisation. ». ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 7 de M. Willem DRAPS et Mme Viviane TEITELBAUM

Article 20

Ajouter un troisième tiret, rédigé comme suit :

« – un ou des représentants de centraux téléphoniques remplissant les conditions d'agrégation fixées par le Gouvernement. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

VERANTWOORDING

Zal worden gegeven tijdens de vergadering.

Nr. 6 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 13

Artikel 13 door de volgende bepaling te vervangen :

« Artikel 13. – Artikel 14, lid 1 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen door de volgende tekst :

« De in artikel 13 vermelde taks is vastgelegd op 490 euro per jaar en per in de akte van vergunning bedoeld voertuig. ». ».

VERANTWOORDING

Zal worden gegeven tijdens de vergadering.

Nr. 7 van de heer Willem DRAPS en mevrouw Viviane TEITELBAUM

Artikel 20

Een derde streepje toe te voegen, luidend :

« – een of meer vertegenwoordigers van de telefooncentrales die aan de door de regering vastgestelde erkenningsvoorwaarden voldoen. ».

VERANTWOORDING

Zal worden gegeven tijdens de vergadering.

Annexe 2AVIS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
DE LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE

19 janvier 2006

Saisine

Le 19 décembre 2005, le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la Mobilité d'une demande d'avis relative à l'avant-projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de véhicules avec chauffeur.

Suite à l'examen auquel a procédé son Bureau lors de sa réunion du 9 janvier 2006, et après avoir entendu ce 19 janvier, l'exposé du représentant du Ministre en charge de la Mobilité, le Conseil Economique et Social formule l'avis suivant.

Avis*1. Considérations générales*

Le Conseil approuve les objectifs de l'avant-projet d'ordonnance visant à apporter une solution aux difficultés nées de la pratique, d'une part, et afin de tenir compte de la modification d'autres réglementations ayant une incidence sur la matière examinée, d'autre part.

En effet, le Conseil considère qu'à côté d'un certain nombre d'exploitants appliquant la législation belge régulièrement, d'autres pratiques anormales méritent d'être éradiquées. Ce qui semble être la volonté de l'avant-projet d'ordonnance, volonté à laquelle le Conseil souscrit.

Le Conseil se rallie également à la volonté du Gouvernement visant à mettre fin au commerce des autorisations ainsi qu'à celle de réaffirmer le caractère d'intérêt public du service de taxis et son implication dans la solution à apporter aux problèmes de mobilité à Bruxelles.

*2. Considérations particulières**Article 4*

Le Conseil relève favorablement que, dans un souci de simplification administrative, l'exploitant soit dispensé de joindre à sa demande les documents qui sont déjà par ailleurs en possession du Ministère. Cette dispense rencontre ainsi la demande des interlocuteurs sociaux exprimée dans le point 2.5 de leur note de réflexion du 1^{er} juillet 2004 rédigée dans le cadre du Contrat pour l'Economie et l'Emploi.

Article 11

Les organisations de classes moyennes font observer que les termes « *la preuve de l'engagement* » doivent être compris au sens large et recouvrir toutes les conventions d'engagement et de collaboration sous contrat, en ce compris avec des indépendants.

Bijlage 2ADVIES VAN DE ECONOMISCHE EN
SOCIALE RAAD VOOR HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

19 januari 2006

Aanhangingsmaking

Op 19 december 2005 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit een adviesaanvraag ontvangen inzake het 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.

Nadat zijn Bureau dit thema tijdens zijn zitting van 9 januari 2006 heeft onderzocht en nadat de Raad deze 19 januari de uiteenzetting van een vertegenwoordiger van de Minister belast met Mobiliteit heeft gehoord, formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Advies*1. Algemene beschouwingen*

De Raad kan zich vinden in het opzet van deze ontwerpordonnantie om een oplossing te brengen voor de problemen die voortvloeien uit de praktijk enerzijds en teneinde rekening te houden met de wijzigingen in andere reglementeringen die een invloed hebben op de onderzochte materies anderzijds.

De Raad is immers van oordeel dat naast een bepaald aantal exploitanten die de Belgische wetgeving volgens de regels toepassen, andere abnormale praktijken verdienen te worden uitgeroeid. Dit lijkt de wil van het voorontwerp van ordonnantie te zijn, een wil die de Raad onderschrijft.

De Raad schaart zich dan ook achter de wil van de Regering om onder andere de handel rond vergunningen tegen te gaan alsook achter deze om het karakter van openbaar nut van de taxi's en de betrokkenheid ervan in de oplossing voor de Brusselse mobiliteitsproblemen duidelijker in de verf te zetten.

*2. Bijzondere beschouwingen**Artikel 4*

De Raad verheugt zich in het feit dat dit deel van het voorontwerp de exploitant ervan vrijstelt documenten over te maken die al in het bezit zijn van het Ministerie. Deze vrijstelling komt zo tegemoet aan de vraag van de Brusselse sociale partners naar administratieve vereenvoudiging zoals opgenomen onder punt 2.5 van hun reflectienota van 1 juli 2004 in het kader van het Contract voor de Economie en de Werkgelegenheid in Brussel.

Artikel 11

De middenstandsorganisaties merken op dat de woorden « *het bewijs in dienst te hebben* » in de ruime zin dienen te worden begrepen en dus elke dienstovereenkomst en samenwerking onder contract omvatten, met inbegrip van deze met zelfstandigen.

Article 13

Le Conseil fait observer que la dégressivité prévue de la taxe annuelle et indivisible à l'occasion du renouvellement du permis d'exploitation privilégie trop les importantes sociétés de taxis et défavorise les chauffeurs de taxis indépendants ainsi que les petites structures.

Article 19

Le Conseil approuve les dispositions de l'article qui visent à imposer, par voie d'arrêté, aux exploitants des services de taxis, une couleur ou de revêtir une livrée pour leurs véhicules en vue de permettre une reconnaissance rapide et aisée dans la circulation.

Dans la mise en application de ces dispositions, le Conseil demande que leur coût soit limité pour l'exploitant et/ou qu'une période transitoire d'une longueur suffisante soit prévue en vue de pouvoir adapter le parc automobile aux exigences de la disposition.

Article 20

Le Conseil approuve la création du Conseil de discipline régional.

Il demande toutefois que la composition de celui-ci ne soit pas déjà précisé dans l'ordonnance.

Il propose à cet égard que le 2^{ème} alinéa de l'article mentionne : « *Le Conseil est composé de représentants de de l'Administration, de représentants des exploitants de services de taxis, de représentants des chauffeurs de taxis, et d'un magistrat ...* ».

Le Conseil considère par ailleurs que la représentation des exploitants doit être désignée par les organisations représentatives des employeurs et celle des chauffeurs par les organisations représentatives des travailleurs.

Le Conseil demande à être consulté sur les arrêtés d'exécution de l'ordonnance.

Article 23

Le Conseil s'interroge sur l'autorisation d'apposer de la publicité sur les véhicules, laquelle irait à l'encontre de la volonté indiquée par ailleurs (article 28, alinéa 3, 2^o) d'atteindre une uniformité et un caractère reconnaissable aux taxis.

Le Conseil propose dès lors que la publicité soit bel et bien autorisée, mais dans le cadre d'un emplacement et d'une dimension bien définis sur le véhicule.

Article 24

A propos des montants des taxes, le Conseil relève que l'augmentation de leur montant est bien plus importante que l'« arrondi », annoncé par le commentaire des articles.

Ainsi, certaines taxes connaissent une augmentation de parfois 100 et 200 %.

Artikel 13

De Raad merkt op dat de voorziene degressiviteit in hoofde van de jaarlijkse en ondeelbare taks naar aanleiding van de exploitatievergunning teveel de grote taxaatschappijen ten goede komt en de zelfstandige taxi-chauffeurs en de kleine structuren benadeelt.

Artikel 19

De Raad geeft zijn goedkeuring aan de bepalingen van dit artikel die erop gericht zijn om via uitvoeringsbesluit aan de exploitanten en aan de diensten voor het verhuren van voertuigen een kleur of een kenmerk voor hun voertuigen op te leggen teneinde een makkelijke en vlugge herkenbaarheid in het verkeer toe te laten.

De Raad vraagt om bij de inwerkingtreding van deze bepalingen hun kost te beperken voor de exploitant en/of dat een qua termijn voldoende overgangperiode zou worden voorzien opdat het wagenpark aan de vereisten van de bepaling kan worden aangepast.

Artikel 20

De Raad keurt de oprichting van een regionale Tuchtraad goed.

Niettemin vraagt hij om de samenstelling niet reeds nu te bepalen in de ordonnantie.

Hiertoe stelt hij voor dat de 2^e alinea van dit artikel stelt : « *Deze Raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie, vertegenwoordigers van de exploitanten van taxidiensten, vertegenwoordigers van de taxichauffeurs en uit een magistrat ...* ».

De Raad is van mening dat de vertegenwoordiging van de exploitanten moet worden aangeduid door de representatieve organisaties van de werkgevers en deze van de chauffeurs door de representatieve organisaties van de werknemers.

De Raad vraagt om te worden geraadpleegd inzake de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie.

Artikel 23

De Raad stelt zich de vraag of het toelaten van het aanbrengen van reclame, en dan vooral op de voertuigen, niet ingaat tegen de doelstelling onder artikel 19 die uniformiteit en herkenbaarheid nastreeft.

De Raad stelt dan ook voor dat reclame op het voertuig pas kan na toelating en enkel kan op een welbepaalde plaats op het voertuig en binnen welbepaalde afmetingen.

Artikel 24

Inzake de bedragen van de taksen vestigt de Raad er hier de aandacht op dat de verhoging van hun bedrag merkkelijk meer is dan de afrondingen zoals aangekondigd in de toelichting bij de artikels.

Bepaalde taksen kennen zodoende een stijging van soms 100 en 200 %.

Annexe 3

AVIS DU COMITE CONSULTATIF RÉGIONAL DES TAXIS
ET DES VOITURES DE LOCATION
AVEC CHAUFFEUR

Sur la base des réunions du 13 décembre 2005 et compte tenu des remarques écrites des membres et des discussions y afférentes au sein du Comité consultatif des taxis et voitures de location avec chauffeur le 16 janvier 2006, l'avis suivant a été transmis au Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le Comité juge positif que le Ministre s'attache à renforcer la rentabilité du secteur des taxis et pour ce faire, qu'il ait notamment inscrit dans l'avant-projet la possibilité de faire de la publicité sur les véhicules. Dans le même esprit il y a lieu de considérer la légère adaptation de la taxe régionale.

Le Comité approuve aussi entièrement la création d'un conseil de discipline, ainsi que les mesures visant à assouplir le regroupement des autorisations. Toutefois, il souhaiterait la composition de ce conseil, qui sera fixé par un arrêté spécifique, ne soit pas déjà limité dans l'ordonnance. Dès lors, il est proposé par le Comité Consultatif de nuancer l'article 20 comme suit : « ce conseil est composé de représentants de ... ».

En outre, d'autres éléments de l'avant-projet doivent encore faire l'objet de remarques.

En ce qui concerne l'article 7, 2°, de l'avant-projet, il convient de tenir compte lors de l'élaboration de celui-ci, des exigences propres à un service fourni également en-dehors des heures de bureau. Concrètement, il faut veiller à ce que l'administration puisse être informée par tous les moyens de communication modernes et ce aussi en dehors des heures de bureau.

En ce qui concerne les dispositions relatives à la cession des autorisations, le Comité régional voudrait attirer l'attention du Ministre sur le fait que l'incessibilité des nouvelles autorisations aurait pour conséquence que plus personne ne souhaiterait encore exploiter un service de taxe en tant que personne physique, et ce afin d'éviter l'incessibilité. Il doit aussi être tenu compte des problèmes liés aux autorisations en rapport tant avec l'ancien système que le nouveau.

En ce qui concerne les dispositions de l'avant-projet relatives à la réduction de la taxe régionale, le Comité insiste auprès du Ministre sur le caractère discriminatoire de cette mesure dont les petites sociétés ne peuvent bénéficier. Le Comité recommande plutôt au Ministre d'appliquer une réduction à d'autres mesures, telles que l'achat d'un nouveau véhicule.

Selon le Comité, l'impossibilité résultant de l'article 16 de combiner le service de taxi avec un service de voiture de location se justifie difficilement. En effet, les éléments d'explication figurant dans les articles ne justifient pas complètement la prise d'une telle mesure. L'avis du Comité Consultatif attire quand même l'attention du Ministre sur le fait que le service de limousines prend petit à petit la part du marché des services de taxis et qu'un contrôle plus efficace sera nécessaire.

A ce sujet, le Comité souhaite faire remarquer au Ministre que cette combinaison est possible dans les autres Régions.

En ce qui concerne les dispositions reprises à l'article 19 de l'avant-projet relatives aux éventuelles modifications de la couleur des véhicules, le Comité entend attirer l'attention du Ministre sur l'impact qu'une telle mesure pourrait avoir sur le secteur des taxis bruxellois. Le Comité estime en effet que les avantages possibles ne contrebalancent pas les inconvé-

Bijlage 3

ADVIES VAN HET REGIONAAL COMITE VAN ADVIES
VOOR DE TAXI'S EN VERHUURVOERTUIGEN
MET CHAUFFEUR

Op basis van de vergaderingen van 13 december 2005 en rekening houdend met de schriftelijke opmerkingen van de leden en de bespreking ervan op 16 januari 2006 binnen het Regionaal Comité van advies voor de taxi's en verhuurvoertuigen met chauffeur wordt het volgende advies overgemaakt aan de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

Het Comité vindt het positief dat de Minister werk wil maken van een verhoging van de rentabiliteit van de taxisector en daartoe onder meer de mogelijkheid om reclame te voeren op de voertuigen in het voorontwerp heeft ingeschreven. In dit kader valt ook de lichte aanpassing aan de Gewesttaks te bekijken.

Ook de oprichting van een tuchtraad draagt de goedkeuring van het Comité weg, alsook de maatregelen die een soepelere hergroepering van de vergunningen toestaan. Het Comité had gewild dat de samenstelling van dit orgaan, dat in een specifiek besluit zal worden uitgewerkt, niet reeds bij ordonnantie zou worden beperkt. Het Comité stelt voor om artikel 20 als volgt aan te passen « Deze raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van ... ».

Daarnaast dienen enkele opmerkingen te worden geplaatst bij andere elementen uit het voorontwerp.

Betreffende artikel 7, 2°, van het voorontwerp dient erop te worden toegezien dat bij de uitwerking ervan rekening wordt gehouden met de noodwendigheden eigen aan een dienst die ook buiten de kantooruren wordt verleend. *In concreto* moet ervoor worden gezorgd dat de administratie op de hoogte kan worden gebracht via alle moderne communicatiemiddelen en dit ook buiten de kantooruren.

In verband met de bepalingen rond de overdracht van vergunningen wil het regionaal Comité de Minister erop attent maken dat de onoverdraagbaarheid van nieuwe vergunningen tot gevolg zou kunnen hebben dat niemand nog langer als natuurlijk persoon een taxi-activiteit zou willen uitbaten om de onoverdraagbaarheid te omzeilen. Bovendien dient rekening te worden gehouden met problemen bij vergunningen die zowel op het vroegere systeem als het nieuwe systeem zouden slaan.

Betreffende de in het voorontwerp opgenomen bepalingen betreffende de verlaging van de Gewesttaks wijst het Comité de Minister op het discriminatoire karakter van deze maatregel waar de kleine bedrijven niet kunnen van genieten. Het Comité adviseert de Minister om een verlaging veeleer te linken aan andere maatregelen zoals de aankoop van een nieuw voertuig.

De uit artikel 16 voortvloeiende onmogelijkheid om de taxi-activiteit te combineren met een dienst als verhuurvoertuigen is volgens het Comité moeilijk te rechtvaardigen. De elementen opgenomen in de uitleg bij de artikelen rechtvaardigen zo'n maatregel niet volledig. Het Comité wil de aandacht van de Minister toch vestigen op het feit dat de verhuurvoertuigen toch geleidelijk aan delen van de taxi-markt inpijken en dat een strengere controle nodig is.

Het Comité wil de Minister er in dit verband op wijzen dat deze combinatie in de andere Gewesten wel mogelijk is.

Betreffende de in artikel 19 van het voorontwerp opgenomen bepalingen omtrent de eventuele aanpassingen van het kleur van het voertuig wijst het Comité van advies de Minister op de impact van een eventuele kleurwijziging op de Brusselse taxisector. Het Comité meent dat de mogelijke voordelen niet opwegen tegen de nadelen verbonden aan een kleur-

nients liés à un changement de couleur. Le Comité évoque le coût, une limitation de fait de la combinaison taxi-limousine et les conséquences lors d'un usage privé du véhicule.

Enfin, le Comité attire l'attention du Ministre sur la nette augmentation de certains montants repris à l'article 24. Le prix du « sputnik » semble particulièrement élevé (700 euros). A ce sujet, le Comité recommande au Ministre de laisser jouer le marché.

wijziging. Het Comité denkt daarbij aan de kostprijs, een de facto beperking van de combinatie taxi-limousine en de effecten ervan op het privé-gebruik van het voertuig.

Ten slotte maakt het Comité de Minister attent op de opvallende stijging van een aantal in artikel 24 opgenomen bedragen. Zeker met betrekking tot de « spoetnik » lijkt de prijs van 700 euro heel hoog. Het Comité adviseert de Minister om in deze de markt te laten spelen.

Annexe 4

Bijlage 4

	Nombre réglementé de taxis – Maximum aantal taxi's	Durée de validité de l'autorisation – Geldigheidsduur van een vergunning	
Espagne (Barcelone) / Spanje (Barcelona)	Oui / Ja	Durée indéterminée / Onbepaalde duur	
Finlande (Helsinki) / Finland (Helsinki)	Oui (2) / Ja (2)	5 ans et renouvelable / 5 jaar en hernieuwbaar	
France (Paris) / Frankrijk (Parijs)	Non / Nee		
Suisse (Genève) / Zwitserland (Genève)	Non / Nee	3 ans et renouvelable / 3 jaar en hernieuwbaar	
Canada (Montréal) / Canada (Montréal)	Oui / Ja	Autorisation régulière : Indéterminée - Autorisation restreinte : 5 ans (3) / Gewone vergunning : onbepaalde duur - Beperkte vergunning : 5 jaar (3)	
Allemagne (Berlin) Duitsland (Berlijn)	Non / Nee	Indéterminée - Renouvelable au bout de deux ans la première fois, ensuite tous les 4 ans / Onbepaald duur - Een eerste keer hiernieuwbaar na 2 jaar daarna elke 4 jaar	
Irlande (Dublin) Ierland (Dublin)	Non / Nee	Indéterminée - Renouvelable tous les ans / Onbepaalde duur - Jaarlijks hernieuwbaar	
Hongrie (Budapest) Hongarije (Budapest)	Non / Nee	Indéterminée / Onbepaalde duur	
Norvège (Oslo) Noorwegen (Oslo)	Oui (6) / Ja (6)	Jusqu'à l'âge de 70 ans - Renouvellement tous les 5 ans. (7) / tot de leeftijd van 70 jaar hernieuwbaar (7)	
Pays-Bas (Amsterdam) Nederland (Amsterdam)	Non / Nee	Indéterminée - Renouvellement tous les 5 ans / Onbepaalde duur - Om de 5 jaar her- nieuwbaar	
Italie (Rome) Italië (Rome)	Oui / Ja	Indéterminée - Renouvelable tous les 5 ans / Onbepaalde duur - Om de 5 jaar her- nieuwbaar	

- (1) Les conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle dans le chef de l'exploitant sont communes à la majorité des pays européens. Ne sont indiquées dans les conditions, que celles spécifiques aux villes.
- (2) En cas d'augmentation du nombre de licences, les licences octroyées sont fonction de l'ancienneté de la demande. La police locale fait foi au demandeur.
- (3) L'autorisation restreinte concerne notamment le transport d'handicapés ou le transport médical léger qui nécessite surtout des mesures d'accompagnement.
- (4) L'exploitant doit vendre toutes les autorisations en bloc.
- (5) L'accès au marché a été déréglementé en novembre 2000. Avant cette date, il existait un nombre fixe de licences de taxi. Avant la déréglementation, le secteur des taxis irlandais était caractérisé par un marché des reventes des licences. Les licences s'échangeaient pour des montants dépassant les 100.000 euros. Avec la déréglementation, ce marché de seconde main a disparu. Les plaques ont perdu leur valeur. Il est à noter que l'état des véhicules et la qualité des chauffeurs ont souffert de cette déréglementation.
- (6) Révisable par les autorités régionales après évaluation de la demande (par zone).
- (7) Le renouvellement est basé sur la bonne conduite et la bonne santé financière.
- (8) En cas de maladie ou de décès, une licence peut être louée pour une durée maximale de 3 ans.
- (9) Secteur déréglementé.

Cessibilité – Overdraagbaarheid		
	a) Conditions de la cession (1) – a) voorwaarden van overdracht (1)	b) Prix de la cession – b) prijs verbonden aan overdracht
Oui / Ja Non / Nee	Uniquement en cas d'incapacité permanente ou de décès de l'exploitant, de retrait d'autorisation, de cessation d'activité. / Uitsluitend in geval van definitieve onbekwaamheid, overlijden, intrekking van de vergunning of stopzetting van de activiteit	Est fonction de l'offre et de la demande 60000 euros./ Is afhankelijk van het aanbod en de vraag 60.000 EUR.
Oui / Ja Non / Nee	Si le titulaire a acheté la licence, il peut la revendre après 5 ans d'utilisation continue. Si elle lui a été octroyée gratuitement, il peut la revendre après 15 ans d'activité. / Indien de vergunning door de titularis was gekocht, dan kan deze die na 5 jaar onafgebroken gebruik doorverkoop. Indien de vergunning hem kosteloos was afgeleverd dan zijn 15 jaar activiteit vereist alvorens de vergunning kan worden verkocht.	120.000 EUR
Uniquement les autorisations régulières / Enkel de gewone vergunningen		180.000 EUR
Oui (4) / Ja (4)		?
Non (5) / Nee		
Non / Nee		
Non (8) / Nee (4)		
Non (9) / Nee (4)		
Oui / Ja		?

(1) De voorwaarden inzake zedelijkheid, solvabiliteit en beroepsbekwaamheid zijn gelijkaardig in de meeste Europese landen. Enkel de voorwaarden eigen aan de door de stad afgeleverde vergunning werden opgelijst.

(2) Wanneer het aantal vergunningen wordt uitgebreid, doet men ene beroep op een wachtlijst.

(3) De beperkte vergunningen betreffen vooral het transport van personen met een handicap of licht ziekenvervoer (vooral begeleiding).

(4) De exploitant is gehouden om alle vergunningen samen te verkopen.

(5) De toegang tot de sector werd in november 2000 vrijgemaakt. Voordien bestond er een numerus clausus. Voor die datum werd de Ierse taxisector gekenmerkt door een handel in taxivergunningen. De prijs voor deze vergunningen liep tot boven de 100.000. Na de liberalisering is deze tweedehandsmarkt weggefallen en de prijs van de vergunningen gekelderd. Op te merken valt dat de kwaliteit van zowel de voertuigen als de chauffeurs zwaar te lijden heeft gehad onder deze liberalisering.

(6) Kan na een evaluatie zone per zone worden herbekeken door de bevoegde autoriteiten.

(7) De hernieuwing is afhankelijk van de zedelijkheid en solvabiliteit.

(8) In geval van ziekte of overlijden kan een vergunning gehuurd worden, en dit gedurende maximaal 3 jaar.

(9) Sector geliberaliseerd.

