

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

29 MAI 1969

PROJET DE LOI relatif aux services de taxis.

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS,
DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)
PAR M. R. DEVOS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Deux réunions ont été consacrées à la discussion du projet de loi.

Depuis longtemps déjà s'imposait la nécessité de légiférer à nouveau en cette matière.

L'accent a été mis sur l'aspect de « service public » des services de taxis. Cet aspect est devenu prédominant depuis que, dans toutes les couches de la population, s'est propagé l'usage des taxis.

Les dispositions concernant les redevances, les tarifs et surtout les pourboires ont été au centre des débats. Ces questions sont d'autant plus délicates qu'il faut concilier les intérêts contraires mais légitimes tant des exploitants que des chauffeurs, des communes et des usagers. On a

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Lamers.

A. — Membres : MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — MM. Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — MM. Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — MM. Goemans, Vansteenkiste. — M. Boon.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — MM. Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — MM. Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — M. Mattheyssens. — M. Leclercq.

Voir :

385 (1968-1969) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 à 4 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

29 MEI 1969

WETSONTWERP betreffende de taxidiensten.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER R. DEVOS.

DAMES EN HEREN,

Aan de bespreking van het onderhavige wetsontwerp zijn twee vergaderingen gewijd.

De noodzakelijkheid van een nieuwe wetgeving ter zake deed zich reeds sedert lange tijd voelen.

Ditmaal lag de nadruk op het aspect « openbare dienst » van de taxidiensten. Dit aspect is op de voorgrond getreden nu alle bevolkingsgroepen gebruik van de taxi's maken.

De bepalingen betreffende de retributies, de tarieven en vooral de fooien stonden in het centrum van de discussie. Die problemen zijn des te kieser, omdat daarbij de tegenstrijdige maar rechtmatige belangen van exploitanten zowel als van chauffeurs, gemeenten en gebruikers met elkaar

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Lamers.

A. — Leden : de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — de heren Brouhon, Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — de heren Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — de heren Goemans, Vansteenkiste. — de heer Boon.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — de heren Cools (J.), Cudell, Tibbaut, Vandenhove. — de heren Delruelle (Gérard), Herbage, Holvoet. — de heer Mattheyssens. — de heer Leclercq.

Zie :

385 (1968-1969) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.

longueuement discuté du problème des pourboires, remettant même en question le principe des pourboires. La Commission a exprimé le souhait que le problème de la rémunération des chauffeurs soit réglé au plus tôt par l'organisme paritaire compétent.

I. — EXPOSE DU MINISTRE.

1. Historique.

Au fil des ans, l'exploitation des services de taxis a fait l'objet de critiques réitérées. Celles-ci — qu'elles soient fondées ou non — allaient de l'entrefilet dans la presse aux exposés de plusieurs colonnes dans certains journaux.

Les critiques portaient notamment sur :

- le tarif kilométrique élevé (à ce que l'on prétendait : l'un des plus chers d'Europe);
- le nombre considérable des kilomètres parcourus à vide;
- les redevances exagérées à verser aux communes;
- les exigences des associations professionnelles;
- la question, très délicate, des pourboires, etc....

c'est-à-dire sur toute une série de problèmes qui, à ce que l'on prétendait, pourraient être résolus par la réforme du système des concessions, compte tenu de l'aspect « service public » que présentent les transports par taxis.

Les exploitants de taxis exigeaient, pour leur part, un relèvement des tarifs, relèvement qu'ils justifiaient par la hausse des éléments constitutifs du prix de revient (pièces de rechange, carburants, salaires, etc...). Cette revendication a donné lieu à des nouvelles critiques.

Vers le milieu de l'année 1964 fut créé le « Groupement national des exploitants de taxis et des taxis-camionnettes (A. S. B. L.) », lequel succédait aux « Groupements nationaux des taxis concédés et non concédés ». Bientôt des monographies et des études furent publiées; en guise de conclusion furent recommandées des mesures qui, d'après leurs partisans, devaient permettre d'assainir le secteur des transports par taxis.

Au mois de mars 1965, se tint l'adjudication des concessions de stationnement de taxis sur le territoire de la commune d'Uccle. La concurrence fut exacerbée et les emplacements adjugés au prix de 54 861 F l'an par véhicule !

Le 1^{er} avril 1965, M. le Sénateur de la Vallée Poussin développa une interpellation sur le régime des taxis dans l'agglomération bruxelloise.

Dans certains milieux, la situation devint l'objet de critiques encore plus vives.

Le 26 juin 1966 M. le Sénateur de la Vallée Poussin interpella de nouveau.

Le débat qui s'ensuivit s'orienta vers l'analyse de la réglementation en vigueur, dont le principe de l'autonomie communale constitue l'un des fondements caractéristiques.

Des études furent envisagées en vue d'une revision de ladite réglementation.

Le 6 juillet 1966, le Sénateur précité présenta une proposition de loi concernant les stationnements de taxis dans l'agglomération bruxelloise. Les critiques, dans la presse

overeen moet worden gebracht. Er werd langdurig van gedachten gewisseld over het probleem van de fooien, waarbij zelfs het beginsel van de fooi aangevochten werd. De Commissie sprak de wens uit dat het probleem van de beloning van de chauffeurs zo spoedig mogelijk door het bevoegde paritaire orgaan wordt geregeld.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

1. Historiek.

In de loop der jaren werd de exploitatie van de taxi-diensten herhaaldelijk becritiseerd. Deze al dan niet gegronde kritiek ging van het krantenartikeltje tot de kolommenlange uiteenzettingen in bepaalde dagbladen.

De kritiek had ondermeer betrekking op :

- het hoge kilometertarief (naar beweerd werd, een van de duurste van Europa);
- het aanzienlijk groot aantal onbeladen gereden kilometers;
- de overdreven vergoedingen af te dragen aan de gemeenten;
- de eisen van de beroepsverenigingen;
- het kiese vraagstuk van de fooien, enz....

op een ganse reeks van problemen dus die, naar beweerd werd, zouden kunnen worden opgelost door de hervorming van het stelsel van de concessie, in functie van het aspect « openbare dienst » van het taxivervoer.

Van hun kant eisten de taxiondernemers een verhoging van de tarieven, welke verhoging zij verantwoordden door de stijging van de kostprijs-elementen (vervangingstukken, motorbrandstof, lonen, enz...). Deze eis gaf aanleiding tot nieuwe kritiek.

Medio 1964, wordt de « Nationale Groepering van exploitanten van taxi's en van taxibestelwagens (V. Z. W.) » opgericht ter opvolging van de « Nationale Groeperingen van geconcedeerde en niet-geconcedeerde taxi's ». Monografieën en studies betreffende de taxi's verschenen alras; tot besluit werden maatregelen aangeprezen die volgens de voorstanders ervan het mogelijk zouden maken de sector van de taxivervoer te saneren.

In maart 1965 heeft de aanbesteding plaats voor de concessie van taxistandplaatsen op het grondgebied van de gemeente Ukkel. De concurrentie werd op de spits gedreven en de standplaatsen werden toegewezen tegen de prijs van 54 861 F. per voertuig en per jaar !

Op 1 april 1965 interpelleert Senator de la Vallée Poussin over het regime van de taxi's in de Brusselse agglomeratie.

In bepaalde kringen wordt de toestand nog heftiger becritiseerd.

Op 26 juni 1966 wordt opnieuw door Senator de la Vallée Poussin geïnterpelleerd.

Het debat dat zich daarrond ontwikkelt is afgestemd op de analyse van de vigerende reglementering waarvan het principe van de gemeentelijke autonomie één van de kenmerkende grondslagen is.

Studies tot herziening van deze reglementering worden in uitzicht gesteld.

Op 6 juli 1966 dient voornoemde Senator een wetsvoorstel in betreffende het stationeren van taxi's in de Brusselse agglomeratie. De kritiek, ondermeer in de pers,

notamment, sont axées sur la « guerre des taxis », sur l'escalade du prix des concessions et sur l'éventuelle augmentation des tarifs.

En tant que réplique à ces critiques, il a été souligné que l'état de choses en vigueur en Belgique, comparé avec celui existant à l'étranger, n'est pas tellement défavorable et que, s'il est vrai que nos tarifs ne sont pas les moins chers, ils peuvent néanmoins être situés à mi-hauteur de l'échelle comparative des tarifs européens.

Intervint alors l'adjudication, le 3 octobre 1966, dans la commune de Saint-Josse-ten-Noode, d'une centaine d'emplacements, ce qui donna immédiatement la mesure de la hausse des prix des concessions.

Le 29 juin 1967, M. le Sénateur de la Vallée-Poussin déposa une proposition de loi créant une « Régie des Taxis de l'Agglomération bruxelloise » (cette proposition fut reprise le 6 février 1969 par M. A. Saint-Remy, membre de la Chambre des Représentants).

Entre-temps fut décidée, à l'initiative du Ministre des Communications, la création d'un groupe de travail inter-ministériel chargé de l'étude des différents problèmes se posant aux entreprises de taxis des grandes agglomérations.

Ce groupe était composé de délégués des départements concernés ainsi que des entreprises les plus représentatives et des associations professionnelles. Ce groupe de travail, qui se réunit pour la première fois le 21 septembre 1966, tint sa 25^e réunion le 6 décembre 1967.

Entre-temps — plus précisément le 4 novembre 1966 — une circulaire ministérielle émanant du Département de l'Intérieur portait à la connaissance des gouverneurs de province que, dans l'attente des conclusions du groupe de travail, un projet de loi serait présenté qui disposerait que, jusqu'au 31 décembre 1968, plus aucune autorisation d'établir des services de taxis ne serait accordée.

Toutes les autorisations antérieures qui expiraient avant cette date restaient valables jusqu'au 31 décembre 1968. Les autorités provinciales devaient donc s'assurer de ce que les communes se bornent à proroger les conventions existantes, sans délivrer de nouvelles autorisations.

Le Gouvernement fit alors adopter la loi du 10 mai 1967 (*Moniteur belge* du 9 juin 1967), qui « gelait » jusqu'au 31 décembre 1968 la situation existante, si bien que :

- 1° plus aucune autorisation d'établir des services de taxis ne pouvait être accordée entre-temps;
- 2° les autorisations, délivrées antérieurement et venant à expiration avant le 31 décembre 1969 au plus tard, restaient valables jusqu'à cette date.

La loi du 10 mai 1967, laquelle ne sortait ses effets que jusqu'à la fin de l'année 1968, fut prolongée pour une durée de six mois, sous cette réserve que le Gouvernement s'engageait à présenter, avant l'échéance du 30 juin 1969, un projet de loi réglementant l'exploitation des entreprises de taxis.

Le présent projet de loi a été élaboré sur avis d'un groupe de représentants des départements intéressés (Communications, Intérieur, Classes moyennes et Affaires économiques), et compte tenu des travaux antérieurs ainsi que des résultats d'une enquête récente menée dans les principales villes d'Europe.

Ainsi, le Gouvernement a-t-il voulu remplir en temps utile les engagements qu'il avait pris.

spitst zich toe op de « taxioorlog », op de escalade van de concessieprijs en op de eventuele stijging van de tarieven.

Bij wijze van repliek wordt er op gewezen dat de toestand in België dan toch niet zo slecht is in vergelijking met het buitenland en dat onze tarieven, als zijn ze niet de meest goedkope, toch mogen gesitueerd worden halverwege op de vergelijkende schaal van de Europese tarieven.

Komt dan de aanbesteding, op 3 oktober 1966 in de gemeente Sint-Joost-ten-Node, voor een honderdtal standplaatsen wat meteen als maatstaf wordt genomen ter beoordeling van de verdere stijging van de concessie-vergoedingen.

Op 29 juni 1967 dient Senator de la Vallée Poussin een wetsvoorstel in tot oprichting van de « Regie van de Brusselsse Taxis » (dit voorstel werd op 6 februari 1969 overgenomen door de heer A. Saint-Remy, Volksvertegenwoordiger).

Inmiddels werd, op initiatief van de Minister van Verkeerswezen, besloten tot de oprichting van een interministeriële werkgroep, belast met het onderzoek van de verschillende problemen waarmede de taxiondernemingen in de grote agglomeraties af te rekenen hebben.

Deze groep was samengesteld uit gedelegeerden van de betrokken departementen, alsook van de meest representatieve ondernemingen en van de beroepsverenigingen. Deze werkgroep, die voor het eerst bijeenkwam op 21 september 1966, hield haar 25^e vergadering op 6 december 1967.

Ondertussen, namelijk op 4 november 1966, werd bij ministeriële circulaire uitgaande van het Departement van Binnenlandse Zaken, aan de provinciegouverneurs medegedeeld dat, in afwachting van de conclusies van de werkgroep, een wetsontwerp zou worden ingediend waarbij zou worden bepaald dat tot 31 december 1968 geen machtigingen meer mochten worden afgeleverd om taxi-diensten te vestigen.

Alle vroegere machtigingen, die vóór die datum verstrekten, bleven geldig tot 31 december 1968. De provincieoverheden moesten ervoor zorgen dat de gemeenten zich zouden beperken tot het verlengen van de bestaande overeenkomsten, zonder nieuwe machtigingen te verlenen.

Daarop liet de Regering de wet van 10 mei 1967 (*Belgisch Staatsblad* van 9 juni 1967) goedkeuren waarbij de bestaande toestand tot 31 december 1968 werd « bevroren » in die zin dat :

- 1° er inmiddels geen machtigingen meer mochten worden toegekend om taxidiensten te vestigen;
- 2° de vroeger uitgereikte machtigingen, die uiterlijk vóór 31 december 1968 verstrekten, tot op die datum geldig zouden blijven.

De wet van 10 mei 1967, die einde 1968 verviel, werd voor de duur van zes maanden verlengd, met dien verstande dat de Regering zich ertoe verplichtte een wetsontwerp in te dienen tot reglementering van de exploitatie van taxiondernemingen, vóór de vervaldatum van 30 juni 1969.

Op advies van een beperkte werkgroep — uitsluitend samengesteld uit de vertegenwoordigers van de betrokken departementen (Verkeerswezen, Binnenlandse Zaken, Middenstand en Economische Zaken). — en met inachtname van de vroegere werkzaamheden en van de uitslag van een recent onderzoek ingesteld in de voornaamste Europese steden, werd het onderhavig wetsontwerp uitgewerkt.

Aldus heeft de Regering tijdig de door haar aangegane verbintenis willen nakomen.

2. Remarques préliminaires.

Trois conclusions peuvent être tirées, tant de l'examen des données fournies par les membres du groupe de travail et de l'administration que des discussions qui se sont déroulées au sein de ce groupe. Ces conclusions diffèrent quelque peu des critiques que l'on peut entendre :

1. *Les taxis belges ne sont pas les plus chers d'Europe.*

Des vérifications ont permis d'établir que les tarifs de taxis pratiqués dans notre pays se situent vers le milieu de l'échelle comparative des tarifs européens.

Une particularité qu'il ne faut pas perdre de vue c'est que, contrairement à l'usage en vigueur dans la plupart des autres villes d'Europe occidentale, aucun supplément n'est exigé :

- pour la prise en charge à domicile;
- pour les courses nocturnes;
- pour les colis et bagages (dans la plupart des agglomérations).

Compte tenu de ce qui précède, les tarifs belges doivent donc être classés parmi ceux qui correspondent à la moyenne des tarifs européens.

2. *S'il existe un problème, voire un malaise, dans l'exploitation des taxis, c'est surtout le cas dans la région bruxelloise et ce l'est donc bien moins dans les autres villes du pays.*

Pour ce qui est de l'agglomération bruxelloise, il convient de se souvenir des surenchères parfois exagérées pratiquées lors de l'adjudication, par les administrations communales, des emplacements de stationnement sur la voie publique. Naturellement, le principe même de l'autonomie communale n'en est pas, pour autant, mis en péril, mais des mesures adéquates s'imposent pour refréner les surenchères excessives.

3. *Le taxi, jadis considéré comme un luxe, est devenu progressivement un moyen de transport à la portée de tous.*

Dans ces conditions, il est évident que la circulation et le stationnement doivent être facilités le plus possible, si l'on entend, par la même occasion, réduire également le nombre et la durée des courses à vide et encourager les stationnements à la périphérie des agglomérations.

3. Les grands principes du projet de loi.

En ce qui concerne la situation réelle telle que nous la connaissons, il convient de signaler qu'il ne s'agit pas d'un problème propre à la Belgique.

Si nous consultons des publications étrangères, nous constatons que New York, Londres, Paris et Milan par exemple, et en fait toutes les grandes villes, ont à faire face à des difficultés dans le secteur des entreprises de taxis.

En considérant les choses de plus près, il est possible de lier directement ces difficultés :

- d'une part, à la saturation du trafic;

2. Inleidende opmerkingen.

Uit het onderzoek van de door de leden van de werkgroep en van de administratie verstrekte gegevens en uit de besprekingen in die groep, kunnen drie conclusies worden getrokken die enigszins anders luiden dan de kritieken die men soms te horen krijgt :

1. *De Belgische taxi's zijn niet de duurste in Europa.*

Men heeft inderdaad kunnen uitmaken dat, in ons land, de taxitarieven nagenoeg halverwege op de vergelijkende schaal van de Europese tarieven liggen.

Een bijzonderheid waarmee rekening moet worden gehouden, is wel dat in tegenstelling met wat in de meeste andere steden van West-Europa geschiedt, geen toeslagen worden geëist :

- noch voor de opneming ten huize;
- noch voor de nachtritten;
- noch voor de colli en bagage (in de meeste agglomeraties).

Op grond van wat voorafgaat, dienen de Belgische tarieven dus gerangschikt te worden onder het gemiddelde van de Europese tarieven.

2. *Indien er een probleem, ja zelfs een malaise bestaat m.b.t. de exploitatie van de taxi's, dan is het vooral in het Brussels en dus veel minder in de andere steden van het land.*

Met betrekking tot de Brusselse agglomeratie, zij herinnerd aan het soms overdreven opbod voor de verpachting, door de gemeentebesturen, van standplaatsen op de openbare weg. Uiteraard, brengt dit het principe zelf van de gemeentelijke autonomie niet in het gedrang, maar is er behoefte aan passende maatregelen om overdreven opbod tegen te gaan.

3. *De taxi, die certijds als een luxe beschouwd werd, is geleidelijk een vervoermiddel geworden dat in ieders bereik ligt.*

Derhalve ligt het voor de hand dat het verkeer en het stationeren vergemakkelijkt dient te worden, zo men meteen de ledige ritten — in aantal en in duur — wil beperken en het stationeren aan de rand van de agglomeraties wil in de hand werken.

3. De grote principes van het wetsontwerp.

Ten overstaan van de feitelijke toestand zoals hij ons bekend is, zij er op gewezen dat wij hier niet te doen hebben met een specifiek Belgisch probleem.

Slaan wij buitenlandse publikaties na, dan zien wij b. v. dat New York, London, Parijs, Milaan, en in feite alle grote steden, met moeilijkheden in de sector van de taxi-bedrijven te kampen hebben.

Indien we hier nader op ingaan, dan kan men deze moeilijkheden rechtstreeks in verband brengen :

- enerzijds met de verkeerssaturnatie;

— d'autre part, aux réglementations en matière de programmation sociale, lesquelles ont une incidence directe sur les salaires et les charges sociales, les temps de travail et de repos, bref sur le prix des courses.

Le prix coûtant réel constitue donc une de nos principales préoccupations et, à cet égard, nous avons voulu tenir compte de trois impératifs, à savoir :

1°) contrecarrer la pression spéculative exercée par certains entrepreneurs, afin de ne pas voir le système des adjudications faussé lors du renouvellement des concessions;

2°) sauvegarder la dualité des exploitations de taxis (avec ou sans stationnement sur la voie publique) — à l'exemple d'ailleurs de ce qui existe presque partout en Europe — afin de permettre une saine concurrence ainsi que la souplesse des exploitations;

3°) jeter une base légale et raisonnable du système des pourboires. Il s'agit, en l'occurrence, de prendre une option importante, instantanément revendiquée par le public et sur laquelle il sera revenu plus avant.

* * *

Précisons que le projet tend à élaborer, en matière d'exploitation de taxis, une réglementation légale à l'échelle nationale, compte tenu néanmoins des caractéristiques particulières de chaque agglomération ou ville. Il s'ensuit que seuls les grands principes de base sont posés afin de laisser, dans leur cadre, suffisamment de latitude pour des prescriptions communales complémentaires adaptées aux conditions locales.

Le présent projet de loi tient également compte tant des intérêts légitimes des exploitants et de leur personnel (sociétés ou particuliers) que de l'intérêt général, sans oublier pour autant celui des communes.

A cette fin, il faut :

1) définir clairement la notion : « services de taxis »;

2) assujettir les services de taxis à un régime d'autorisations;

3) définir les caractéristiques des entreprises dont les véhicules stationnent sur la voie publique ainsi que celles des entreprises dont les véhicules ne stationnent pas sur la voie publique;

4) fixer les conditions de l'interstationnement;

5) prévoir des mesures de police et de répression;

6) laisser toute latitude de prendre diverses dispositions (notamment la création d'une commission consultative en matière de taxis);

7) prescrire des dispositions transitoires et des dispositions définitives.

* * *

L'application souple de la nouvelle loi requiert également une définition des mesures d'exécution à prendre par arrêté royal.

« Souplesse » n'est, en l'occurrence, nullement synonyme de « dérogation aux principes de base fixés par la loi » mais bien : la possibilité d'adapter les dispositions réglementaires à l'évolution dans le secteur des entreprises de taxis.

— anderzijds met de regelingen inzake sociale programmatie die een rechtstreekse terugslag hebben op de lonen en sociale lasten, de werk- en rusttijden, kortom op de prijs van de taxiritten.

De werkelijke kostprijs is dus wel één van onze hoofdbekommernissen en te dien opzichte hebben wij rekening willen houden met drie imperatieven te weten :

1°) de speculatieve druk vanwege bepaalde ondernemers tegen-gaan om de werking van het systeem van de aanbestedingen niet te zien vervalsen bij de vernieuwing van de concessies;

2°) de tweeledigheid van de taxi-exploitaties (mét of zonder stationnement op de openbare weg) in stand houden (naar het voorbeeld trouwens van wat vrijwel overal in Europa bestaat) zulks om een gezonde concurrentie en soepelheid in de exploitaties mogelijk te maken.

3°) een wettelijke en redelijke basis leggen voor het fooien-stelsel. Het gaat hier om het nemen van een belangrijke optie die met klem door het publiek geëist wordt en waarop verder nog zal worden teruggekomen.

* * *

Ter precisering zij er op gewezen dat het ontwerp ertoe strekt inzake exploitatie van taxi's, een rechtsregeling op nationale schaal uit te werken waarbij evenwel rekening gehouden wordt met de specifieke kenmerken van iedere agglomeratie of stad. Vandaar dat alleen de grote grondbeginselen worden omschreven om in het kader daarvan, voldoende ruimte te laten voor aan de plaatselijke omstandigheden aangepaste aanvullende gemeentelijke voorschriften.

In dit wetsontwerp wordt ook rekening gehouden zowel met de rechtmatige belangen van de exploitanten en van hun personeel (vennootschappen of particulieren) als met het algemeen belang, zonder dat, het belang van de gemeenten hierbij met het oog wordt verloren.

Daartoe is het nodig :

1) de definitie van de taxidiensten duidelijk vast te leggen;

2) de taxidiensten aan een regime van machtiging te onderwerpen;

3) de bepalingen te omschrijven die eigen zijn aan de ondernemingen waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren alsmede deze met betrekking tot de ondernemingen waarvan de voertuigen niet op de openbare weg stationeren;

4) de voorwaarden voor het interstationeren te bepalen;

5) in politie- en repressiemaatregelen te voorzien;

6) ruimte te laten voor diverse beschikkingen (ondermeer de oprichting van een Comité van advies inzake taxi's);

7) overgangs- en slotbepalingen voor te schrijven.

* * *

De soepele toepassing van de nieuwe wet vereist eveneens de omschrijving van de uitvoeringsmaatregelen die bij koninklijk besluit dienen te worden genomen.

« Soepelheid » in deze, betekent niet : het tornen aan de wettelijk vastgelegde basisprincipes, maar wel : mogelijkheid tot aanpassing van de reglementaire bepalingen aan de evolutie in de sector van de taxibedrijven.

Ces dispositions réglementaires — qui sont de la compétence du Roi — englobent :

- 1) la définition des véhicules de location avec chauffeur;
- 2) les conditions de moralité, de compétence professionnelle et de solvabilité;
- 5) les conditions générales des adjudications en matière de stationnement sur la voie publique;
- 4) les dispositions générales relatives aux conditions d'exploitation de taxis ne stationnant pas sur la voie publique;
- 5) le règlement de police en matière d'exploitation des services de taxis;
- 6) les dispositions relatives à la limitation de la durée de conduite et du temps de travail ainsi que celles relatives au repos des chauffeurs;
- 7) les dispositions relatives à la surveillance et la sélection médicale des chauffeurs;
- 8) la désignation des fonctionnaires et agents chargés de contrôler l'exécution de la loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci;
- 9) les montants des rétributions à percevoir au profit de l'Etat (ou des organismes agréés par lui) pour frais de contrôle et de surveillance;
- 10) la composition et le fonctionnement du Comité consultatif en matière de taxis.

Certains de ces arrêtés existent déjà; d'autres sont en préparation et seront promulgués dès que possible (il s'agit, en l'occurrence, des points, 1, 3, 4 et 5 déjà énumérés ci-dessus).

Il y a lieu de signaler également que le chapitre VI du projet prévoit des mesures transitoires afin d'éviter toute interruption après la publication de la loi sur les taxis.

II. — DISCUSSION GENERALE.

1. Dualité des taxis.

La dualité des taxis « concédés » et « non concédés » est-elle maintenue et, dans l'affirmative, les deux catégories de taxis seront-elles traitées sur un pied d'égalité? Ne serait-il pas opportun de faire apparaître cette « égalité » dans l'exposé des motifs?

Réponse du Ministre :

Le règlement de police stipulera que les deux catégories de taxis devront porter un signe distinctif permettant de les identifier en tant que « taxis ». Tous les autres signes extérieurs (lumière verte, signal lumineux sur le toit) seront laissés à l'appréciation des exploitants.

En outre, l'article 4, § 2, en particulier, sauvegarde les intérêts des exploitants de taxis ne stationnant pas sur la voie publique. Enfin, les modalités de cession d'autorisations, de retrait, de suspension ainsi que la procédure de recours sont communes aux deux catégories de taxis. Il ressort donc clairement du texte même du projet de loi que les craintes au sujet d'une discrimination au détriment des taxis ne stationnant pas sur la voie publique ne sont pas fondées.

Die reglementaire beschikkingen die tot de bevoegdheid van de Koning behoren, — strekken zich uit tot :

- 1) de definitie van de huurvoertuigen met chauffeur;
- 2) de vereisten inzake moraliteit, beroepsvaardigheid en solvabiliteit;
- 3) de algemene voorwaarden betreffende de aanbestedingen voor het stationeren op de openbare weg;
- 4) de algemene bepalingen betreffende de vereisten inzake exploitatie van taxi's die niet op de openbare weg stationeren;
- 5) het politiereglement voor de exploitatie van de taxi-diensten;
- 6) de bepalingen betreffende de beperking van de stuur-tijd en van de werktijd alsmede van de rusttijd van de bestuurders;
- 7) de bepalingen in verband met het toezicht en de medische selectie van de chauffeurs;
- 8) de aanwijzing van de ambtenaren en beambten die belast zijn met het toezicht op de uitvoering van de wet en van de krachtens deze wet genomen besluiten;
- 9) de bedragen van de retributies die moeten geïnd worden ten bate van de Staat (of van de door hem erkende organismen) inzake controle- en toezichtskosten;
- 10) de samenstelling en de werking van het Comité van advies inzake taxi's.

Sommige van die besluiten bestaan reeds, andere worden voorbereid en zullen zodra mogelijk worden uitgevaardigd (het gaat hier om de reeds opgesomde punten 1, 3, 4 en 5).

Er zij tevens aangestipt dat in hoofdstuk VI van het ontwerp, overgangsmaatregelen voorzien worden om elke onderbreking te vermijden, na de publicatie van de wet op de taxi's.

II. — ALGEMENE BESPREKING.

1. Dualiteit van de taxi's.

Wordt de ongelijke behandeling van de « geconcedeerde » ten opzichte van de « niet geconcedeerde » taxi's behouden en zo ja, worden beide categorieën van taxi's op gelijke voet behandeld? Zou derhalve deze « gelijkheid » niet moeten blijken uit de memorie van toelichting?

Antwoord van de Minister :

Het politiereglement zal bepalen dat beide categorieën van taxi's een kenteken zullen moeten voeren waardoor zij als « taxi's » herkenbaar zullen zijn. Alle andere uitwendige tekens (groen licht, lichtsignaal op het dak) zullen aan de beoordeling van de exploitanten overgelaten worden.

Bovendien worden in het bijzonder krachtens artikel 4, § 2, de belangen gevrijwaard van de taxi-exploitanten die niet op de openbare weg stationeren. Ten slotte zijn de modaliteiten inzake afstand van machtigingen, het intrekken, de schorsing alsmede de procedure inzake beroep dezelfde voor beide categorieën van taxi's. Uit de tekst zelf van het wetsontwerp blijkt dus duidelijk dat de vrees in verband met een discriminatie ten nadele van de niet op de openbare weg stationerende taxi's ongegrond is.

2. Redevances.

— Quel critère sera appliqué pour déterminer le montant des redevances maxima à payer par les taxis n'opérant pas à partir du domaine public ?

Réponse du Ministre :

Il s'agit d'un problème qui relève de la compétence des communes et au regard duquel le pouvoir de tutelle du Ministre de l'Intérieur peut s'exercer s'il échet. Il en découle que le Ministre de l'Intérieur a compétence pour arrêter des dispositions générales en la matière. Ce point de vue a prévalu au sein du groupe de travail, mais en même temps, celui-ci a considéré que le montant des redevances auxquelles seront soumis les taxis « non concédés » ne pourra en aucun cas être supérieur à la moitié du montant des redevances payées par les taxis « concédés ». Il appartiendra au Ministre de l'Intérieur de veiller à ce que les instructions nécessaires en ce sens soient données et respectées. D'autre part, afin de freiner les surenchères en matière d'adjudications de taxis « concédés », le Gouvernement a l'intention, en cas de nécessité, de tenir compte dans le calcul des prix de revient en vue de la fixation des tarifs minima à percevoir, d'un plafond théoriquement bas, en matière de redevances, indépendamment des sommes plus importantes qui pourraient être offertes lors des adjudications.

Il y a donc là un ensemble de mesures restrictives répondant au souci qui a inspiré la question posée.

— L'article 25, § 3, prévoit la possibilité de proroger sans recours à l'adjudication publique, et ce jusqu'au 31 décembre 1974, les autorisations pour des entreprises dont les véhicules stationnent sur la voie publique.

Un membre se demande s'il ne serait pas équitable de stipuler qu'aucune modification ne pourrait être apportée pendant la même période aux redevances à verser aux communes par les entreprises dont les véhicules ne stationnent pas sur la voie publique.

Réponse du Ministre :

L'article 25 du projet de loi n'établit, en ses §§ 1 et 2, aucune discrimination entre les entreprises dont les véhicules stationnent sur la voie publique et celles qui font stationner leurs véhicules en dehors de la voie publique.

Il est exact que le § 3 vise uniquement les taxis concédés.

A cet égard, il convient de remarquer que l'exploitation de taxis qui ne stationnent pas sur la voie publique ne peut, en aucun cas, donner lieu à adjudication publique puisqu'ils opèrent à partir du domaine privé. Il est donc loisible au conseil communal de proroger transitoirement ou non les autorisations actuelles pour les « non-concédés ».

3. Signes extérieurs.

Les signes extérieurs, à porter par les taxis ne stationnant pas sur la voie publique, seront-ils rendus obligatoires ou seront-ils facultatifs ?

Réponse du Ministre :

Ce point devra être précisé dans le règlement de police. Celui-ci prescrira que tout taxi devra obligatoirement

2. Retributies.

— Welk criterium zal worden toegepast voor het vaststellen van het bedrag der maximumretributies die moeten betaald worden door de taxi's die niet op de openbare weg stationeren ?

Antwoord van de Minister :

Dat is een probleem hetwelk tot de bevoegdheid van de gemeenten behoort en dat, zo nodig, aanleiding kan geven tot de uitoefening van de voogdijmacht door de Minister van Binnenlandse Zaken. Wat meteen betekent dat de Minister van Binnenlandse Zaken bevoegd is om algemene bepalingen ter zake voor te schrijven. Dit standpunt was in de werkgroep overwegend, maar tevens heeft deze laatste gemeend dat het bedrag van de retributies die de « niet geconcedeerde » taxi's zullen moeten betalen, in geen geval hoger mag zijn dan de helft van het bedrag van de retributies betaald door de « geconcedeerde » taxi's. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken zal er moeten voor zorgen dat de nodige onderrichtingen in die zin gegeven en in acht genomen worden. Verder is de Regering, ten einde alle prijsopdrijvingen inzake aanbesteding van « geconcedeerde » taxi's te remmen, voornemens desnoods bij de berekening van de kostprijzen met het oog op de vaststelling van de maximumtarieven, rekening te houden met een theoretisch laag maximumbedrag inzake retributies, afgezien van de hogere bedragen die bij de aanbestedingen zouden kunnen geboden worden.

Daarmede is dus voorzien in een aantal beperkingsmaatregelen die tegemoetkomen aan de bezorgdheid welke blijkt uit de gestelde vraag.

— Artikel 25, § 3, voorziet in de mogelijkheid om zonder een openbare aanbesteding uit te schrijven, zulks tot 31 december 1974, de vergunningen te verlengen voor ondernemingen waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren.

Een lid vraagt zich af of het niet billijk zou zijn te bepalen dat gedurende diezelfde periode geen enkele wijziging mag worden aangebracht in de retributies welke de ondernemingen waarvan de voertuigen niet op de openbare weg stationeren aan de gemeenten moeten betalen.

Antwoord van de Minister :

Artikel 25 van het wetsontwerp maakt in de §§ 1 en 2 geen onderscheid tussen de ondernemingen waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren en die waarvan de voertuigen buiten de openbare weg stationeren.

Paragraaf 3 slaat inderdaad uitsluitend op de geconcedeerde taxi's.

In dit verband zij opgemerkt dat de exploitatie van taxi's die niet op de openbare weg stationeren in geen geval aanleiding mag geven tot het uitschrijven van een openbare aanbesteding, aangezien zij vanuit private plaatsen opereren. Het staat de gemeenteraad dus vrij de huidige vergunningen voor de « niet geconcedeerde » taxi's al dan niet als overgangsmaatregel te verlengen.

3. Uitwendige tekens.

Zullen de uitwendige tekens waarvan de taxi's moeten voorzien zijn die niet op de openbare weg stationeren, verplicht zijn ofwel facultatief ?

Antwoord van de Minister :

Dat punt dient nader bepaald te worden in het politiereglement. Dat règlement zal nu voorschrijven dat

porter, à l'avant, sur le flanc droit, une plaque métallique d'au moins quinze centimètres de largeur sur huit centimètres de hauteur, sur laquelle devra figurer le mot « taxi », le nom de la commune dont il relève et un numéro d'identification. Cette plaque sera de forme rectangulaire ou elliptique selon qu'il s'agit de véhicules stationnant ou non sur la voie publique.

Cette mesure d'identification tend à réprimer les fraudes et à empêcher ainsi que des voitures de location ne soient employées comme taxis. Les autres signes (signaux lumineux, etc.) sont facultatifs.

4. Radiotéléphonie.

— Le quart d'arrêt radiophonique prévu à l'article 24, § 2 de l'arrêté du Régent du 20 août 1947 (règlement de police sur les taxis) est-il maintenu, en ce qui concerne les véhicules ne stationnant pas sur la voie publique ?

Réponse du Ministre :

Cette disposition ne figurera plus dans la nouvelle réglementation en raison des abus auxquels elle a donné lieu dans le passé, le temps du stationnement autorisé étant difficilement contrôlable.

L'équipement radiophonique peut cependant être utilisé lorsque le taxi est en marche, comme il est de pratique courante.

— La radiotéléphonie pourra-t-elle être utilisée par toutes les catégories de taxis ? Actuellement, seuls les taxis sans stationnement sur la voie publique peuvent l'utiliser.

Réponse du Ministre :

Le présent projet de loi permet à toutes les catégories de se servir d'un équipement radiotéléphonique.

5. Paroi de protection.

La paroi de protection entre le conducteur et les passagers sera-t-elle rendue obligatoire ? Plusieurs arguments plaident contre cette innovation dans notre pays.

Réponse du Ministre :

Ce problème, qui relève également du pouvoir réglementaire du Roi, a donné lieu, le 15 avril 1969, à un échange de vues en Commission des Communications de la Chambre, lors de la discussion de la proposition de loi de M. Boey tendant à rendre cette paroi obligatoire (doc. n° 184/1).

A cette occasion les arguments favorables ou défavorables à cette mesure ont été exposés.

Il a été finalement convenu de tenir la proposition de loi en délibéré, le Ministre des Communications s'étant engagé :

1° à faire examiner par ses services toutes mesures appropriées susceptibles de protéger efficacement les conducteurs de taxis contre les agresseurs;

2° à faire rapport en commission avant la fin de l'année en cours.

elke taxi vooraan, op de rechterflank, verplicht een metalen plaat moet dragen van ten minste 15 cm breedte bij 8 cm hoogte, waarop het woord « taxi » dient voor te komen, alsmede de naam van de gemeente waaronder deze ressorteert en het identificatienummer. Deze plaat zal rechthoekig ofwel elliptisch zijn, al naargelang het wagens betreft die al dan niet op de openbare weg stationeren.

Dat is een identificatiemaatregel om het bedrog te beteugelen en aldus te beletten dat huurwagens als taxi's gebezigd worden. De andere tekens (lichtsignalen enz.) zijn facultatief.

4. Radiotelefonie.

— Wordt het radiofonisch oponthoud, bedoeld in artikel 24, § 2, van het Regentsbesluit van 20 augustus 1947 (politiereglement op de taxi's) behouden voor de voertuigen die niet op de openbare weg stationeren ?

Antwoord van de Minister :

Deze bepaling zal niet meer voorkomen in de nieuwe reglementering, omwille van de misbruiken waartoe ze in het verleden aanleiding gaf, daar de toegelaten parkeertijd moeilijk kan gecontroleerd worden.

De radiofonische uitrusting mag evenwel gebezigd worden wanneer de taxi in beweging is, zoals vrij vaak gebeurt.

— Mag de radiotelefonie voor alle categorieën van taxi's gebezigd worden ? Thans mogen alleen de taxi's zonder standplaats op de openbare weg ze gebruiken.

Antwoord van de Minister :

Dit ontwerp van wet machtigt alle categorieën ertoe een radiotelefonische uitrusting te bezigen.

5. Beveiligingsafscherming.

Zal de beveiligingsafscherming tussen de chauffeur en de passagiers verplicht zijn ? Verscheidene argumenten pleiten tegen een dergelijke maatregel in ons land.

Antwoord van de Minister :

Dit probleem, dat eveneens behoort tot de verordenende bevoegdheid van de Koning, heeft op 15 april 1969 aanleiding gegeven tot een gedachtenwisseling in de Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, bij de bespreking van een wetsvoorstel van de heer Boey, ertoe strekkende die afscherming verplicht te maken (Stuk n° 184/1).

Bij die gelegenheid werden de argumenten voor en tegen bedoelde maatregel uiteengezet.

Uiteindelijk werd overeengekomen dit wetsvoorstel in raad te houden, gezien de Minister van Verkeerswezen zich ertoe verbond :

1° alle passende maatregelen, vatbaar om op afdoende wijze de chauffeurs van taxivoertuigen tegen aanvallen te beschermen, door zijn diensten te doen onderzoeken;

2° hierover in de commissie verslag uit te brengen vóór het einde van dit jaar.

6. Régie des taxis.

Pourquoi n'organise-t-on pas les services de taxis en tant que service public, faisant partie intégrante des transports en commun ?

Réponse du Ministre :

Pareille conception a été étudiée par les services du Ministère des Communications à la suite du dépôt de différentes propositions de lois tendant à créer une Régie des Taxis (propositions de MM. de la Vallée Poussin et Saint-Remy). Elle s'est révélée impraticable.

Il convient de remarquer que les services de taxis sont complémentaires aux services publics et que, par conséquent, leur vocation est différente.

Il est illusoire de considérer que de tels services pourraient, un jour, se substituer aux services publics de transport.

C'est une des raisons pour lesquelles l'idée de délivrer, dorénavant, les autorisations d'exploiter les taxis, soit à une régie à créer, soit aux sociétés de transports en commun urbains, a suscité de vives oppositions, tant de la part des exploitants que des instances publiques intéressées.

7. Cahier des charges.

Il existe un besoin urgent de coordination en matière de taxis, qu'il s'agisse d'exploitation par les diverses sociétés de statuts différents ou des cahiers des charges établis par les autorités communales. A-t-on tenté de remédier à cette situation ?

Réponse du Ministre :

Le présent projet tend effectivement à pallier cette situation dans la mesure qui s'avère actuellement possible.

— L'interstationnement, prévu au projet de loi, devra permettre une exploitation plus rationnelle des taxis.

— Les services du Ministère des Communications élaborent, en ce moment, un cahier des charges type qui paraîtra sous forme d'arrêté royal et qui constituera le point de départ d'une réglementation que l'on veut aussi uniforme que possible.

En ce qui concerne, en particulier, la coordination au niveau des communes, il est certain qu'un nouveau pas important, voire décisif, pourra être franchi dès que seront créés les conseils d'agglomérations dotés de compétences leur permettant de régler, d'une manière adéquate et cohérente, des problèmes inhérents au fonctionnement optimum des services de police, des pompiers, des taxis, etc... sur l'ensemble du territoire d'une agglomération.

8. Critères de solvabilité.

Quels sont les critères qui devront être observés en matière de solvabilité ?

Réponse du Ministre :

Ces critères seront déterminés, par règlements généraux, délibérés en Conseil des Ministres.

En outre, il appartiendra aux intéressés d'apporter la preuve de leur solvabilité.

6. Regie van de taxi's.

Waarom organiseert men de taxidiensten niet als een overheidsdienst, integrerend deel uitmakend van het gemeenschappelijk vervoer ?

Antwoord van de Minister :

Die formule werd door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen bestudeerd ingevolge de indiening van verscheidene voorstellen tot instelling van een Regie van de Taxi's (voorstellen van de heren de la Vallée Poussin en Saint-Remy). Zij bleek onuitvoerbaar te zijn.

Er dient te worden opgemerkt dat de taxidiensten een aanvulling zijn van de openbare diensten en dat zij bijgevolg een andere bestemming hebben.

Het zou een illusie zijn te geloven dat dergelijke diensten eens het gemeenschappelijk vervoer zouden kunnen vervangen.

Dat is een van de redenen waarom de idee om voortaan de machtigingen tot het exploiteren van taxi's af te geven hetzij aan een op te richten regie, hetzij aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk stedelijk vervoer, heftig verzet heeft uitgelokt, zowel bij de exploitanten als bij de betrokken openbare instanties.

7. Bestek.

Er bestaat een dringende behoefte aan coördinatie op het stuk van de taxi's, zowel inzake de exploitatie van de verschillende maatschappijen met verschillend statuut als betreffende de bestekken opgesteld door de gemeentelijke overheid. Heeft men gepoogd deze toestand te verhelpen ?

Antwoord van de Minister :

Het onderhavige ontwerp strekt er inderdaad toe, in de mate van wat momenteel mogelijk blijkt, die toestand te verhelpen.

— « Het interstationnement » zoals bepaald in het wetsontwerp zou een rationeler exploitatie van de taxi's moeten mogelijk maken.

— De diensten van het Ministerie van Verkeerswezen stellen op dit ogenblik een type-bestek op dat in de vorm van koninklijk besluit zal verschijnen en het uitgangspunt zal vormen van een zo uniform mogelijke reglementering.

Wat in het bijzonder de coördinatie op gemeentelijk vlak aangaat, is het zeker dat een nieuwe belangrijke, zo niet beslissende stap zal kunnen worden gezet zodra de agglomeratieraden opgericht zullen zijn, met bevoegdheden die ze in staat stellen op een passende en coherente wijze de problemen te regelen welke eigen zijn aan een optimale werking van politie, brandweer, taxidiensten enz... over het geheel van de agglomeratie.

8. Criteria van solvabiliteit.

Welke criteria zullen in aanmerking komen inzake solvabiliteit ?

Antwoord van de Minister :

Deze criteria zullen bij algemene in Ministerraad overlegde reglementen vastgesteld worden.

Bovendien zullen de betrokkenen het bewijs van hun solvabiliteit moeten voorleggen.

9. Aspects fiscaux.

Quelle sera l'incidence de la taxe sur la valeur ajoutée sur les prix des taxis ?

Réponse du Ministre :

Cette question est prématurée car l'incidence de la T.V.A. est toujours à l'étude au Ministère des Finances, avec le concours du Ministère des Communications pour ce qui concerne les éléments statistiques et autres à fournir.

10. Approbation des autorisations.

Pourquoi les autorisations accordées par les communes, en matière de taxis sans stationnement sur la voie publique, doivent-elles être soumises à l'approbation du Gouverneur ?

Réponse du Ministre :

Il s'agit en fait d'une sauvegarde au profit de l'exploitant dont la demande a été refusée. Le recours au Gouverneur constitué un degré d'appel.

11. Le pourboire.

La plupart des membres qui sont intervenus à ce sujet se sont prononcés en faveur d'un rehaussement du taux prévu à l'article 17 du projet de loi.

A l'appui de cette thèse, il est fait état d'une lettre datant de 1958 et émanant de M. Motz, Ministre des Affaires économiques de l'époque, dans laquelle il est question d'un pourboire de 20 %, déjà considéré comme usuel en 1958.

Le pourboire étant un élément essentiel du revenu des chauffeurs, le fait de fixer un taux maximum trop bas entraînerait un manque à gagner pour le personnel.

Il est également proposé de fixer dans la loi un montant minimum (p. ex. 10 F) du pourboire. Cette mesure serait avantageuse pour les chauffeurs en cas de trajets de courte durée.

Tant dans l'intérêt des chauffeurs que des usagers, il est demandé que les tarifs et taux usuels soient affichés de façon bien visible dans les véhicules.

Les interventions n'ont pas été limitées au seul problème des pourboires. Tout le problème de la rémunération s'est posé.

C'est ainsi que plusieurs membres ont estimé que le salaire de base des chauffeurs devrait être rehaussé.

D'aucuns enfin ont été plus loin et se sont élevés contre la pratique même du pourboire. Ils ont souhaité qu'il soit mis fin à notre système hybride de rémunération — composé de salaires et de pourboires — par l'octroi d'une rémunération décente. Certains membres ont proposé la suppression de l'article 17 et l'élimination du pourboire par son incorporation dans le montant de la course. Au sujet de cette dernière proposition, un membre a estimé qu'il y aurait lieu de consulter les milieux intéressés qui, selon lui, y seraient opposés.

A ces observations, le Ministre a répondu :

— que le taux de 15 % correspond à celui de l'industrie hôtelière et qu'il est actuellement applicable aux taxis, à Liège notamment;

— que les taux des pourboires varient à travers le monde (le pourboire est inexistant au Japon);

9. Belastingproblemen.

Welke weerslag zal de belasting op de toegevoegde waarde op de taxiprijzen hebben ?

Antwoord van de Minister :

Het is nog te vroeg om die vraag thans te stellen, want de terugslag van de B.T.W. wordt op dit ogenblik nog onderzocht op het Ministerie van Financiën met medewerking van het Ministerie van Verkeerswezen in verband met de statistische en andere te verstrekken gegevens.

10. Goedkeuring van de machtigingen.

Waarom moeten de door de gemeenten afgegeven machtigingen inzake taxi's die niet op de openbare weg stationneren, ter goedkeuring aan de Gouverneur voorgelegd worden ?

Antwoord van de Minister :

Dit is een beschermingsmaatregel ten voordele van de exploitant wiens aanvraag geweigerd werd. Het verhaal bij de Gouverneur is een middel tot hoger beroep.

11. Fooien.

De meeste leden die in dat verband het woord voerden, waren voorstander van een verhoging van de in artikel 17 van het wetsontwerp vastgestelde tarieven.

Tot staving van hun opvatting wordt een van 1958 daterende brief van de heer Motz, toenmalig Minister van Economische Zaken, aangehaald, waarin een fooi van 20 % in 1958 reeds als gebruikelijk beschouwd werd.

Aangezien de fooi een wezenlijk bestanddeel uitmaakt van de inkomsten van de chauffeurs, zou de vaststelling van een te laag maximumbedrag voor dit personeel een verlies betekenen.

Tevens wordt voorgesteld in de wet een minimumbedrag voor de fooien op te nemen (bv. 10 F). Zulks zou voordelig zijn voor de chauffeur in geval van korte ritten.

Zowel in het belang van de chauffeurs als van de klanten wordt gevraagd dat de gebruikelijke tarieven en bedragen goed zichtbaar in de voertuigen uitgehangen worden.

De besprekingen hebben zich niet beperkt tot het probleem van de fooien alleen, maar gans het systeem van de bezoldiging werd behandeld.

Zo waren verschillende leden van mening dat het basisloon van de chauffeurs dient verhoogd te worden.

Anderen gingen ten slotte nog verder en verzetten zich tegen de praktijk zelf van de fooien. Zij wensen dat een einde wordt gemaakt aan ons hybride systeem van bezoldiging — bestaande uit het loon en de fooien — door de toekenning van een behoorlijke beloning. Sommige leden stelden voor artikel 17 op te heffen en de fooi af te schaffen door ze op te nemen in het bedrag van de rit. In verband met dit laatste voorstel was een lid van mening dat de betrokken milieus dienen geraadpleegd te worden. Hij meent dat deze laatste zich tegen dit voorstel zullen verzetten.

Op deze opmerkingen heeft de Minister geantwoord :

— dat 15 % overeenstemt met het percentage van de hotelnijverheid en dat het thans ook van toepassing is op taxi's, o.a. te Luik;

— dat het bedrag van de fooien over de hele wereld varieert (de fooi is onbekend in Japan);

— que l'obligation d'affichage des prix et du pourboire usuel est prévue au nouveau règlement de police;

— que l'initiative de M. Motz, en matière de fixation du taux du pourboire, ne repose sur aucune base légale;

— que les chauffeurs ne désirent pas l'incorporation du pourboire au prix de la course et que cette incorporation n'exclut d'ailleurs pas l'éventualité d'un « super-pourboire »;

— que la fixation du pourboire au taux de 15 % n'est pas à considérer comme une mesure de régression sociale. Le Ministre reconnaît que le « plafond » de 15 % peut entraîner une réadaptation du salaire payé par les patrons à leurs chauffeurs.

Il appartiendra, dès lors, aux instances paritaires compétentes de se pencher sur ce problème.

Le Ministre cite des déclarations antérieures incriminant le caractère dégradant des pourboires pour les chauffeurs de taxis.

Il rappelle, par ailleurs, que le système tel qu'il se pratique actuellement constitue l'un des points sur lesquels les critiques du public sont particulièrement vives, les clients exigeant que soit déterminé, une fois pour toutes, ce qu'ils ont à payer pour se mettre à l'abri des discussions avec les chauffeurs.

Un membre souhaite que l'application de l'article 17 soit assortie d'un délai suffisant pour ménager toutes les adaptations et transitions nécessaires.

Le Ministre répond qu'il est prêt à présenter un amendement tendant à postposer l'application de l'article 17 pour une période de six mois.

Cette proposition sera examinée plus complètement lors de la discussion des articles.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES.

Article premier.

Quelles sont les raisons qui ont présidé à la rédaction du 2° de l'article 1^{er} ?

Il faut tenir compte des deux espèces d'exploitation :

1° les taxis stationnant sur la voie publique;

2° les taxis ne stationnant pas sur la voie publique.

(Il s'agit en l'occurrence d'emplacements situés, soit sur des domaines privés, soit sur des domaines gérés par des services publics tels que la R. V. A., la S. N. C. B., les autorités portuaires, etc...)

A propos du 3° il est précisé que seuls les transports publics et les services d'autocars peuvent vendre des places. Le taxi ne peut être assimilé à ce genre de transport en commun, ce qui n'empêche pas que si le client ayant appelé un taxi y consent, un autre client peut cependant être pris en charge sans augmentation de prix.

Un chauffeur de taxi, opérant dans un site touristique, ne peut déroger au 4° de l'article 1^{er} (destination fixée par le client) et transporter différents clients sur un itinéraire fixé par lui. Une telle activité relève du secteur des autocars, lequel organise des voyages touristiques.

— dat het uithangen van de prijzen en van de fooi in het nieuw politiereglement voorgeschreven is;

— dat het initiatief van de heer Motz inzake vaststelling van het bedrag van de fooi op geen enkele wettelijke basis steunt;

— dat de chauffeurs het opnemen van de fooi in de ritprijs niet verlangen en dat die opnemingsmogelijkheid van een « superfooi » niet uitsluit;

— dat het vaststellen van de fooi op 15 % niet als een maatregel van sociale achteruitgang mag beschouwd worden. De Minister geeft toe dat het maximum van 15 % een aanpassing van de door de werkgevers aan hun chauffeurs te betalen lonen kan veroorzaken.

Het is dan ook zaak van de bevoegde paritaire instanties dit probleem te onderzoeken.

De Minister haalt vroegere verklaringen aan waarbij het verminderen van de fooien voor de taxichauffeurs wordt gebrandmerkt.

Hij herinnert eraan dat het systeem, zoals het thans toegepast wordt, een van de punten is waarop de kritiek van het publiek bijzonder heftig is, daar de klanten eisen dat het te betalen bedrag eens en voorgoed wordt vastgesteld, ten einde gespaard te blijven van discussies met de chauffeurs.

Een lid verlangt dat voor de toepassing van artikel 17 een voldoende termijn wordt gesteld zodat in alle nodige aanpassingen en overgangsmaatregelen kan worden voorzien.

De Minister antwoordt dat hij bereid is een amendement voor te stellen om de toepassing van artikel 17 voor een tijdperk van zes maanden uit te stellen.

Dit voorstel zal grondiger onderzocht worden tijdens de bespreking van de artikelen.

III. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Welke beweegredenen liggen ten grondslag aan de redactie van het 2° van artikel 1 ?

Men moet rekening houden met twee soorten van exploitatie :

1° de taxi's die hun standplaats op de openbare weg hebben;

2° de taxi's die hun standplaats niet op de openbare weg hebben.

(Het gaat hier om standplaatsen die gelegen zijn op een particulier terrein of op terreinen welke worden beheerd door overheidsdiensten zoals de R. L. W., de N. M. B. S., de havenautoriteiten enz.)

In verband met het 3° wordt verklaard dat alleen het openbaar vervoer en de autocardiens zitplaatsen mogen verkopen. Een taxi mag niet met dit soort gemeenschappelijk vervoer gelijkgesteld worden. Dit neemt niet weg dat, als de cliënt die een taxi heeft geroepen erin toestemt een andere cliënt op te nemen, zulks toegelaten is, echter zonder verhoging van de prijs.

Een taxichauffeur die in een toeristische streek rijdt, mag niet afwijken van het 4° van artikel 1 (de bestemming wordt door de cliënt bepaald) en hij mag niet verschillende cliënten op een door hem vastgestelde route vervoeren. Een dergelijke activiteit behoort tot de sector autocars, die toeristische reizen organiseert.

La location de voitures avec chauffeur et sans chauffeur relève-t-elle du présent projet de loi ?

La location est, par essence, un service et non pas une prestation de transport rémunéré de personnes. Dès lors, la location de voitures avec ou sans chauffeur échappe à l'application du présent projet.

A la question de savoir si un exploitant de taxi, peut employer différemment son véhicule comme taxi et comme voiture de location, le Ministre répond que les taxis seront munis d'un signe distinctif qui les différencie d'autres véhicules, ceci afin d'éviter la fraude et les abus. Ils ne pourront donc être affectés au transport de personnes qu'en tant que taxi.

L'article premier est adopté à l'unanimité.

Art. 2.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans discussion.

Art. 3.

Quelles pourraient être les circonstances spéciales dont il est fait mention au § 2 ?

Il s'agit, en l'occurrence, de travaux d'urbanisation qui pourraient entraîner la suppression, temporaire ou définitive, de certains emplacements de taxis (ou l'expropriation de garages privés). Dans pareils cas, les communes ont un intérêt majeur à délivrer une autorisation inférieure à dix ans, car il s'agit d'éviter les litiges et le risque d'avoir à payer des indemnités aux exploitants lésés dans leurs droits.

Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 4.

Le recours contre le refus d'autorisation s'exerce près du gouverneur de la province.

Pour quelle raison le nombre de taxis ne stationnant pas sur la voie publique a-t-il été fixé à 25 % des taxis stationnant sur la voie publique ?

Il a été répondu que ce pourcentage répond à la moyenne générale, sur le plan national. Il est rappelé que, dans le passé, certaines communes refusaient systématiquement des autorisations pour taxis non concédés, ce qui rendait généralement impossible toute saine concurrence. D'ailleurs, les recours contre de tels refus étaient généralement acceptés au profit des appelants.

Le nombre de taxis ne stationnant pas sur la voie publique ne doit pas nécessairement être plafonné à 25 % du nombre de taxis stationnant sur la voie publique : il s'agit là uniquement d'un minimum, étant entendu que les autorisations communales peuvent aller au-delà.

Au-delà des 25 %, la commune peut refuser l'autorisation aux demandes concernant l'exploitation de taxis ne stationnant pas sur la voie publique.

L'article 4 est adopté à l'unanimité.

Art. 5.

A la question de savoir ce qu'il faut entendre par les critères de solvabilité, le Ministre répond que ces critères seront fixés par arrêté royal après délibération en Conseil des Ministres. Actuellement, les administrations communales demandent le dépôt d'une garantie.

Valt het verhuren van auto's met en zonder chauffeur onder dit wetsontwerp ?

Verhuring van auto's is in wezen een dienst en geen vervoer van personen tegen beloning. Derhalve valt het verhuren van auto's met of zonder chauffeur niet onder het onderhavige ontwerp.

Op de vraag of een taxi-exploitant zijn auto als taxi en als huurwagen mag gebruiken, antwoordt de Minister dat de taxi's een kenteken zullen krijgen dat ze van andere voertuigen onderscheidt, om bedrog en misbruik te voorkomen. Zij zullen dus slechts als taxi voor het vervoer van personen kunnen worden gebruikt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2.

Dit artikel wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 3.

Welke zijn de speciale omstandigheden waarvan sprake in § 2 ?

Het gaat hier om stedenbouwkundige werken die de tijdelijke of definitieve afschaffing van sommige standplaatsen voor taxi's (of de onteigening van particuliere garages) met zich zouden kunnen brengen. In die gevallen hebben de gemeenten er alle belang bij een machtiging af te leveren voor minder dan tien jaar, zulks om betwistingen te voorkomen en om het gevaar te vermijden dat zij de in hun rechten benadeelde exploitanten vergoedingen moeten betalen.

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 4.

Indien de machtiging geweigerd wordt, kan verhaal worden ingesteld bij de provinciegouverneur.

Waarom werd het aantal taxi's die niet op de openbare weg stationeren vastgesteld op 25 % van het aantal taxi's die wel op de openbare weg stationeren ?

Daarop is geantwoord dat dit percentage op nationaal niveau overeenstemt met het algemeen gemiddelde. Er zij aan herinnerd dat sommige gemeenten vroeger stelselmatig weigerden machtigingen af te leveren voor niet in concessie gegevens taxi's, wat doorgaans een gezonde concurrentie onmogelijk maakte. Het tegen een dergelijke weigering ingestelde beroep werd trouwens meestal ontvangen ten gunste van de appellant.

Het aantal taxi's die niet op de openbare weg stationeren moet niet noodzakelijk minder bedragen dan 25 % van het aantal taxi's die wel op de openbare weg stationeren : het gaat hier slechts om een minimum dat door de gemeentelijke autoriteiten natuurlijk mag worden overschreden.

Boven die 25 % mag de gemeente machtiging weigeren voor de exploitatie van taxi's die niet op de openbare weg stationeren.

Artikel 4 wordt eenparig aangenomen.

Art. 5.

Op de vraag wat men onder solvabiliteitscriteria dient te verstaan, antwoordt de Minister dat die criteria zullen worden vastgesteld bij koninklijk besluit na overleg in Ministerraad. Thans eisen de gemeentebesturen dat een waarborg wordt gestort.

Qui doit répondre des garanties matérielles et professionnelles ?

Le demandeur doit remplir ces conditions. Il convient de remarquer que le règlement de police prévoit, en outre, que les conducteurs doivent également répondre aux garanties de moralité et de compétence professionnelle exigées.

Le Ministre se réfère à la réglementation du Marché commun et précise qu'aucun critère de nationalité ne peut être établi.

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

Art. 6.

La disposition reprise au § 1 précise que la personne physique ou morale doit être propriétaire ou avoir la disposition du véhicule par contrat de vente à tempérament au moment de la délivrance de l'autorisation et non au moment de l'introduction de sa demande ou du dépôt de sa soumission.

Un membre demande quelle est la portée exacte de la disposition du § 2, concernant la sous-traitance. Le Ministre répond que la sous-traitance, sous quelque forme que ce soit, est interdite car elle a donné lieu dans le passé à des abus sur le plan social.

Il n'est pas prévu d'exceptions, même dans le cas spécifique des membres d'une même famille dont l'un exploite un taxi. En effet, l'autorisation est personnelle et incessible, sauf dans les cas prévus à l'article 7. Les autorités communales doivent connaître l'identité et partant, la moralité du chauffeur de taxi. Cette disposition a notamment été dictée par le fait que certains exploitants s'arrangeaient avec des conducteurs non connus des administrations communales pour assurer, par exemple, des courses de nuit.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7.

L'exploitant qui veut se retirer des affaires ne peut céder son autorisation à n'importe quelle personne physique. Les conditions prévues au 2° de cet article doivent être remplies. Cette règle est édictée pour éviter le commerce, et partant, le marché noir d'autorisations délivrées par les communes. Cette disposition est d'ailleurs déjà en vigueur en ce qui concerne les autorisations de transport de marchandises par route.

Le montant du capital visé au 3° de l'article 7 est fixé par la loi commerciale.

Dans le cas d'une S. P. R. L. cessionnaire, le capital à prendre en considération sera de 50 000 ou de 250 000 F au moins, selon le cas (articles 1 et 6 de la loi du 26 juin 1967, modifiant l'article 120 du livre 1^{er}, titre IX, du Code de commerce).

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

Art. 8.

L'inobservation des clauses figurant au cahier des charges peut entraîner le retrait ou la suspension de l'autorisation. Ces clauses sont en effet des « conditions de l'autorisation » (§ 1).

Cet article est adopté à l'unanimité.

Wie moet materiële en professionele waarborgen bieden ?

De aanvrager moet die waarborgen bieden. Er zij opgemerkt dat het politiereglement bovendien bepaalt dat ook de bestuurders aan de vereiste zedelijke waarborgen en beroepsbekwaamheid moeten beantwoorden.

Onder verwijzing naar de door de Gemeenschappelijke Markt opgelegde reglementering verklaart de Minister dat geen nationaliteitscriteria mogen worden gebruikt.

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

Art. 6.

In § 1 wordt gepreciseerd dat de natuurlijke of rechtspersoon eigenaar moet zijn van of bij huurkoopcontract de beschikking moet hebben over het voertuig op het ogenblik van de afgifte van de machtiging en niet op het ogenblik van de indiening van zijn aanvraag of van zijn inschrijving.

Een lid informeert naar de juiste betekenis van het bepaalde in § 2 m.b.t. de onderaanneming. De Minister antwoordt dat onderaanneming in welke vorm ook verboden is omdat zij in het verleden op sociaal gebied tot misbruiken heeft geleid.

Er is in geen enkele uitzondering voorzien, zelfs niet in het specifieke geval van leden van een zelfde gezin waarvan één lid een taxibedrijf exploiteert. De machtiging is immers persoonlijk en onoverdraagbaar, behalve in de bij artikel 7 bepaalde gevallen. De gemeente-overheid moet de identiteit en dus ook de zedelijkheid van de taxichauffeur kennen. Deze bepaling is met name ingegeven door het feit dat sommige exploitanten het op een akkoordje gooiden met bij de gemeentebesturen onbekende chauffeurs om bijvoorbeeld nachtritten te doen.

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7.

De exploitant die met zijn bedrijf wenst op te houden, mag zijn machtiging niet aan om het even welke natuurlijke persoon overdragen. De bij het 2° van dit artikel bepaalde voorwaarden moeten vervuld zijn. Die regel is voorgeschreven om de handel in en dus ook de zwarte markt van door de gemeenten toegestane vergunningen onmogelijk te maken. Deze bepaling is trouwens reeds van kracht voor de machtigingen voor het goederenvervoer over de weg.

Het bedrag van het in artikel 7, 3°, bedoelde kapitaal wordt door het Wetboek van Koophandel bepaald.

Voor een concessiehouder P. V. B. A. zal het in aanmerking komende kapitaal naargelang van het geval 50 000 of 250 000 F bedragen (artikelen 1 en 6 van de wet van 26 juni 1967 tot wijziging van artikel 120 van Boek I, Titel IX, van het Wetboek van Koophandel).

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

Art. 8.

Wanneer de in het bestek voorkomende bepalingen niet worden nagekomen, kan de vergunning ingetrokken of geschorst worden. Die bepalingen zijn immers « aan de vergunning verbonden voorwaarden » (§ 1).

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 9.

M. Posson a déposé un amendement (Doc. n° 385/3) tendant à permettre aux autorités communales de reconduire, sans adjudication publique, toute autorisation d'exploitation de taxis, pour autant que l'exploitant ait donné satisfaction.

L'adoption de cet amendement équivaldrait, en pratique, à délivrer des licences à vie, ce qui n'est pas souhaitable. Il y a lieu de remarquer que l'exploitation, étalée sur 10 ans, suffit amplement pour amortir le matériel.

La reconduction vaut en principe pour une nouvelle période de 10 ans (art. 3, § 1^{er}).

Un membre estime que le pourcentage fixé au deuxième alinéa est trop faible.

D'autre part, le personnel des sociétés exploitantes risque d'être lésé au regard de la durée trop courte de l'acte d'autorisation.

Le Ministre répond qu'il faut éviter d'établir des monopoles de fait et qu'il convient également d'éviter de créer des situations de « *numerus clausus* ».

Un autre membre estime que la situation des exploitations de taxis diffère suivant que celles-ci opèrent dans les grandes villes ou dans les communes de moindre importance et qu'il faudrait adopter, selon le cas, des régimes différents.

Le Ministre estime qu'il faut se garder d'entrer dans une telle voie : il faut en effet tenir compte de ce qu'une agglomération peut être composée de grandes villes et de petites communes avoisinantes. Il n'est pas souhaitable d'avoir, dans ce cas, des régimes différents.

Il appartient au gouverneur de la province de contrôler si les prescriptions légales ont été respectées par l'administration communale. A la rigueur, cette approbation pourrait être confiée au Ministre de l'Intérieur, mais il a été jugé préférable d'adopter certaines mesures de déconcentration.

D'aucuns estiment que la députation permanente devrait être consultée, au lieu du gouverneur de la province, ce qui semble être également l'avis du Conseil d'Etat.

Le Ministre renvoie aux articles 9 et 10 qui prévoient qu'il ne sera pas fait application de l'article 81 de la loi communale qui exige l'intervention de la députation permanente. Ces textes sont donc clairs quant à la portée que le Conseil d'Etat a voulu faire préciser.

Après le rejet de l'amendement par 17 voix contre et une abstention l'article 9 est adopté à l'unanimité.

Art. 10.

Quelle sera l'importance des redevances imposées par les communes en matière de taxis ne stationnant pas sur la voie publique ?

Dans ce cas, le montant des redevances minima sera fixé par le Ministre de l'Intérieur. Il existe déjà un précédent en matière de fixation de redevances. En effet, les taxis exploités à partir du domaine privé, payent, au maximum, des redevances dont le montant ne peut, en aucun cas, dépasser 50 % de celles payées par les taxis exploités sur le domaine public. C'est ce régime que le présent article tend à préserver.

L'article 10 est adopté à l'unanimité.

Art. 9.

De heer Posson heeft een amendement voorgesteld (Stuk n° 385/3), waardoor de gemeente-overheid gemachtigd wordt zonder openbare aanbesteding iedere machtiging tot exploitatie van een taxidienst te verlengen, voor zover de exploitant voldoening heeft geschonken.

Als dit amendement werd aangenomen, zou dat in de praktijk neerkomen op het uitreiken van een vergunning voor het leven, hetgeen niet wenselijk is. Er zij opgemerkt dat een over tien jaar gespreide exploitatie ruimschoots volstaat om het materieel af te schrijven.

De verlenging geldt, in principe, voor een nieuwe periode van 10 jaar (art. 3, § 1).

Een lid meent dat het in het tweede lid vastgestelde percentage te laag ligt.

Anderzijds bestaat er gevaar dat het personeel van de exploiterende ondernemingen benadeeld wordt indien de in de machtigingsoorkonde verleende duur te kort is.

De Minister antwoordt dat men moet vermijden feitelijke monopolies te vestigen en dat men ook moet vermijden « *numerus clausus* »-toestanden te doen ontstaan.

Een ander lid meent dat de toestanden inzake exploitatie van taxi's verschillen naargelang het om grote steden of kleinere gemeenten gaat en dat, naar gelang van het geval, een verschillende regeling moet gelden.

De Minister is de mening toegedaan dat een dergelijk systeem dient vermeden te worden : men moet immers rekening houden met het feit dat een grote agglomeratie kan bestaan uit grote steden en kleine aangrenzende gemeenten. In dat geval is het dus niet wenselijk een verschillende regeling aan te nemen.

De provinciegouverneur moet controleren of de wettelijke voorschriften door het gemeentebestuur nageleefd worden. Desnoods kan de goedkeuring aan de Minister van Binnenlandse Zaken worden toevertrouwd, maar het werd verkiezen geacht bepaalde deconcentratie maatregelen te nemen.

Sommigen menen dat in plaats van de provinciegouverneur de bestendige deputatie moet worden geraadpleegd, wat ook de mening van de Raad van State schijnt te zijn.

De Minister verwijst naar de artikelen 9 en 10 waarin is bepaald dat artikel 81 van de gemeentewet, waarbij de tussenkomst van de bestendige deputatie wordt geëist, niet zal worden toegepast. Die voorschriften zijn dus heel duidelijk wat betreft de strekking welke de Raad van State nader wenste te doen omschrijven.

Het amendement wordt verworpen met 17 stemmen en één onthouding en artikel 9 wordt eenparig aangenomen.

Art. 10.

Hoe hoog mag het bedrag zijn van de retributies welke door de gemeenten worden opgelegd voor taxi's die niet op de openbare weg stationeren ?

Het bedrag van de minimumretributies zal in dat geval door de Minister van Binnenlandse Zaken worden vastgesteld. Er bestaat reeds een precedent op het stuk van de vaststelling van retributies. Immers, de taxi's die van op een particulier terrein worden geëxploiteerd, betalen op zijn hoogst retributies waarvan het bedrag in geen geval hoger mag zijn dan 50 % van de retributies welke moeten worden bepaald voor taxi's die van uit het openbaar domein geëxploiteerd worden. Dat is de regeling welke het onderhavige artikel wil invoeren.

Artikel 10 wordt eenparig aangenomen.

Art. 11.

Il est précisé que l'interstationnement prévu à cet article ne peut avoir lieu qu'en tête de file.
Cet article est adopté à l'unanimité.

Art. 12.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans discussion.

Art. 13.

Le quart d'heure radiophonique, prévu au règlement de police actuel (article 24 de l'arrêté du Régent du 20 août 1947) n'est pas maintenu malgré les raisons qui militent pour son maintien, à savoir :

- il s'agit là d'un droit acquis;
- dans une ville comme Anvers, dont le port est très étendu, l'efficiencé du service radiophonique risque de souffrir du fait que les taxis (non concédés) ne pourraient plus opérer d'arrêt radio;
- le coût d'installations radiophoniques est élevé et l'investissement consenti deviendra moins rentable.

Le Ministre répond que s'il est exact que le quart d'heure radiophonique n'est pas repris dans la nouvelle législation, l'emploi de radiophonie, quasiment généralisé à l'heure actuelle, reste acquis.

Bien plus, les taxis pourront dorénavant se faire héler, ce qui n'était pas autorisé précédemment, et rien n'empêche un taxi effectuant une course, de recevoir un appel lui donnant une nouvelle destination dès que le transport en cours est terminé. En fait, le système a été considérablement assoupli, dans le souci de diminuer le kilométrage à vide.

La proposition de maintien du quart d'heure radiophonique ne peut être retenue, en raison de l'impossibilité d'exercer un contrôle quelque peu efficace sur le respect du quart d'heure radiophonique, en raison aussi des plus grandes facilités actuellement prévues pour héler un taxi.

Certains membres demandent s'il ne pourrait être établi, en cette matière, une distinction entre les grandes villes et celles d'importance moindre et autoriser, dans les premières, le maintien du quart d'heure radiophonique.

Il ne peut être question d'adopter deux systèmes en cette matière. Il convient, avant tout, de réprimer les fraudes qui sont apparues après l'introduction, dans le règlement de police, du quart d'heure radiophonique.

Il est encore fait remarquer que l'on risque de multiplier inutilement le kilométrage à vide, et ce plus spécialement pour les longues courses.

Le Ministre répond que les longues courses qui amènent les taxis hors du périmètre tarifaire entraîneront automatiquement la facturation des kilomètres à vide effectués hors dudit périmètre.

L'article 13 est adopté par 14 voix et 4 abstentions.

Art. 11.

Er wordt gepreciseerd dat het in dit artikel bedoelde « interstationnement » alleen vooraan in de rij is toegestaan. Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 12.

Dit artikel wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 13.

Het « radiokwartiertje » waarvan sprake in het huidige politiereglement (artikel 24 van het Regentsbesluit van 20 augustus 1947) wordt niet behouden ondanks de redenen die pleiten voor het behoud ervan :

- het is een verworven recht;
- in een stad zoals Antwerpen, met een zeer uitgestrekt havengebied, zou de doeltreffendheid van de radiofonische dienst kunnen te lijden hebben onder het feit dat de niet in concessie gegeven taxi's niet meer per radio zullen kunnen tegengehouden worden;
- de kostprijs van radio-installaties is hoog en de gedane belegging zal minder rendabel zijn.

De Minister antwoordt dat het « radiokwartiertje » in de nieuwe wetgeving weliswaar niet wordt overgenomen, maar dat het gebruik van de radiofonie, dat thans vrijwel algemeen is geworden, een verworvenheid is.

Meer nog, voortaan zullen de taxi's mogen tegengehouden worden door de gebruikers, wat vroeger niet geoorloofd was, en er is geen beletsel voor dat een taxi die bezig is met een rit, een oproep ontvangt waardoor hij een nieuwe bestemming krijgt zodra de aan de gang zijnde rit beëindigd is. In feite werd het systeem aanzienlijk versoepeld om het aantal kilometers zonder passagiers te verminderen.

Het voorstel tot behoud van het radiokwartiertje kan niet in aanmerking genomen worden omdat het onmogelijk is een doelmatige controle uit te oefenen op de inachtneming daarvan en ook omdat men thans heel gemakkelijk een taxi kan aanroepen.

Enkele leden vragen of op dit punt geen onderscheid kan worden gemaakt tussen de grote en de minder grote steden, waarbij de eerste gemachtigd zouden worden het radiokwartiertje te handhaven.

Het gaat niet op in dezen twee systemen aan te nemen. Vóór alles moet het bedrog worden beteugeld dat aan het licht is gekomen na de invoering van het radiokwartiertje in het politiereglement.

Voorts wordt opgemerkt dat men de kans loopt het aantal kilometers zonder passagiers nutteloos op te voeren, met name bij lange ritten.

De Minister antwoordt dat lange ritten, welke de taxi's buiten de tariefzone maken, automatisch de aanrekening van het aantal kilometers zonder passagiers buiten die zone met zich zullen brengen.

Artikel 13 wordt met 14 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Artt. 14, 15 et 16.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité, sans discussion.

Art. 17.

Deux amendements ont été déposés :

1° un amendement de M. Boey (Doc. n° 385/2).

L'auteur de l'amendement reconnaît volontiers que le projet sert l'intérêt général mais il s'inquiète des conséquences sociales qu'il pourrait entraîner pour les chauffeurs de taxis. Le salaire de ces derniers se compose d'une somme représentée par un pourcentage de la recette et d'un pourboire.

Ce pourboire relève de la tradition et constitue un risque pris par le chauffeur aux fins de gagner davantage que si son salaire se présentait sous forme d'une rémunération fixe.

Il fait remarquer que son amendement ne vise qu'à porter le taux de 15 à 20 %, au maximum, qu'une telle modification n'appelle aucune discussion en Commission des Prix et que, pour le surplus, le taux de 20 % est généralement d'application dans certaines grandes agglomérations et constitue donc, en quelque sorte, un droit acquis pour les chauffeurs. Il oppose ces arguments à ceux faisant la comparaison avec le taux de 15 % pratiqué dans l'industrie hôtelière, les notes de restaurant étant d'ailleurs, en moyenne, plus élevées que les courses en taxi.

Enfin, il fait observer que l'amendement du Gouvernement modifiant l'article 26 du projet de loi (Doc. n° 385/4) en ce qui concerne l'entrée en vigueur de l'article 17, aura pour effet de reporter également jusqu'au 1^{er} janvier 1970 les mesures concernant l'affichage des tarifs à l'intérieur des taxis.

2° un amendement de M. Brouhon (Doc. n° 385/3).

Il est demandé pour les chauffeurs de taxis, une rémunération décente et normale. Fixer le taux usuel du pourboire à 15 % est en contradiction avec la pratique car il y a plusieurs taux usuels de pourboire appliqués en Belgique.

Il est cependant notoire que ce taux se situe dans sa majorité à 20 %. Il convient donc de le fixer à ce montant, afin de ne pas léser les chauffeurs, ceux-ci n'ayant, jusqu'ici, aucune garantie de voir majorer à due concurrence leur rémunération fixe.

Au sujet de la comparaison entre les hôtels et les taxis, l'auteur de l'amendement fait observer que le pourboire en matière d'hôtellerie est un poste qui figure sur toutes les notes présentées aux clients. En matière de taxis, le pourboire est facultatif. Si l'on veut être logique, le pourboire des chauffeurs devrait également être inclus dans le prix.

Deux autres membres sont encore intervenus : l'un ne voit que deux possibilités, ou bien le pourboire est supprimé et, par voie de conséquence, il faut relever le prix des courses, ou il est admis et facultatif et, dans ce cas, le taux de 15 % lui semble préférable, étant entendu que les partenaires sociaux prendront leurs responsabilités en commission paritaire.

L'autre membre préférerait ne pas voir figurer un taux de pourboire dans le présent projet. Cela peut amener des frictions, voire des conflits sociaux, d'où, selon lui, l'opportunité de supprimer le taux précité.

Artt. 14, 15 en 16.

Deze artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 17.

Twee amendementen werden ingediend :

1° Een amendement van de heer Boey (Stuk n° 385/2).

De auteur van het amendement geeft grif toe dat het ontwerp het algemeen belang dient, maar hij is verontrust over de sociale gevolgen die het voor de taxichauffeurs met zich zou kunnen brengen. Hun beloning bestaat uit een percentage van de ontvangst, en een fooi.

Die fooi berust op de traditie en vormt een risico dat de chauffeur loopt om meer te kunnen verdienen dan wat zijn loon zou zijn als het de vorm van een vaste beloning aannam.

Hij merkt op dat zijn amendement er alleen toe strekt het percentage van 15 op maximum 20 % te brengen, dat een dergelijke wijziging generlei bezwaar vanwege de Prijzencommissie uitlokt en bovendien dat het percentage van 20 % in bepaalde grote agglomeraties over het algemeen wordt toegepast, zodat het eigenlijk een soort verkregen recht voor de chauffeurs vormt. Hij stelt die argumenten tegenover die welke de vergelijking trekken met het percentage van 15 % dat van toepassing is in het hotelbedrijf. De restaurantrekeningen liggen overigens gemiddeld hoger dan de prijs van een taxirit.

Ten slotte merkt hij op dat het regeringsamendement tot wijziging van artikel 26 van het wetsontwerp (Stuk n° 385/4) betreffende de inwerkingtreding van artikel 17, tot gevolg zal hebben dat de maatregelen in verband met het aanplakken van de tarieven binnenin de taxi's eveneens tot 1 januari 1970 zullen worden uitgesteld.

2° Amendement van de heer Brouhon (Stuk n° 385/3).

Voor de taxichauffeurs wordt een degelijke en normale beloning gevraagd. Stelt men het gebruikelijke percentage van de fooi op 15 % vast, dan is zulks in strijd met de praktijk, want in België worden thans verschillende gebruikelijke percentages inzake fooien toegepast.

Het is nochtans algemeen bekend dat dit percentage meestal 20 % bedraagt. Derhalve moet het op dit laatste bedrag worden vastgesteld, ten einde de chauffeurs niet te benadelen, daar dezen tot nu toe geen enkele garantie hebben gekregen dat hun vaste beloning tot een behoorlijk bedrag zal worden verhoogd.

In verband met de vergelijking tussen hotels en taxi's voegt de indiener van het amendement eraan toe dat de fooi inzake het hotelwezen een post is die voortkomt op alle rekeningen die aan de cliënten worden voorgelegd. Bij de taxi's is de fooi facultatief. Wil men consequent zijn, dan zou de fooi van de taxichauffeurs eveneens in de prijs moeten worden berekend.

Nog twee andere leden nemen het woord; de ene ziet slechts twee mogelijkheden : ofwel wordt de fooi afgeschaft en moet de prijs van de ritten bijgevolg worden verhoogd, ofwel wordt zij aanvaard en blijft zij facultatief, en in dit geval geeft hij de voorkeur aan het percentage van 15 %, met dien verstande dat de sociale partners hun verantwoordelijkheid in het paritair comité opnemen.

Het andere lid had liever geen percentage voor de fooi in het onderhavige ontwerp zien opnemen. Dat kan immers leiden tot wrijvingen, en zelfs sociale conflicten, zodat het volgens hem geraden is het genoemde percentage af te schaffen.

Le Ministre défend alors l'amendement du Gouvernement (doc. n° 385/4), modifiant l'article 26 en vue de retarder l'entrée en vigueur de l'article 17 et répond en même temps aux arguments développés par les auteurs des amendements repris ci-avant.

— S'il est exact qu'en 1958 le Ministre des Affaires économiques a préconisé l'usage d'un pourboire de 20 %, il s'agit là d'une recommandation qui n'a aucun caractère légal.

— Le prélèvement fiscal opéré sur la base d'un pourboire de 20 % serait automatiquement corrigé si la disposition du pourboire actuel (15 %) était maintenue.

En outre, il est expliqué que le maintien du taux de 15 % permettrait d'exercer indirectement une pression sur les partenaires sociaux afin de déclencher, en commission paritaire, une augmentation appropriée des salaires des chauffeurs.

Enfin, le taux choisi mettrait fin aux plaintes de la clientèle au sujet des prétentions abusives de certains chauffeurs de taxis.

Il ne peut être question de se rallier à la proposition de M. Brouhon, tendant à fixer le pourboire à 20 % et à le rendre obligatoire.

Les arguments développés lors de la discussion générale n'ont pas laissé le Gouvernement insensible. C'est la raison pour laquelle l'amendement postposant l'application de l'article 17 jusqu'au 1^{er} janvier 1970 a été déposé.

A cette occasion, il est rappelé que le projet actuel pour-
suit quatre objectifs fondamentaux :

- mettre l'exploitation des taxis à l'abri de surenchère lors des adjudications;
- procurer aux chauffeurs un salaire décent, ce qui aurait sa répercussion en matière de sécurité sociale, de pensions et de congés payés;
- ménager les intérêts légitimes des communes;
- rencontrer les vœux de la clientèle des taxis.

M. Brouhon reconnaît le bien-fondé de ces objectifs mais souhaiterait néanmoins que l'article 17 soit modifié comme suit :

« Les tarifs et les taux usuels du pourboire sont affichés de manière apparente dans chaque véhicule. Le taux du pourboire est fixé par le Roi ».

Ce taux pourrait alors être arrêté à l'issue des discussions paritaires.

M. Boey, auteur du premier amendement, craint que la fixation, du pourboire à 15 % n'engendre des pressions en vue d'augmenter les salaires et partant les tarifs. Qui payera, en définitive, la note sinon le client ?

Il faudra également recourir à la Commission des prix en ce qui concerne le tarif.

Enfin, il ne peut marquer son accord au sujet de la fixation du taux du pourboire par arrêté royal, eu égard aux inévitables pressions qui seraient exercées en vue de réajuster ce pourboire.

Selon lui, il convient :

- soit de supprimer l'article 17;
- soit, en cas de maintien, de porter le taux à 20 %.

De Minister verdedigt het amendement van de Regering (Stuk n° 385/4) tot wijziging van artikel 26, hetwelk het uitstellen van de inwerkingtreding van artikel 17 beoogt, en beantwoordt terzelfder tijd de door de indieners van voormelde amendementen ontwikkelde argumenten.

— Het is waar dat de Minister van Economische Zaken in 1958 het geven van een fooi van 20 % heeft voorgesteld, doch dat was slechts een aanbeveling zonder enig wettelijk karakter.

— De op grond van een fooi van 20 % geheven belasting zou automatisch worden gecorrigeerd, indien de bepaling in verband met het huidige bedrag van de fooi (15 %) behouden bleef.

Bovendien is erop gewezen dat het behoud van het bedrag van 15 % een wapen aan de hand zou doen om onrechtstreeks druk uit te oefenen op de sociale partners, ten einde in het paritair comité tot een passende verhoging van het loon der chauffeurs te komen.

Ten slotte zou het gekozen bedrag een einde maken aan de klachten van de cliënten in verband met de overdreven eisen van sommige taxichauffeurs op dit stuk.

Er kan geen sprake zijn van inwilliging van het voorstel van de heer Brouhon, dat ertoe strekt het bedrag van de fooi vast te stellen op 20 % en dat bedrag verplicht te stellen.

De Regering is niet ongevoelig voor de tijdens de algemene bespreking naar voren gebrachte argumenten. Daarom heeft zij het amendement voorgesteld waarbij de toepassing van artikel 17 wordt uitgesteld tot 1 januari 1970.

In verband daarmee zij eraan herinnerd dat het onderhavige ontwerp vier fundamentele doeleinden nastreeft :

- de exploitatie van taxi's beveiligen tegen opbod bij de aanbestedingen;
- aan de chauffeurs een behoorlijk loon bezorgen, wat meteen van invloed zou zijn op het gebied van sociale zekerheid, pensioenen en vacantie met loon;
- de rechtmatige belangen van de gemeenten vrijwaren;
- tegemoet komen aan de wensen van de taxicliënten.

De heer Brouhon erkent dat die doeleinden gegrond zijn, maar wenst toch dat artikel 17 gewijzigd wordt als volgt :

« De tarieven en het gebruikelijke bedrag van de fooi worden, op een opvallende wijze, in elk voertuig uitgehangen. Het bedrag van de fooi wordt vastgesteld door de Koning. »

Het bedrag van de fooi zou dan kunnen worden vastgesteld na bespreking in het paritair comité.

De heer Boey, indiener van het eerste amendement, vreest dat de vaststelling van het bedrag van de fooi op 15 % tot gevolg zal hebben dat druk zal worden uitgeoefend om de lonen en derhalve de tarieven te verhogen. Wie anders dan de cliënt zal uiteindelijk het gelag betalen ?

Ook voor de tarieven moet een beroep worden gedaan op de prijzencommissie.

Ten slotte kan het lid niet instemmen met de vaststelling van het bedrag van de fooi bij koninklijk besluit, rekening houdend met het feit dat onvermijdelijk druk zou worden uitgeoefend om die fooi te verhogen.

Naar zijn mening :

- moet artikel 17 worden weggelaten;
- ofwel moet het bedrag op 20 % worden gebracht, indien artikel 17 behouden blijft.

Plusieurs membres craignent que l'augmentation des salaires n'entraîne une augmentation des tarifs. Le Ministre fait cependant remarquer que toute augmentation de tarifs doit être soumise à la Commission des prix.

Celle-ci examine le bien-fondé de la demande et fixe dans quelles mesures l'augmentation des salaires proposée peut être absorbée par les entreprises et détermine, ensuite, l'incidence de cette augmentation sur les tarifs.

L'amendement de M. Brouhon, jugé trop catégorique, est repoussé par 4 voix contre 10 et 1 abstention.

Le Ministre insiste pour que le principe de la limitation du pourboire soit inscrit dans la loi, afin que le client sache, une fois pour toutes, à quoi s'en tenir. L'expérience prouve qu'il y a des limites à ne pas dépasser, si, effectivement, l'on veut protéger le client.

Dans cette conception et afin, d'autre part, de garantir aux chauffeurs une rémunération restant au niveau de celle actuellement issue des usages admissibles, le Ministre ne s'oppose pas à remplacer, dans le texte de l'article 17, le taux de 15 % par celui de 20 %.

L'amendement de M. Boey est adopté à l'unanimité.

L'article 17 est également adopté à l'unanimité.

Artt. 18 à 24.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité, sans discussion.

Art. 25.

Un membre demande, au regard des dispositions contenues dans cet article, quelle serait la position d'un exploitant en litige avec une commune, lequel litige serait en instance auprès du Conseil d'Etat, à supposer que ledit Conseil se prononce en faveur de l'exploitant précité.

A défaut d'informations plus précises sur le litige évoqué, la jurisprudence penche en faveur de la thèse que l'arrêt du Conseil d'Etat remettrait les parties dans la même position qu'elles occupaient avant la contestation. Il apparaît donc que les dispositions de l'article 25 seraient applicables à la partie demanderesse qui aurait gain de cause au Conseil d'Etat.

L'article 25 est adopté à l'unanimité.

Art. 26.

Un amendement du Gouvernement (Doc n° 385/4), dont il a été question lors de la discussion de l'article 17, est adopté à l'unanimité.

* * *

L'ensemble du projet de loi, compte tenu des articles amendés repris ci-après, est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. DEVOS.

Le Président,

R. LAMERS.

Verscheidene leden vrezen dat de loonsverhoging een verhoging van de tarieven met zich zal brengen. De Minister merkt evenwel op dat alle verhogingen van de tarieven moeten worden voorgelegd aan de Prijzencommissie.

Deze onderzoekt of de vraag gegrond is en stelt vast in hoever de voorgestelde loonsverhoging door de ondernemingen kan worden gedragen; daarna bepaalt zij de terugslag van die verhoging op de tarieven.

Het amendement van de heer Brouhon wordt te absoluut geacht en met 10 tegen 4 stemmen bij 1 onthouding verworpen.

De Minister dringt erop aan dat het beginsel van de beperking van de fooi in de wet wordt opgenomen opdat de gebruiker eens en voorgoed weet waaraan hij zich te houden heeft. De ondervinding leert ons dat sommige perken niet mogen te buiten gegaan worden zo men de gebruiker werkelijk wil beschermen.

In die optiek en ten einde anderzijds de chauffeurs een bezoldiging te waarborgen die even hoog ligt als wat thans gebruikelijk en aanvaardbaar is, heeft de Minister er geen bezwaar tegen het percentage 15 door 20 te vervangen in de tekst van artikel 17.

Het amendement van de heer Boey wordt eenparig aangenomen.

Artikel 17 wordt eveneens eenparig aangenomen.

Artt. 18 tot 24.

Die artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 25.

In verband met de in dit artikel voorkomende bepalingen vraagt een lid hoe de toestand zou zijn van een exploitant die met een gemeente een geschil heeft dat aanhangig is bij de Raad van State, in de veronderstelling dat deze laatste die exploitant in het gelijk stelt.

Bij ontstentenis van nauwkeurige inlichtingen over bedoeld geschil kan worden gezegd dat de rechtspraak positief staat tegenover de stelling dat het arrest van de Raad van State de partijen in dezelfde toestand zou plaatsen als vóór het ontstaan van de betwisting. Het bepaalde in artikel 25 zou dus van toepassing zijn op de eisende partij die door de Raad van State in het gelijk wordt gesteld.

Artikel 25 wordt eenparig aangenomen.

Art. 26.

Een amendement van de Regering (Stuk n° 385/4), dat ter sprake kwam bij de behandeling van artikel 17, wordt eenparig aangenomen.

* * *

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt, rekening houdend met de hierna vermelde geamendeerde artikelen, eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. DEVOS.

De Voorzitter,

R. LAMERS.

**ARTICLES AMENDES
PAR LA COMMISSION.**

Art. 17.

Les tarifs et le taux usuel du pourboire sont affichés, de manière apparente, dans chaque véhicule; ce taux ne peut excéder 20 % du montant du prix de la course.

Art. 26.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 1969, à l'exception de l'article 17 qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 1970.

**DOOR DE COMMISSIE
GEAMENDEERDE ARTIKELEN.**

Art. 17.

De tarieven en het gebruikelijke bedrag van de fooi worden, op een opvallende wijze, in elk voertuig uitgehangen; het bedrag van de fooi mag 20 % van de prijs van de rit niet overschrijden.

Art. 26.

Deze wet treedt in werking op 1 juli 1969, met uitzondering van artikel 17 dat in werking treedt op 1 januari 1970.