

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

5 DECEMBER 1974

### WETSONTWERP

betreffende de taxidiensten.

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,  
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE MEY.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie besteedde drie vergaderingen aan de bespreking van dit wetsontwerp, dat belangrijke nieuwe principes ten grondslag legt aan het systeem van exploitatie van taxidiensten.

#### I. — Uiteenzetting van de Minister.

Positief is de evolutie inzake het taxivervoer. Terwijl voorheen de taxi een luxe-vervoermiddel was dat uitsluitend bestemd was voor de vermogenden, is het thans een complement van het openbaar vervoer geworden dat in ieders mogelijkheden ligt. Het verdient dan ook volle aanbeveling dat deze evolutie in de beste voorwaarden wordt verder gezet. Het hoeft geen betoog dat dit niet kan worden bereikt door een tarievenpolitiek alleen, doch dat alles in het werk moet worden gesteld om ook de exploitatie zo rationeel mogelijk te maken — dit is het vervoereconomisch aspect — en de behoeften van de cliënteel zo goed mogelijk te bevredigen — dit is het aspect « service ».

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewyck.

A. — Leden : de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Devos, Pierret, Van Herreweghe. — de heren Adriaenssens, Baudson, Férr, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewyck. — de heren Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — de heren Fiévez, Outers. — de heren Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — de heren Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — de heren Bonnel, Kickx. — de heer Duvieusart. — de heer Mattheysens.

Zie :

306 (1974-1975) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

## Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

5 DÉCEMBRE 1974

### 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. DE MEY.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné pendant trois réunions le présent projet de loi qui fonde sur d'importants principes nouveaux le système d'exploitation de services de taxis.

#### I. — Exposé du Ministre.

L'évolution qui s'est produite en ce qui concerne le transport par taxis est positive. Alors qu'auparavant, le taxi était un moyen de transport de luxe, réservé à la seule classe privilégiée, il est devenu aujourd'hui un complément des transports en commun, à la portée de chacun. Il est donc en tout point recommandable de poursuivre, du mieux possible, cette évolution. Il est évident que, pour cela, il faut non seulement appliquer une politique tarifaire appropriée, mais également tout mettre en œuvre pour rationaliser autant que possible l'exploitation — ceci constituant l'aspect « économie des transports » — et pour satisfaire au mieux les besoins de la clientèle — ce deuxième aspect étant celui du « service ».

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewyck.

A. — Membres : MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Devos, Pierret, Van Herreweghe. — MM. Adriaenssens, Baudson, Férr, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewyck. — MM. Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — MM. Fiévez, Outers. — MM. Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — MM. Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — MM. Bonnel, Kickx. — M. Duvieusart. — M. Mattheysens.

Voir :

306 (1974-1975) :

— N° 1 : Projet de loi.

De taxidiensten werden in België voor het eerst gereguleerd door de besluitwet van 30 december 1946. Meer dan twintig jaar ervaring hebben geleid tot de wet van 23 juni 1969.

Deze laatste streefde volgende oogmerken na :

1. de bevordering van de vrije mededinging via openbare aanbestedingen;
2. de beperking van de fooi tot 20 %;
3. het handhaven van de bevoegdheid van de gemeenten inzake taxivergunningen;
4. het invoeren van het interstationnement, beperkt tot de eerste in de file;
5. de oprichting van een Comité van Advies.

Niemand twijfelde aan de positieve betrachtingen van de wetgever van 1969, doch de feitelijke situaties van gisteren en vandaag tonen aan dat hoogdringend naar een betere formule dient te worden nagestreefd om de essentiële elementen, die hierboven werden aangehaald, te waarborgen.

Deze feitelijke situaties zijn de volgende :

1. de openbare aanbestedingen leiden tot overdreven prijsaanbiedingen.  
BV. 5<sup>e</sup> plaats in La Louvière : 120 000 F/taxi/jaar;
2. het huidig systeem van fooien geeft aanleiding tot misbruik en ongemak;
3. rekening moet worden gehouden met de wet van 26 juli 1971, houdende organisatie van agglomeraties en federaties van gemeenten;
4. de on-economische exploitatie door de beperking van het interstationnement;
5. de politiek inzake de gewestvorming.

Op grond van dit alles, werd het Comité van Advies voor de Taxi's bijeengeroepen. Na een tiental van werkvergaderingen is dit comité, waarin al de betrokkenen vertegenwoordigd zijn, erin geslaagd een ruime consensus te bereiken over de verschillende punten.

Deze onderhandelingen hebben geleid tot het indienen van het voorliggend wetsontwerp. Er zij ook nog genoteerd dat bij de redactie van dit ontwerp volledig rekening werd gehouden met de opmerkingen van de Raad van State.

Bij dit ontwerp worden de volgende nieuwigheden ingevoerd :

1. Afschaffing van het systeem van de openbare aanbestedingen, met eerbiediging van de verkregen rechten van gevestigde exploitanten en de vrijwaring van rechten bij cessie of overdracht van vergunningen.
- Invoering van een taks voor alle exploitanten, en van een bijkomende taks voor exploitanten die een concessie hebben gekregen. De maxima van deze taksen dienen te worden geregeld bij koninklijk besluit, vóór 1 juli 1975.

2. Opname van de fooi voor een bedrag van 20 % in de taxameter.

Dit is het enige punt waarover in het Comité van Advies voor de Taxi's geen eensgezindheid werd bereikt. Vermits de inwerkingtreding hiervan gesteld werd op 1 januari 1976, zullen op het vlak van de Administratie in de loop van volgend jaar, de onderhandelingen worden voortgezet met al de verschillende geïnteresseerden, met inbegrip van de zelfstandige taxi-uitbaters en de vakbonden ten einde de beste praktische uitvoering hiervan te bekomen.

En Belgique, c'est l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui a constitué la première réglementation en matière de services de taxis. Plus de vingt années d'expérience ont abouti à la promulgation de la loi du 23 juin 1969.

Celle-ci visait les objectifs suivants :

1. promouvoir la libre concurrence, par le biais d'adjudications publiques;
2. limiter le pourboire à 20 %;
3. sauvegarder la compétence des communes en matière de concessions de taxis;
4. instaurer l'interstationnement, limité au premier de file;
5. créer un comité consultatif.

Personne ne doutait des intentions positives du législateur de 1969, mais les situations de fait, passées et présentes, montrent qu'il est urgent de rechercher une formule meilleure afin de garantir les éléments essentiels précités.

Ces situations de fait sont les suivantes :

1. les adjudications publiques entraînent des offres de prix excessives (ainsi, à La Louvière, une 5<sup>e</sup> place a été adjugée à 120 000 F par taxi/année);
2. le système actuel de pourboires mène à des abus et à des inconvénients;
3. il y a lieu de tenir compte de la loi du 26 juillet 1971 portant organisation des agglomérations et des fédérations de communes;
4. l'exploitation anti-économique par la limitation de l'interstationnement;
5. la politique en matière de régionalisation.

Sur la base de tous ces éléments, le Comité consultatif du secteur « taxis » a été convoqué et a consacré une dizaine de réunions de travail aux problèmes de ce secteur. Ce comité, qui réunit les délégués de toutes les parties intéressées, est parvenu à un large consensus sur les différents points.

Les négociations ont abouti au dépôt du présent projet de loi, dont le texte tient pleinement compte des observations formulées par le Conseil d'Etat.

Le présent projet de loi introduit les innovations suivantes :

1. Suppression du système des adjudications publiques, avec respect des droits acquis des exploitants actuels et sauvegarde des droits en cas de cession ou de transfert des autorisations.

Instauration d'une taxe pour tous les exploitants et d'une taxe complémentaire pour les exploitants détenteurs d'une concession. Les maxima de ces taxes devront être réglés par arrêté royal, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1975.

2. Incorporation du pourboire, porté à 20 %, dans le relevé des taximètres.

C'est le seul point qui n'ait pas recueilli l'unanimité au Comité consultatif du secteur « taxis ». L'entrée en vigueur de cette mesure étant prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1976, les négociations seront, au niveau de l'Administration, poursuivies dans le courant de l'année prochaine, avec les différents intéressés, y compris les exploitants indépendants de taxis et les syndicats, dans le but d'obtenir la meilleure application pratique de cette mesure.

3. Daar waar momenteel de gemeenteraden bevoegd waren van het opleggen van de bijzondere voorwaarden voor de exploitatie van de taxidiensten evenals voor de uitreiking van de vergunningen, wordt in het kader van het nieuwe wetsontwerp volgende procedure vooropgesteld :

— de aanvullende exploitatievoorwaarden worden vastgesteld, naar gelang van het geval, door de agglomeratieraad, de federatieraad of de gemeenteraad;

— de uitreiking van de vergunningen geschiedt in voorkomend geval door het agglomeratiecollege, het federatiecollege of het college van burgemeester en schepenen;

— beroep kan ingesteld worden respectievelijk bij de Koning, de bestendige deputatie of de gouverneur.

4. Veralgemening vanaf 1 juli 1975 van het interstationnement tot alle geconcedeerde exploitanten binnen het grondgebied van de zones met uniform tarief.

5. Het Comité van Advies wordt het Nationaal Comité van Advies. Er worden regionale comités van advies opgericht. Zulks zal worden geregeld bij koninklijk besluit.

\* \* \*

Dank zij de voorgestelde maatregelen zal de exploitatie van het taxivervoer op een meer economische wijze kunnen gebeuren en zal aan de cliënteel een betere service kunnen worden geboden.

Deze betrachting zou dringend moeten gerealiseerd worden, temeer daar de geldigheidsduur van de vergunningen die werden verleend krachtens de huidige wetgeving ten einde loopt op 31 december 1974.

## II. — Algemene bespreking.

### *Definitie van de taxidiensten.*

Werd bij het vaststellen van het begrip « taxidiensten » rekening gehouden met de nieuwe tendensen die tot uiting komen in verband met de coördinatie tussen de gemeenschappelijke vervoerdiensten en de particuliere diensten ? Met het oog op die coördinatie stellen bepaalde gemeenschappelijke vervoerdiensten aan hun cliënten voor hun weg verder te zetten met voertuigen die, al dan niet met chauffeur, te hunner beschikking worden gesteld.

Blijft een exploitant van taxidiensten die, met het oog op een exploitatie in dergelijke voorwaarden, zijn voertuigen ter beschikking van een derde zou stellen, nog onder de wet op de taxidiensten vallen ? Steunend op de artikelen 1, 3<sup>o</sup>, en 6, § 2, van het ontwerp antwoordt de Minister dat een dergelijke verhuring van taxi's verboden is.

### *Vergelijking met de buitenlandse taxidiensten.*

Van België wordt gezegd dat het zeer dure taxi's heeft. Tevens wordt beweerd dat de dienstvaardigheid en de hoffelijkheid van de chauffeurs vaak te wensen overlaten. Steunend op de conclusies van het rapport dat in 1973 op verzoek van de overheid van de Brusselse agglomeratie door de « Société de recherche opérationnelle et d'économie appliquée » (SORCA) is opgesteld, merkt de Minister op dat onze taxi's, op enkele zeldzame uitzonderingen na (bv. de taxi's in de luchthaven), niet de duurste van Europa zijn (de werkelijke fooien niet inbegrepen). Doch het bedrag van de werkelijke fooien (gemiddeld 35 tot 40 % van de prijs van de rit) is ongetwijfeld een van de hoogste van Europa, zo niet van de gehele wereld.

3. Là où jusqu'à présent les conditions particulières d'exploitation des services de taxis ainsi que la délivrance des autorisations relevaient des conseils communaux, le projet de loi prévoit la procédure suivante :

— les conditions complémentaires d'exploitation sont établies, selon le cas, par le conseil d'agglomération, le conseil de fédération ou le conseil communal;

— la délivrance des autorisations se fait, le cas échéant, à l'intervention du collège d'agglomération, du collège de fédération ou du collège des bourgmestre et échevins;

— un recours peut être introduit respectivement auprès du Roi, de la députation permanente ou du gouverneur.

4. Généralisation, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1975, de l'interstationnement dans les limites des zones à tarif uniforme pour tous les exploitations.

5. Le Comité consultatif devient le Comité consultatif national. Des Comités consultatifs régionaux seront créés par arrêté royal.

\* \* \*

Grâce aux mesures proposées, l'exploitation des services de taxis pourra se faire de manière plus économique et offrira un meilleur service à la clientèle.

Cet objectif devrait être réalisé le plus rapidement possible, d'autant plus que la validité des autorisations expire, selon la législation actuelle, au 31 décembre 1974.

## II. — Discussion générale.

### *Définition des services de taxis.*

A-t-il été tenu compte dans la définition des services de taxis des nouvelles tendances en matière de coordination entre les services de transport en commun et les services privés ? Dans cette optique, certains services de transport en commun proposent à leur clientèle de poursuivre leur route avec des voitures automobiles mises à leur disposition avec ou sans chauffeur.

Un exploitant de services de taxis qui mettrait ses voitures à la disposition d'un tiers en vue d'une exploitation dans ces conditions continuerait-il à relever de la loi sur les taxis ? Le Ministre, se référant aux articles 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> et 6, § 2 du projet, a répondu que de telles locations de taxis étaient interdites.

### *Comparaison avec les services de taxis étrangers.*

La Belgique a la réputation d'avoir des taxis très chers. On prétend également que la serviabilité et la courtoisie des chauffeurs sont souvent prises en défaut. Se basant sur les conclusions du rapport établi en 1973 à la demande des autorités de l'agglomération bruxelloise, par la Société de recherche opérationnelle et d'économie appliquée (SORCA), le Ministre fait remarquer qu'à de rares exceptions près (cas de l'aéroport p.e.), nos taxis ne sont pas les plus chers d'Europe (pourboire réel non compris). Toutefois, le taux élevé des pourboires réels (35 à 40 % en moyenne par rapport au prix de la course) est certainement un des plus élevés d'Europe, sinon du monde entier.

Voorts zijn de chauffeurs, overeenkomstig het koninklijk besluit van 27 juni 1969 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten, verplicht zich beleefd en inschikkelijk te tonen tegenover het publiek, zulks op straffe van sancties gaande tot de verplichte afdanking door de exploitant, op verzoek van het gemeentebestuur (art. 12, § 1-b en artikel 16 van het koninklijk besluit).

#### *Opneming van de fooien in de op de taxameter vermelde prijs.*

Over deze nieuwe bepaling zou geen eensgezindheid bestaan onder de exploitanten en nog minder onder de chauffeurs die gewoon zijn heel wat belangrijker fooien te ontvangen, vooral wanneer het om korte ritten gaat. Zal deze bepaling de prijzen nog niet meer doen stijgen, gelet op het feit dat de belasting over de toegevoegde waarde op de fooi moet worden toegepast? Anderzijds bepaalt artikel 17 van het ontwerp dat het tarief op een opvallende wijze in elk voertuig moet uitgehangen worden. Impliceert deze bepaling dat uitdrukkelijk zal worden vermeld dat de fooi begrepen is in de door de taxameter opgegeven prijs?

De Minister verwijst naar zijn inleiding, waarin hij gewag gemaakt heeft van de uiteenlopende meningen in verband met de opneming van de fooien in het tarief. Hij wijst er nochtans op dat zowel de vakorganisaties als de vereniging van Belgische steden en gemeenten en de Brusselse agglomeratieraad hun instemming met het ontwerp betuigd hebben. Het departement van Verkeerswezen is het met het ontwerp des te meer eens daar de talrijke klachten van cliënten daar toekomen.

Dank zij het feit dat de inwerkingtreding van de desbetreffende bepaling verdaagd werd tot 1 januari 1976 — d.i. de datum voorgesteld door het Comité van advies voor de taxi's — moet het mogelijk zijn een praktische oplossing te vinden die voor alle betrokken partijen aanvaardbaar is.

Het aanbrengen in de voertuigen van de uitdrukkelijke vermelding dat de fooi in de door de taxameter opgegeven prijs is begrepen is een maatregel die tot de bevoegdheid van de Koning behoort. Het voormelde koninklijk besluit van 27 juni 1969 maakt reeds gewag van verplichte vermeldingen.

#### *De inkomsten van de chauffeurs en de arbeidsvoorwaarden.*

De chauffeurs in loondienst ontvangen doorgaans een bezoldiging van 25 % van het door de taxameter aangegeven bedrag : op die basis wordt de gemiddelde dagelijkse bezoldiging op 353 F geraamd. Daarbij komt nog een fooi waarvan het wettelijk bedrag weliswaar op 20 % van de prijs op de taxameter is vastgesteld, doch in feite heel wat hoger ligt.

Inzake de arbeidsvoorwaarden werd erop gewezen dat de door de bevoegde raden vastgestelde aanbestedingsvoorwaarden voorschrijven dat de diensten op zaterdag, op zondag, op de feestdagen en zo nodig bij nacht moeten worden onderhouden.

#### *De verscheidenheid inzake tarieven.*

Maakt de nieuwe wet het mogelijk verschillende tarieven in te voeren, met name nacht- en dagtarieven, week-eindtarieven en tarieven voor feestdagen, alsmede bijkomende tarieven voor het vervoer van reisgoed? Het invoeren van verschillende tarieven wordt door de wet niet verboden en het nationale comité van advies dient zich daaromtrent uit te spreken.

Par ailleurs, en vertu de l'arrêté royal du 27 juin 1969 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis, les chauffeurs sont tenus de se comporter avec politesse et déférence envers le public, sous peine de sanctions pouvant aller jusqu'au licenciement obligatoire par l'exploitant, à la demande de l'autorité communale (art. 12, § 1-b et art. 16 de l'arrêté royal).

#### *L'incorporation du pourboire dans le prix indiqué au taximètre.*

Cette nouvelle disposition n'aurait pas fait l'unanimité parmi les exploitants et encore moins parmi les chauffeurs habitués à des pourboires bien plus importants surtout pour de petits trajets. Cette disposition n'aura-t-elle pas pour effet de faire encore monter les prix en raison de la taxe sur la valeur ajoutée à appliquer sur le pourboire? D'autre part, l'article 17 du projet stipule que le tarif sera affiché de manière apparente dans chaque véhicule. Cette disposition implique-t-elle qu'il sera expressément fait mention de l'inclusion du pourboire dans le prix indiqué au taximètre?

Le Ministre renvoie à son exposé introductif dans lequel il a fait état des divergences au sujet de l'incorporation du pourboire dans le tarif. Il précise cependant que tant les organisations syndicales que l'Union des villes et des communes belges et le conseil d'agglomération de Bruxelles ont marqué leur accord avec la proposition. Le département des Communications y est d'autant plus acquis que c'est chez lui qu'affluent les nombreuses plaintes de clients.

L'entrée en vigueur, retardée au 1<sup>er</sup> janvier 1976, de cette disposition, date proposée par le Comité consultatif des taxis, doit permettre de trouver une solution pratique et acceptable par tous les intéressés.

En ce qui concerne l'affichage dans les voitures de la mention expresse de l'incorporation du pourboire dans le taximètre, cette mesure relève du pouvoir du Roi. L'arrêté royal précité du 27 juin 1969 fait déjà état de mentions obligatoires.

#### *Les revenus des chauffeurs et les conditions de travail.*

Généralement, les chauffeurs salariés obtiennent une rémunération de 25 % du montant du taximètre : sur cette base, la rémunération journalière moyenne est estimée à 353 F. S'y ajoute le pourboire dont le taux légal est fixé à 20 % du prix figurant au taximètre, mais qui est en fait bien plus important.

Quant aux conditions de travail, il est fait remarquer que les cahiers des charges établis par les conseils compétents prévoient que les services doivent être assurés les samedis, dimanches et jours fériés et, si nécessaire, la nuit.

#### *La diversification des tarifs.*

La nouvelle loi permet-elle l'introduction de tarifs diversifiés, tarifs de nuit et de jour, de fin de semaine et de jour férié, tarif supplémentaire pour la charge de bagages? L'introduction de différents tarifs n'est pas interdite par la loi et le Comité consultatif national aura à se prononcer à ce sujet.

Er zij opgemerkt dat bijzondere tarieven voor de week-ends en de feestdagen in Europa niet gebruikelijk zijn, behalve in Frankrijk.

Aan het invoeren van een bijkomend tarief voor reisgoed, zoals dat in Zweden bestaat, wordt hier niet gedacht.

Er wordt aan herinnerd dat de Minister van Economische Zaken de maximumprijzen van de taxi's bepaalt na raadpleging van de Prijzencommissie.

De invoering van een verplichte reisgoedverzekering dient evenmin in het raam van dit ontwerp te worden geregeld.

#### *De radiotelefonie en de bijkomende taks.*

Op grond van artikel 10 van het ontwerp kan een bijkomende taks geïnd worden ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg, maar waarvan de voertuigen voorzien zijn van radiotelefonie.

Op grond van het koninklijk besluit van 27 februari 1974 zijn die exploitanten reeds een jaarlijkse taks van 36 000 F verschuldigd voor het uitbaten van een basisstation voor radiotelefonie en een andere taks van 3 000 F per voertuig dat met radiotelefonie is uitgerust. Wat zal het bedrag zijn van de bijkomende taks? Ten behoeve van wie zal ze worden geïnd? Zal die taks geen verhoging van de tarieven met zich brengen?

De Minister antwoordt dat de exploitanten van taxidiensten inderdaad de rechten moeten betalen die door de Regie van Telegrafie en Telefonie met toepassing van het koninklijk besluit van 27 februari 1974 worden geïnd. De bedragen van die retributies zijn in bijlage I opgenomen.

De bijkomende taks waarvan sprake is in artikel 10, § 3, van het ontwerp, is een aanvullende taks die ten laste van de exploitanten van taxidiensten zonder standplaats op de openbare weg en ten bate van de gemeente, de agglomeratie of de federatie geïnd mag worden.

Het maximumbedrag van die bijkomende taks wordt, op voorstel van de Ministers van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen bij koninklijk besluit vastgesteld. Dat bedrag werd nog niet bepaald.

Die bijkomende taks zal worden vastgesteld met inachtneming van de voor de hand liggende voordelen van de radiotelefonie en met het doel het evenwicht tussen de lasten en inkomsten van de taxibedrijven te waarborgen, waarbij de financiële belangen van de betrokken administraties evenwel niet uit het oog verloren worden.

Er is anderzijds op gewezen dat de wetgeving die vóór de inwerkingtreding van de wet van 23 juni 1969 van kracht was, aan de taxichauffeurs die met radiotelefonie waren uitgerust, de mogelijkheid bood om gedurende 1/4 uur onbezet op de openbare weg te stationeren; men had daarbij de rendabiliteit op het oog, want dat systeem maakte het mogelijk cliënten te laten instappen die zich zo dicht mogelijk bij de stopplaats bevonden.

De Minister antwoordt dat dit beginsel niet opnieuw zal worden ingevoerd omdat met de thans bestaande radio-uitrusting een dergelijke werkwijze niet meer gerechtvaardigd is.

#### *Vaststelling van de grenzen van de perimeter en van de agglomeratie.*

Er is op gewezen dat, terwijl het grondgebied van de Brusselse agglomeratie werd vastgesteld bij de wet houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten, het grondgebied van de vier andere aggro-

Il convient de remarquer que des tarifs spéciaux pour les week-ends et jours fériés ne sont pas usuels en Europe, si ce n'est en France.

En ce qui concerne l'instauration d'un tarif supplémentaire pour les bagages, système en vigueur en Suède, il n'est pas envisagé ici.

Il est rappelé que le Ministre des Affaires économiques fixe les prix maxima des taxis après consultation de la Commission des prix.

L'instauration d'une obligation d'assurance de bagages ne doit non plus être réglée dans le cadre de ce projet.

#### *La radiotéléphonie et la surtaxe.*

En vertu de l'article 10 du projet, une surtaxe pourra être mise à charge des seuls exploitants de services de taxis ne stationnant pas sur la voie publique mais dont les véhicules sont équipés de la radiotéléphonie.

Ces exploitants sont déjà redevables actuellement, en vertu de l'arrêté royal du 27 février 1974, d'une taxe de 36 000 F pour l'exploitation d'une station radiotéléphonique de base et de 3 000 F par voiture équipée de radiotéléphonie. Quel sera le montant de la surtaxe? Au profit de qui sera-t-elle levée et ne sera-t-elle pas de nature à rehausser les tarifs?

Le Ministre répond que les exploitants de taxis sont effectivement assujettis au paiement de redevances perçues par la Régie des Télégraphes et Téléphones en application de l'arrêté royal du 27 février 1974. Les montants de ces redevances figurent en annexe I.

La surtaxe dont il est question à l'article 10, § 3, du projet est une taxe complémentaire qui pourra être perçue à charge des exploitants de taxis sans stationnement sur la voie publique au profit de la commune, de l'agglomération ou de la fédération.

Le montant maximum de cette surtaxe sera fixé par arrêté royal sur proposition des Ministres de l'Intérieur et des Communications. Ce montant n'est pas encore fixé.

Cette surtaxe sera fixée en tenant compte des avantages évidents que procure la radiotéléphonie et dans le but d'en garantir un équilibre entre les charges et revenus des entreprises de taxis, tout en veillant aux intérêts financiers des administrations intéressées.

On a fait remarquer, d'autre part, que sous l'empire de la législation en vigueur avant la loi du 23 juin 1969, il était permis aux chauffeurs de taxis équipés de la radiotéléphonie de stationner à vide durant 1/4 heure sur la voie publique, ceci dans un but de rentabilité afin de pouvoir prendre en charge les clients les plus proches du lieu d'arrêt.

Le Ministre répond que ce principe ne serait pas réinstauré, l'équipement radio actuel ne justifiant plus une telle procédure.

#### *La délimitation du périmètre et de l'agglomération.*

Il a été fait observer que si le territoire de l'agglomération bruxelloise a été fixé par la loi organisant les agglomérations et les fédérations de communes, le ressort territorial des quatre autres agglomérations n'a jusqu'à présent été défini

meraties to op heden alleen werd afgebakend in functie van welbepaalde materies en niet absoluut.

Zolang het grondgebied van die agglomeraties niet is afgebakend, zullen de moeilijkheden op het stuk van het interstationeren voortduren. Overigens zou men er goed aan doen de grenzen van de agglomeraties en de perimeters, binnen welke de terugrit van de taxi naar zijn standplaats de klant niet wordt aangerekend, te laten samenvallen.

De Minister antwoordt dat hij, uit opportuniteitsoverwegingen, de zones voor het interstationeren zal afbakenen voor zover de tarifaire perimeter minstens even groot of groter is dan die zones. In bijlage II zijn de verschillende perimeters opgenomen, zoals zij thans zijn afgebakend.

Er wordt gevraagd of het voortaan in een perimeter toegelaten zal zijn een klant om het even waar op te nemen. Thans is het de chauffeurs verboden met hun voertuig rond te toeren om klanten te ronselen; maar wanneer zij aangeroepen worden, zijn zij er toe gehouden de klant op te nemen, behalve wanneer zij zich bevinden op minder dan honderd meter van een op de openbare weg gelegen standplaats van een taxidienst waar voertuigen beschikbaar zijn.

De Minister antwoordt dat het politiereglement dienaangaande bepalingen bevat en dat, behoudens de hierboven vermelde beperkingen, de aangeroepen chauffeur er in de perimeter toe gehouden is de klant op te nemen.

#### *Exploitatievoorwaarden.*

Zal de vergunning aan de kandidaat-exploitanten van taxidiensten alleen worden afgegeven op grond van criteria inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit of zullen bijkomende waarborgen kunnen geëist worden? Zal men evenzo voor de chauffeurs alleen rekening houden met hun beroepsbekwaamheid en hun zedelijkheid? Kunnen die criteria nader worden omschreven?

De Minister antwoordt dat de bij de wet vastgestelde voorwaarden zullen worden aangevuld met andere bij koninklijk besluit te bepalen voorwaarden of met reglementen en aanbestedingsvoorwaarden die door de bevoegde raden zullen worden vastgesteld op grond van de artikelen 4, 5, 8 en 18 van het wetsontwerp.

#### *Veiligheid van de chauffeur.*

Er is langdurig gesproken over de bescherming van de chauffeurs tegen mogelijke overvallen. In dit verband was gedacht aan de mogelijkheid een cabine in kogelvrijglas te installeren. Hoe zal dit probleem worden aangepakt?

De Minister antwoordt dat het vraagstuk reeds meer dan eens werd onderzocht, maar dat nog geen enkele praktische oplossing is gevonden, ook niet op internationaal vlak.

Hij zal graag alle suggesties onderzoeken.

#### *Opneming.*

Mag een taxichauffeur, die al dan niet op de openbare weg staat, weigeren een klant op te nemen uit veiligheids- of uit rendabiliteitsoverwegingen, bv. wanneer hij denkt dat de rit te kort zal zijn?

De Minister antwoordt dat artikel 12, § 1, a, van het voornoemde koninklijk besluit van 27 juni 1969 bepaalt dat de chauffeur uitdrukkelijk verplicht is klanten op te nemen, behalve om geldige redenen, als zij in dienst zijn en hun voertuig rijklaar is.

qu'en fonction de matières délimitées et non de façon absolue.

Aussi longtemps que ces agglomérations n'auront pas été délimitées, les difficultés en matière d'interstationnement perdureront. Il serait par ailleurs indiqué de faire coïncider les limites des agglomérations et celles des périmètres à l'intérieur desquels le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte au client.

Le Ministre a répondu que sur le plan de l'opportunité, il délimitera les zones d'interstationnement, pour autant que le périmètre tarifaire soit au moins égal ou supérieur aux dites zones. Les différents périmètres tels qu'ils sont actuellement délimités figurent en annexe II.

Il a été demandé s'il sera dorénavant permis, dans un périmètre, de prendre un client en charge à n'importe quel endroit. Actuellement, s'il est interdit aux chauffeurs de faire circuler leur véhicule en vue de racoler leurs clients, ils doivent cependant, s'ils sont hélés, prendre le client en charge à moins qu'ils ne se trouvent à moins de 100 m. d'un lieu de stationnement sur la voie publique d'un service de taxis où des véhicules sont disponibles.

Le Ministre répond que les mesures relatives à cette question font l'objet de dispositions du règlement de police et que, sauf des restrictions énoncées plus haut, le chauffeur hélé, est tenu de prendre le client en charge dans le périmètre.

#### *Conditions d'exploitation.*

Est-ce uniquement sur des critères de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité que sera délivrée l'autorisation aux candidats-exploitants de services de taxis ou des garanties supplémentaires pourront-elle être exigées? De même pour les chauffeurs, tiendra-t-on uniquement compte de leur qualification professionnelle et de leur moralité? Ces critères peuvent-ils être explicités?

Le Ministre répond que les conditions fixées par la loi seront complétées par d'autres conditions déterminées par arrêté royal ou par des règlements et cahiers de charges établis par les conseils compétents en vertu des articles 4, 5, 8 et 18 du projet de loi.

#### *Sécurité du chauffeur.*

Il a tout un temps été question de protéger les chauffeurs contre les agressions possibles. A cet effet, on avait envisagé l'installation d'une cabine en verre à l'abri des balles. Qu'envisage-t-on à l'avenir?

Le Ministre répond que le problème a déjà été examiné à plusieurs reprises mais qu'aucune solution pratique n'a encore été trouvée, même sur le plan international.

Il reste cependant ouvert à toute suggestion.

#### *Prise en charge.*

Le chauffeur d'un taxi stationnant ou non sur la voie publique peut-il refuser de prendre un client en charge soit pour des raisons de sécurité, soit de rentabilité p. ex. s'il estime le trajet trop court?

Le Ministre répond que l'arrêté royal du 27 juin 1969 précité prévoit en son article 12, § 1, a, que les conducteurs sont tenus de prendre des clients en charge sauf motif valable, lorsqu'ils sont en service et que leur véhicule est en ordre de marche.

Op grond van § 2 van hetzelfde artikel mogen de chauffeurs :

- a) weigeren iemand op te nemen die wenst over een lange afstand of naar een schaars bewoonde plaats te worden gebracht, tenzij zij zijn identiteit hebben kunnen vaststellen, zo nodig met behulp van de plaatselijke politie of van de rijkswacht;
- b) een provisie eisen voor verre ritten;
- c) weigeren een persoon op te nemen die in staat van dronkenschap verkeert.

#### *Verkregen rechten van de huidige exploitanten.*

Moeten de huidige vergunninghouders van een taxidienst die de bij toepassing van de vigerende wetten vereiste rechten hebben betaald, de nieuwe taksen betalen vooraleer de termijn van hun exploitatievergunning verstrijkt ?

De Minister antwoordt dat de artikelen 25 en 26 van het ontwerp aan dit vraagstuk een oplossing geven.

#### *Overdracht van de vergunning.*

Artikel 7 van het ontwerp handelt over de overdracht van de exploitatievergunning. In § 2, 1<sup>o</sup>, wordt gesteld dat de langstlevende echtgenoot de exploitatie mag voortzetten in geval van overlijden van de vergunninghouder. Wordt de langstlevende echtgenoot dan beschouwd als vergunninghouder en is hij derhalve ertoe gemachtigd de vergunning in de in dezelfde paragraaf, 2<sup>o</sup>, gestelde voorwaarden over te dragen ?

De Minister antwoordt bevestigend.

#### *Regionale comités van advies.*

Er wordt nadere uitleg gevraagd over de regionale comités. De Minister antwoordt dat er drie comités (een Vlaams, een Waals en een Brussels) zullen worden opgericht en dat hun werkwijze bij koninklijk besluit zal worden vastgelegd na advies van het Nationaal comité van advies voor de taxi's.

#### *Intrekking van een wetsvoorstel.*

De heer Olaerts had een wetsvoorstel (Stuk n<sup>o</sup> 147/1) ingediend om ook na 31 december 1974 de rechten te waarborgen van de vergunninghouders van een taxidienst wier vergunning stelde op de wetgeving van vóór de wet van 23 juni 1969. Krachtens een overgangsbepaling van deze wet was hun vergunning zonder openbare aanbesteding door de gemeenteraad tot 31 december 1974 verlengd. De Minister bevestigt dat het wetsontwerp op die vergunninghouders van toepassing is; bijgevolg heeft het wetsvoorstel geen reden van bestaan meer en wordt het door de auteur ingetrokken.

\* \* \*

Een lid constateert met genoegen dat het ontwerp goed is opgevat; de wetgeving op de taxi's wordt volledig herzien, hoewel de Minister zich ertoe had kunnen beperken de huidige wetgeving gewoon te wijzigen om de termijnen voor de exploitatievergunningen te verlengen.

En son § 2, le même article permet aux conducteurs de :

- a) refuser de prendre en charge toute personne demandant à être conduite à longue distance ou dans un endroit peu habité, à moins que le conducteur n'ait pu constater l'identité du client, au besoin à l'intervention de la police locale ou de la gendarmerie;
- b) exiger une provision pour les courses à longue distance;
- c) refuser de prendre en charge toute personne en état d'ivresse.

#### *Droits acquis des exploitants actuels.*

Les titulaires actuels d'une autorisation d'exploitation de services de taxis qui ont acquitté les droits exigés en application de la législation en vigueur, seront-ils tenus au paiement de nouvelles taxes avant que n'expire le terme de leur autorisation d'exploitation ?

Le Ministre répond que les articles 25 et 26 du projet règlent la question.

#### *Cession de l'autorisation.*

L'article 7 du projet traite de la cession de l'autorisation d'exploitation. Au § 2, 1<sup>o</sup>, il est prévu que le conjoint survivant pourra continuer l'exploitation en cas de décès du titulaire de celle-ci. Ce conjoint survivant sera-t-il alors considéré comme étant le titulaire de l'autorisation et sera-t-il dès lors autorisé à la céder aux conditions prévues au 2<sup>o</sup> du même paragraphe ?

Le Ministre répond affirmativement.

#### *Comités consultatifs régionaux.*

Il est demandé des précisions au sujet de ces comités régionaux. Le Ministre répond que trois comités seront créés (flamand, wallon et bruxellois) et que leur fonctionnement sera déterminé par arrêté royal, après avis du Comité consultatif national des taxis.

#### *Retrait d'une proposition de loi.*

M. Olaerts avait déposé une proposition de loi (doc. n<sup>o</sup> 147/1) garantissant au-delà du 31 décembre 1974, les droits des titulaires d'une autorisation d'exploitation de services de taxis qui tenaient leur titre de la législation antérieure à la loi du 23 juin 1969 et qui avaient, en vertu d'une disposition transitoire de cette dernière loi, obtenu prorogation de leur autorisation par les conseils communaux, sans adjudication publique, jusqu'au 31 décembre 1974. Le Ministre ayant affirmé que le projet de loi était applicable à ces anciens titulaires, la proposition n'avait plus de raison d'être et a été retirée par son auteur.

\* \* \*

Un membre s'est plu à relever la bonne conception du projet qui revoit totalement la législation sur les taxis, alors que le Ministre aurait pu se borner à proroger les délais d'autorisation d'exploitation en modifiant simplement la législation actuelle.

## III. — Bespreking van de artikelen.

## Art. 3.

Onder de « raad » waarvan sprake is in de tweede paragraaf, verstaat men, al naar het geval, de in de eerste paragraaf vermelde agglomeratieraad, federatieraad of gemeenteraad.

Op dit ogenblik wordt de exploitatievergunning door de gemeenteraad verleend. De nieuwe bepaling draagt die taak doelmatigheidshalve op aan de colleges, omdat deze regelmatig bijeenkomen dan de raden.

Duidelijkheidshalve wordt de tweede paragraaf als volgt gesteld :

« Onder de voorwaarden bepaald door de raad wordt de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door het agglomeratiecollege, door het federatiecollege of door het college van burgemeester en schepenen. »

Volgens paragraaf 3 moet het tarief worden vastgesteld door de bevoegde raad; de maximumprijs wordt vastgesteld door de Minister van Economische Zaken. De ervaring heeft uitgewezen dat de agglomeraties weliswaar het tarief vaststellen, doch dat de gemeenten nalaten dat (althans tijdig) te doen en de exploitanten de maximumprijzen laten toepassen.

De Minister verbindt zich ertoe de nodige schikkingen te nemen opdat de raden te gepasten tijde de tarieven zouden kunnen vaststellen.

De toeziende overheid waarvan sprake is in fine van paragraaf 6, is de overheid aangewezen in het eerste lid van die zelfde paragraaf.

Er zij op gewezen dat met een exploitatievergunning een taxidienst zonder standplaats op de openbare weg kan worden geëxploiteerd. Voor de exploitatie van een taxidienst met standplaats op de openbare weg is, naast de vergunning, ook nog het in artikel 8 bedoelde bewijs nodig.

## Art. 4.

Opgemerkt wordt dat dit artikel niet alleen naar de in artikel 5, maar ook naar de in artikel 3 gestelde voorwaarden had moeten verwijzen.

De Minister antwoordt dat de formulering de toepassing van artikel 3 onverminderd laat.

## Art. 5.

In verband met § 3, verklaart de Minister dat de woorden « de Koning kan vaststellen » dezelfde betekenis hebben als « de Koning stelt vast ».

## Art. 6.

In de §§ 1 en 3 moet de term « huurkoopcontract » worden vervangen door « contract van verkoop op afbetaling », welke juridisch overeenstemt met het Franse begrip « vente à tempérament ».

## Art. 7.

Er zijn aan herinnerd dat de echtgenoot of de bloed- of aanverwanten die gebruik maken van het recht dat hun in § 2, 1°, wordt toegekend, aanspraak kunnen maken op de in het 2° van dezelfde paragraaf bepaalde voordelen.

## III. — Discussion des articles.

## Art. 3.

On entend par « conseil » au second paragraphe, selon le cas, le conseil d'agglomération, de fédération ou communal dont il est question au § 1.

Actuellement c'est le conseil communal qui délivre l'autorisation d'exploiter. Si la nouvelle disposition confie cette mission aux collèges c'est dans un souci d'efficacité, ceux-ci siégeant plus régulièrement que les conseils.

Dans un souci de clarté, le deuxième paragraphe sera lu comme suit :

« Aux conditions prévues par le conseil, l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée par le collège d'agglomération, par le collège de fédération ou par le collège des bourgmestre et échevins. »

Selon le § 3, les tarifs doivent être fixés par le conseil compétent, le maximum étant déterminé par le Ministre des Affaires économiques. L'expérience a démontré que si les agglomérations fixent ce tarif, toutes les communes ne le font pas (ou pas à temps) et laissent les exploitants appliquer le maximum.

Le Ministre s'engage à faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les conseils puissent arrêter, en temps utile, le montant des tarifs.

L'autorité de tutelle visée in fine du § 6 est celle qui est indiquée au premier alinéa du même paragraphe.

Il convient de remarquer que l'autorisation d'exploitation permet l'exploitation de services de taxis sans stationnement sur la voie publique. L'exploitation avec stationnement sur la voie publique nécessite en plus de l'autorisation, le permis dont il est question à l'article 8.

## Art. 4.

On a fait observer que cet article aurait dû faire référence non seulement aux conditions fixées à l'article 5, mais également à celles de l'article 3.

Le Ministre répond que le libellé ne préjudicie pas à l'application de l'article 3.

## Art. 5.

Au § 3, le Ministre a précisé que la formulation « le Roi peut fixer » a la même signification que « le Roi fixe ».

## Art. 6.

Dans le texte néerlandais des §§ 1 et 3, le mot « huurkoopcontract » doit être remplacé par « contract van verkoop op afbetaling » qui juridiquement reproduit la notion française de vente à tempérament.

## Art. 7.

Il y a lieu de rappeler que le conjoint, les parents et alliés, qui ont fait usage du droit qui leur est reconnu au § 2, 1°, peuvent bénéficier des dispositions prévues au même paragraphe, 2°.

## Art. 8.

Bij amendement stelt de heer Claeys voor dit artikel aan te vullen met de volgende bepaling : « De bevoegde overheid houdt een register bij met een ranglijst der aanvragen ».

Zulk een « ranglijst » moet de objectiviteit en de regelmatigheid waarborgen bij het verlenen van het bewijs om een taxidienst met standplaats op de openbare weg te mogen exploiteren.

De auteur verwijst naar de praktijk die in zijn gemeente bestaat, waar de vereniging van exploitanten van taxidiensten zulk een register bijhoudt in overleg met het gemeentebestuur.

De Minister is het eens met het principe, maar verkiest toch aan de Koning de zorg over te laten die maatregel verplicht te stellen, aangezien een dergelijke bepaling nauwkeurig moet worden uitgewerkt.

Nadat de Minister daaromtrent een formele verbintenis heeft aangegaan, trekt de auteur zijn amendement in.

In zijn tweede advies betreffende artikel 8 maakt de Raad van State gewag van inlichtingen in verband met de bedoeling van de Regering om de geldigheidsduur van het bewijs tot één jaar te beperken.

Verscheidene commissieleden zijn van oordeel dat de periode van één jaar niet volstaat om de exploitanten in staat te stellen hun investeringen af te schrijven en zij wensen dat de geldigheidsduur van het bewijs samenvalt met die van de exploitatievergunning.

De Minister antwoordt dat de jaarlijkse vernieuwing van het bewijs voor de exploitatie op de openbare weg de volgende voordelen biedt :

1) de exploitanten kunnen een proefneming doen met een vorm van exploitatie die, indien zij niet rendabel mocht blijken te zijn, na een betrekkelijk korte periode stopgezet kan worden, zonder al te zware financiële verliezen;

2) de bevoegde colleges kunnen, als zulks opportuun lijkt te zijn of om stedenbouwkundige redenen, jaarlijks het aantal en de plaats van de standplaatsen op de openbare weg herzien, zonder dat de exploitanten uit hoofde van die wijzigingen op enige schadevergoeding aanspraak kunnen maken;

3) de bevoegde colleges kunnen, binnen de door de Koning vastgestelde grenzen en rekening houdend met vraag en aanbod, het bedrag van de bijkomende taks herzien met het oog op een optimale exploitatie van de taxidiensten met standplaatsen op de openbare weg.

De Minister geeft de verzekering dat de exploitanten niet de minste moeilijkheid zullen ondervinden om de vernieuwing van hun bewijs te bekomen voor zover zij de gestelde voorwaarden vervullen. Hij herinnert eraan dat de voorwaarden vastgesteld zullen worden door de Koning, nadat het Nationaal comité van advies is gehoord : de vertegenwoordigers van de exploitanten en van de betrokken autoriteiten die in dit comité zitting hebben, zullen ruimschoots de gelegenheid krijgen om er hun wensen te laten kennen.

De exploitanten die hun bewijs voor het exploiteren van een taxidienst vanaf standplaatsen op de openbare weg niet wensen te hernieuwen, kunnen de exploitatie voortzetten zonder op de openbare weg te stationeren voor de duur van de vergunning die zij gekregen hebben en waarvan de duur bij artikel 3, § 4, principieel op tien jaar is vastgesteld.

## Art. 10.

Er zij aan herinnerd dat het probleem van de bijkomende taks tijdens de algemene bespreking ter sprake is gebracht.

## Art. 8.

Par voie d'amendement, M. Claeys propose de compléter l'article par la disposition suivante : « L'autorité compétente tient un registre contenant une liste des demandes ».

Une telle « liste d'attente » doit garantir l'objectivité et la régularité lors de l'octroi du permis d'assurer l'exploitation au départ de points de stationnement situés sur la voie publique.

L'auteur s'est inspiré de la pratique existant dans sa commune où l'association des exploitants de services de taxis tient un tel registre de commun accord avec l'autorité communale.

Le Ministre en accepte le principe mais préfère cependant confier au Roi le soin de le rendre obligatoire, une telle disposition requérant une mise au point minutieuse.

Le Ministre s'étant formellement engagé, l'auteur a retiré son amendement.

Dans son deuxième avis, commentant l'article 8, le Conseil d'Etat relève l'intention du Gouvernement de limiter à un an la validité du permis.

Plusieurs membres de la commission estiment qu'une durée d'un an ne permet pas aux exploitants d'amortir leur investissement, souhaiteraient que la durée de la validité du permis coïncide avec celle de l'autorisation d'exploitation.

Le Ministre répond que l'annuité du permis d'exploitation sur la voie publique permet :

1) aux exploitants de tenter une forme d'exploitation qui, si elle s'avère non rentable, peut être interrompue après un terme relativement court, sans qu'il en résulte des pertes financières élevées;

2) aux collèges compétents de revoir annuellement au gré de l'opportunité ou des travaux d'urbanisation, le nombre et la localisation des emplacements sur la voie publique, sans que les exploitants puissent se prévaloir d'un quelconque dommage résultant de ces modifications;

3) aux collèges compétents de revoir, au regard de l'offre et de la demande, le montant de la surtaxe, dans les limites fixées par le Roi, de façon à serrer au plus près l'exploitation optimum de taxis, à partir de la voie publique.

Le Ministre assure que les exploitants n'auront aucune difficulté à obtenir le renouvellement de leur permis s'ils satisfont aux conditions requises. Il rappelle que les conditions seront fixées par le Roi après avis du Comité consultatif national : les représentants des exploitants et des autorités intéressées qui y siègent auront tout loisir de faire connaître leurs options.

Les exploitants qui ne désireraient pas renouveler leur permis d'exploitation au départ de points de stationnement situés sur la voie publique, pourront poursuivre leur exploitation sans stationner sur la voie publique pour la durée de l'autorisation d'exploitation qu'ils auront obtenue et qui est fixée par l'article 3, § 4, en principe à 10 ans.

## Art. 10.

Il y a lieu de rappeler que le problème de la surtaxe a été abordé lors de la discussion générale.

## Art. 17.

Het voorstel om in de Nederlandse tekst het woord « taxameter » te vervangen door « taximeter » wordt niet aangenomen : het « Groot Woordenboek der Nederlandse Taal » (van Daele, 2<sup>e</sup> oplage van de 9<sup>e</sup> druk, 1971) wijst er immers op dat dit laatste woord aan het Frans is ontleend en verwijst naar de term « taxameter ».

De Minister merkt op dat de Koning zeer precieze bepalingen zal vaststellen in verband met de leesbaarheid van de uitgehangen mededeling betreffende het opnemen van de fooi in de door de taxameter aangegeven prijs, welke mededeling in het voor de cliënteel bestemde bericht zal voorkomen.

Dit bericht zal met inachtneming van de taalwetten moeten worden opgesteld.

De bepaling betreffende het maximumbedrag van de fooi interesseert vooral de chauffeurs, die geen hogere fooi mogen eisen dan die welke in de door de taxameter aangegeven prijs is begrepen.

De volgende opmerkingen werden gemaakt omtrent de vaststelling in de wet van het bedrag van de fooi :

1) ware het niet beter te bepalen dat het bedrag van de fooi bij overeenkomst wordt vastgesteld, een formule waarmee alle vakbondsvertegenwoordigers hun instemming kunnen betuigen;

2) het zou wellicht beter zijn een vast bedrag i.p.v. een maximum te bepalen, waardoor kan worden vermeden dat de chauffeur van de klant een extra-fooi eist, met het argument dat de verplichte fooi beneden het maximum ligt.

De Minister antwoordt dat de vakbonden zich tegen die bepaling niet hebben verzet en dat het Nationaal comité van advies aan de wijze van toepassing van diezelfde bepaling een aanvullend onderzoek zal wijden.

## Art. 21.

De Minister geeft de verzekering dat onder de in § 1 bedoelde ambtenaren, ambtenaren van de agglomeraties en federaties van gemeenten zullen worden aangewezen.

## Art. 22.

De statistische gegevens, waarvan sprake is in § 2, hebben o.m. betrekking op de kilometerstand, het aantal vervoerde personen, zonder enige fiscale bedoeling.

## Art. 23.

De aandacht wordt erop gevestigd dat « deze comités », waarvan sprake is in § 3, zowel op de eerste als op de tweede paragraaf betrekking hebben.

## Art. 26.

Er dient geen ruimte te worden opengelaten in de tekst, die als volgt moet worden gelezen : « Elke houder van een krachtens de in vorig artikel bedoelde wetgeving... »

Artikel 25 bepaalt dat alle krachtens de wetten van 30 december 1946 en van 23 juni 1969 afgegeven vergunningen geldig blijven of tot uiterlijk 30 juni 1975 worden verlengd. In artikel 26 wordt gesteld dat diezelfde personen, die op de dag van de inwerkingtreding van de wet effectief

## Art. 17.

Une proposition de remplacer dans le texte néerlandais le mot « taxameter » par « taximeter » n'est pas retenue : le « groot woordenboek der Nederlandse taal » (van Daele — 9<sup>e</sup> éd., 1971) signale en effet que ce dernier mot est emprunté à la langue française et renvoie au mot « taxameter ».

Le Ministre signale que le Roi fixera des modalités très précises concernant la lisibilité de la mention de l'incorporation du pourboire dans le prix indiqué au taximètre, qui figurera dans l'avis à l'intention des clients.

Cet avis devra être établi dans le respect des lois linguistiques.

La disposition relative aux taux maximum du pourboire concerne avant tout les chauffeurs, ceux-ci ne pouvant exiger un pourboire supérieur à celui qui sera incorporé au taximètre.

La fixation d'un taux de pourboire dans la loi a fait l'objet des remarques suivantes :

1) ne serait-il pas préférable de stipuler que le taux du pourboire sera fixé de manière conventionnelle, cette formule pouvant faire l'unanimité des représentants syndicaux;

2) pourquoi ne pas fixer un taux fixe plutôt qu'un maximum, ce qui éviterait que les clients soient sollicités de donner un supplément de pourboire, le chauffeur arguant que le pourboire imposé se situe en-dessous du maximum.

Le Ministre répond que cette disposition n'avait pas rencontré d'opposition de la part des syndicats et que les modalités d'application de cette même disposition feront l'objet d'un examen complémentaire au sein du Comité consultatif national.

## Art. 21.

Le Ministre assure que parmi les fonctionnaires visés au § 1<sup>er</sup>, seront désignés des fonctionnaires des agglomérations et fédérations de communes.

## Art. 22.

Les données statistiques dont il est question au § 2 concernent entre autres le kilométrage, le nombre de personnes transportées, sans aucun but d'inquisition fiscale.

## Art. 23.

Il est précisé que « ces comités » dont il est question au § 3 se rapportent tant au premier qu'au deuxième paragraphe.

## Art. 26.

Il n'y a pas lieu de laisser un blanc dans le texte, qui sera donc lu comme suit : « Tout titulaire d'une autorisation accordée sur base de la législation citée... ».

L'article 25 stipule que toutes les autorisations octroyées en vertu des lois du 30 décembre 1946 et du 23 juin 1969, restent valables ou sont prorogées jusqu'au 30 juin 1975 au plus tard. L'article 26 mentionne que ces mêmes personnes qui exploitent effectivement, le jour de l'entrée en vigueur de

een taxidienst exploiteren, voor een zelfde aantal taxi's een vergunning zullen ontvangen. De vergunning waarvan sprake is in artikel 26 is die welke in artikel 3 wordt voorgeschreven en zij omvat bijgevolg niet het in artikel 8 bedoelde bewijs om het bedrijf vanaf de openbare weg te exploiteren.

Verschillende leden wensen dat artikel 26 tot het in artikel 8 bedoelde bewijs wordt uitgebreid.

De Minister antwoordt dat de tekst tot geen enkele moeilijkheid aanleiding geeft, aangezien artikel 8 uitdrukkelijk bepaalt dat de houder van de vergunning waarvan sprake is in artikel 3, op zijn aanvraag het bewijs ontvangt.

\* \* \*

De artikelen 1, 2, 9, 11 tot 16, 18 tot 20, 24 en 25 gaven, buiten de algemene bespreking, geen aanleiding tot commentaar.

De artikelen en het ontwerp in zijn geheel worden eenparig aangenomen en de wijzigingen komen hieronder voor.

*De Verslaggever,*

O. DE MEY.

*De Voorzitter,*

J. VAN ELEWYCK.

la loi, un service de taxis, obtiendront l'autorisation pour un même nombre de taxis. L'autorisation dont il est question à l'article 26 est celle que prévoit l'article 3 et ne comprend donc pas le permis d'exploitation sur la voie publique prévu à l'article 8.

Plusieurs membres ont souhaité que l'article 26 soit étendu au permis visé à l'article 8.

Le Ministre répond que le texte ne donne lieu à aucune difficulté, étant donné que l'article 8 dispose expressément que le titulaire de l'autorisation dont il est question à l'article 3 reçoit, à sa demande, le permis.

\* \* \*

Les articles 1, 2, 9, 11 à 16, 18 à 20, 24 et 25 n'ont pas appelé de commentaires, si ce n'est lors de la discussion générale.

Tous les votes ont été acquis à l'unanimité et les modifications sont reprises ci-après.

*Le Rapporteur,*

O. DE MEY.

*Le Président,*

J. VAN ELEWYCK.

## ERRATA.

## Art. 3.

Paragraaf 2 van dit artikel dient als volgt te worden gelezen :

« § 2. — Onder de voorwaarden bepaald door de raad wordt de vergunning voor het exploiteren van een taxidienst afgegeven door het agglomeratiecollege, door het federatiecollege of door het college van burgemeester en schepenen. »

## Art. 6.

1) In fine van § 1 dient het woord « huurkoopcontract » te worden vervangen door de woorden « een contract van verkoop op afbetaling ».

2) In § 3, voorlaatste regel, dient het woord « huurkoopcontract » te worden vervangen door de woorden « contract van verkoop op afbetaling ».

## Art. 26.

Het begin van dit artikel dient als volgt te worden gelezen :

« Elke houder van een krachtens de in vorig artikel bedoelde wetgeving afgegeven vergunning... ».

## ERRATA.

## Art. 3.

Il y a lieu de lire comme suit le § 2 de cet article :

« § 2. — Aux conditions prévues par le conseil, l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée par le collège d'agglomération, par le collège de fédération ou par le collège des bourgmestre et échevins. »

## Art. 6.

1) In fine du § 1 du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer le mot « huurkoopcontract » par les mots « een contract van verkoop op afbetaling ».

2) Au § 3, avant-dernière ligne du texte néerlandais, il y a lieu de remplacer le mot « huurkoopcontract » par les mots « contract van verkoop op afbetaling ».

## Art. 26.

Il y a lieu de lire comme suit les deux premières lignes :

« Tout titulaire d'une autorisation accordée sur base de la législation citée ».

## BIJLAGE I.

**Koninklijk besluit**  
van 27 februari 1974 betreffende de radioberichtgeving.

Artikel 8. — De titularis van een vergunning om een station of een net voor radioberichtgeving op te stellen en te doen werken moet een jaarlijks recht betalen dat bestemd is om de onkosten voor controle van de stations en toezicht op de uitzendingen te dekken. Dit recht wordt, volgens de indeling van de stations, als volgt vastgesteld :

*Stations van de eerste categorie :*

a) voor ieder basisstation :

het op de tabel hierna vermelde bedrag dat overeenstemt met het vermogen van het station, vermenigvuldigd met het aan bedoeld basisstation toegewezen aantal frequenties.

## ANNEXE I.

**Arrêté royal**  
du 27 février 1974 relatif aux radiocommunications.

Article 8. — Le titulaire d'une autorisation d'établir et de faire fonctionner une station ou un réseau de radiocommunication est tenu au paiement d'une redevance annuelle destinée à couvrir les frais de contrôle des stations et de surveillance des émissions. Cette redevance est fixée comme suit, selon la classification des stations :

*Stations de la première catégorie :*

a) pour chaque station de base :

le montant figurant au tableau ci-après, correspondant à la puissance de la station, multiplié par le nombre de fréquences assignées à la station de base considérée.

| Vermogen<br>Puissance<br>—<br>Antennehoogte<br>Hauteur d'antenne | < 2 W    | 2 W tot - à < 5 W | 5 W tot - à < 10 W | 10 W tot - à < 20 W | 20 W en meer - et plus |
|------------------------------------------------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------------|------------------------|
| < 10 m ... ..                                                    | 18 000 F | 24 300 F          | 30 600 F           | 36 000 F            | 48 600 F               |
| 10 m tot - à < 20 m ...                                          | 24 300 F | 30 600 F          | 36 000 F           | 42 300 F            | 54 000 F               |
| 20 m tot - à < 40 m ...                                          | 30 600 F | 36 000 F          | 42 300 F           | 48 600 F            | 63 000 F               |
| 40 m en meer - et plus                                           | 36 000 F | 41 300 F          | 48 600 F           | 54 000 F            | 72 000 F               |

b) voor ieder mobiel zendstation :

het op de tabel hierna vermelde bedrag dat betrekking heeft op het station dat, van alle mobiele stations van het net, het hoogste vermogen heeft.

b) pour chaque station émettrice mobile :

le montant figurant au tableau ci-après, se rapportant à la station ayant la puissance la plus élevée de toutes les stations mobiles du réseau.

| Vermogen<br>—<br>Puissance | < 2 W   | 2 W tot - à < 5 W | 5 W tot - à < 10 W | 10 W tot - à < 20 W | 20 W en meer - et plus |
|----------------------------|---------|-------------------|--------------------|---------------------|------------------------|
| Bedrag - Montant... ..     | 1 800 F | 2 400 F           | 3 000 F            | 3 600 F             | 4 800 F                |

In geen geval mag het recht dat voor het geheel van de mobiele zendstations van een niet verschuldigd is, lager zijn dan het totaal bedrag dat zou betaald worden voor een werkelijk gebruik van 10 mobiele zendstations per voor het net toegewezen frequentie.

En aucun cas la redevance due pour l'ensemble des stations émettrices mobiles d'un réseau ne peut être inférieure au montant total qui serait payé pour une utilisation effective de 10 stations émettrices mobiles par fréquence attribuée au réseau.

## BIJLAGE II.

## Huidige toegepaste perimeters.

## I. — Provincie Brabant.

## 1. Brusselse agglomeratie.

De perimeter reikt tot aan de buitenste territoriale grenzen der 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie, met uitbreiding naar Wezembeek-Oppeem (begrensd door de Mechelse Steenweg, Wezembeeklaan, Lundrain- en Hernalsteenstraten) en naar Drogenbos (begrensd door de Grote Baan).

## 2. Leuven.

De perimeter wordt afgebakend als volgt :

Steenweg op Mechelen : vanaf het gedenkteken van 1830;  
 Steenweg op Aarschot : vanaf de spoorwegbrug der lijn Leuven-Brussel over de vaart;  
 Steenweg op Tienen, vanaf het café « Ferme Bretonne »;  
 Steenweg op Namen : vanaf het station van Heverlee;  
 Steenweg op Waver : vanaf de inrichting « La Cantine »;  
 Steenweg op Tervuren : vanaf het Klooster van Terbank « Berg Tabor »;  
 Steenweg op Brussel : vanaf de grens van de stad met de gemeenten Winksele en Herent;  
 Steenweg op Diest : vanaf de Centrale Werkhuizen van de N. M. B. S.;  
 Steenweg op Geldenaken : vanaf de spoorwegbrug.

## 3. Dilbeek.

De perimeter omvat het grondgebied der gemeente Dilbeek en der 19 gemeenten van de Brusselse agglomeratie.

## II. — Provincie West-Vlaanderen.

## 1. Oostende.

De perimeter wordt als volgt vastgesteld :

Northlaan, Elisabethlaan, Rondpunt President J. F. Kennedy, Manitobalaan, A. Vermeylenstraat, Dode Kreek-Yzerwegstraat, Twee Bruggenstraat, Kruispunt « De Bolle ».

## 2. Brugge.

De perimeter omvat de oude stad Brugge en wordt afgebakend door de hiernavolgende straten :

Steenkaai, St-Pieterskaai, Fort Lapin, Kruisvest, Kazernevest, Gentpoortvest, Katelijnevest, Buiten Boeverievest, Guido Gezellelaan en Maria van Bourgondiëlaan.

## 3. Roeselare.

De perimeter wordt afgebakend door de oude stadspalen.

## III. — Provincie Oost-Vlaanderen.

## 1. Gent.

De perimeter omvat het grondgebied der stad Gent met een uitbreiding naar de Noorderzijde afgebakend door de Meulestedesteenweg en de Hoge weg.

## 2. St-Niklaas.

De perimeter omvat het grondgebied der stad St-Niklaas.

## 3. Ronse.

De perimeter omvat het grondgebied der gemeente Ronse.

## ANNEXE II.

## Périmètres actuellement appliqués.

## I. — Province de Brabant.

## 1. Agglomération bruxelloise.

Le périmètre s'étend jusqu'aux limites territoriales extérieures des 19 communes de l'agglomération bruxelloise avec une extension vers Wezembeek-Oppeem (délimitée par la chaussée de Malines, l'avenue de Wezembeek, la rue Lundrain et la rue Hernalsteen) et vers Drogenbos (délimitée par la Grand-Route).

## 2. Louvain.

Le périmètre est délimité comme suit :

Chaussée de Malines : à partir du mémorial de 1830;  
 Chaussée d'Aerschot : à partir du pont de chemin de fer de la ligne Louvain-Bruxelles sur le canal;  
 Chaussée de Tirlemont : à partir du café « Ferme Bretonne »;  
 Chaussée de Namur : à partir de la gare de Heverlee;  
 Chaussée de Wavre : à partir de l'établissement « La Cantine »;  
 Chaussée de Tervuren : à partir du couvent de Terbank « Mont Tabor »;  
 Chaussée de Bruxelles : à partir de la limite entre la ville et les communes de Winksele et de Herent;  
 Chaussée de Diest : à partir des Ateliers Centraux de la S. N. C. B.;  
 Chaussée de Jodoigne : à partir du pont de chemin de fer.

## 3. Dilbeek.

Le périmètre comprend le territoire de la commune de Dilbeek et des 19 communes de l'agglomération bruxelloise.

## II. — Province de Flandre occidentale.

## 1. Ostende.

Le périmètre est délimité comme suit :

Northlaan, Elisabethlaan, rond-point Président J. F. Kennedy, Manitobalaan, A. Vermeylenstraat, Dode Kreek-Yzerwegstraat, Twee Bruggenstraat, Le carrefour « De Bolle ».

## 2. Bruges.

Le périmètre comprend l'ancienne ville de Bruges et est délimité par les rues suivantes :

Steenkaai, St-Pieterskaai, Fort Lapin, Kruisvest, Kazernevest, Gentpoortvest, Kathelijnevest, Buiten Boeverievest, Guido Gezellestraat et Maria van Bourgondiëlaan.

## 3. Roulers.

Le périmètre est délimité par les anciennes bornes de la ville.

## III. — Province de Flandre orientale.

## 1. Gand.

Le périmètre comprend le territoire de la ville de Gand avec une extension vers le nord délimitée par le Meulestedesteenweg et le Hoge weg.

## 2. St-Nicolas.

Le périmètre comprend le territoire de la ville de St-Nicolas.

## 3. Renaix.

Le périmètre comprend le territoire de la commune de Renaix.

## IV. — Provincie Antwerpen.

1. *Stad Antwerpen en de gemeenten Wilrijk, Deurne, Borgerhout, Berchem, Hoboken, Merksem, Mortsels, Schoten.*

De perimeter wordt als volgt afgebakend :

## a) Op de rechteroever van de Schelde :

— ten Noorden, langs de grens tussen Nederland en België tot Kapellen-Putte, de baan naar Kapellen tot de Driehoek, de baan van de Driehoek naar Wuustwezel;

— ten Oosten, de baan van Wuustwezel over de gemeenten Brecht, St-Lenaarts, Oostmalle, Zoersel, Zandhoven, Emblem tot en oostwaarts van Lier;

— ten Zuiden, een natuurlijke grens gevormd door de Nete en de Rupel tot de uitmonding in de Schelde;

## b) op de linkeroever van de Schelde :

door de grens van de provincie Antwerpen.

2. *Mechelen.*

De perimeter wordt als volgt afgebakend :

— tot Hanswijkbeek (Leuvensesteenweg);

— tot Vrouwvliet op Neckerspoel;

— tot Vrouwvliet op Grote Nieuwendijk;

— tot Vrouwvliet op Lierssesteenweg;

— tot Vrouwvliet op Antwerpsesteenweg;

— tot Kasteel Beaulieu op Battelsteenweg;

— tot het huis « Maalderij » n° 351 op de Hombeeksesteenweg;

— tot het huis n° 446 vóór de Zemstbaan op Brusselsesteenweg;

— tot het huis n° 354 vóór de Abeelstraat op Tervuursesteenweg.

## V. — Provincie Luik.

1. *Stad Luik.*

De perimeter wordt begrensd door het grondgebied van de stad Luik.

2. *Gemeente Grivegnée.*

De perimeter wordt begrensd door het grondgebied van de gemeente Grivegnée met een uitbreiding naar de stad Luik, begrensd door het grondgebied van de 7<sup>de</sup> politiedivisie en het hulpcommissariaat van Vennes.

## VI. — Provincie Henegouwen.

1. *Stad Charleroi.*

De perimeter wordt als volgt afgebakend: de gemiddelde straat van de perimeter bedraagt 3 kilometer in alle richtingen vanaf de standplaats van het Zuidstation. Het grondgebied van de stad valt daar volledig binnen.

2. *Stad Doornik.*

De perimeter wordt begrensd door het grondgebied van de stad Doornik.

3. *Gemeente Jumet.*

De perimeter wordt begrensd door het grondgebied van de gemeente Jumet.

## VII. — Provincie Limburg.

Nihil.

## VIII. — Provincie Luxemburg.

Nihil.

## IX. — Provincie Namen.

Nihil.

## IV. — Province d'Anvers.

1. *Ville d'Anvers et communes de Wilrijk, Deurne, Borgerhout, Berchem, Hoboken, Merksem, Mortsels, Schoten.*

Le périmètre est délimité comme suit :

## a) Sur la rive droite de l'Escaut :

— au nord, le long de la frontière belgo-néerlandaise jusqu'à Kapellen-Putte, la route de Kapellen jusqu'au lieu-dit « Driehoek », la route du lieu-dit « Driehoek » à Wuustwezel;

— à l'est, la route de Wuustwezel passant par la commune de Brecht, St-Lenaarts, Oostmalle, Zoersel, Zandhoven, Emblem jusqu'à Lierre et à l'est de cette dernière commune;

— au sud, une limite naturelle formée par la Nete et le Rupel jusqu'à l'embouchure de l'Escaut.

## b) sur la rive gauche de l'Escaut :

par la limite de la province d'Anvers.

2. *Malines.*

Le périmètre est limité comme suit :

— jusqu'à Hanswijkbeek (chaussée de Louvain);

— jusqu'à Vrouwvliet sur Neckerspoel;

— jusqu'à Vrouwvliet sur Grote Nieuwendijk;

— jusqu'à Vrouwvliet sur la chaussée de Lierre;

— jusqu'à Vrouwvliet sur la chaussée d'Anvers;

— jusqu'au château Beaulieu sur la Battelsteenweg;

— jusqu'à la maison « Maalderij » n° 351 sur la Hombeeksesteenweg;

— jusqu'à la maison n° 446 avant la Zemstbaan sur la chaussée de Bruxelles;

— jusqu'à la maison n° 354 avant la Abeelstraat sur la chaussée de Tervuren.

## V. — Province de Liège.

1. *Ville de Liège.*

Le périmètre est limité au territoire de la Ville de Liège.

2. *Commune de Grivegnée.*

Le périmètre est limité au territoire de la commune de Grivegnée avec une extension vers la ville de Liège délimitée par le territoire de la 7<sup>e</sup> division de police et du sous-commissariat de Vennes.

## VI. — Province du Hainaut.

1. *Ville de Charleroi.*

Le périmètre est délimité comme suit: le rayon moyen du périmètre est de 3 km en tous sens du stationnement de la gare du Sud. Le territoire de la ville y est entièrement compris.

2. *Ville de Tournai.*

Le périmètre est limité au territoire de la Ville de Tournai.

3. *Commune de Jumet.*

Le périmètre est limité au territoire de la commune de Jumet.

## VII. — Province du Limbourg.

Néant.

## VIII. — Province du Luxembourg.

Néant.

## IX. — Province de Namur.

Néant.