

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1968-1969.

10 JUNI 1969.

**Ontwerp van wet
betreffende de taxidiensten.**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER **VANACKERE.**

MIJNE HEREN,

Reeds jaren drong zich een grondige herziening van de wetgeving betreffende de taxidiensten op. Onder-tussen is de kwestie zelfs hoogdringend geworden : 1 juli 1969 is een uiterste vervaldatum.

Uw Kommissie wijdde aan onderhavig ontwerp van wet, haar door de Kamer van Volksvertegenwoordigers overgezonden, een volledige vergadering.

Uiteenzetting van de Minister.

De Minister houdt een uiteenzetting die in grote trekken overeenkomt met zijn inleiding, zoals ze terug te vinden is in de Memorie van Toelichting (385 (1968-1969) — N° 1 — Kamer van Volksvertegenwoordigers, blz. 1 tot 6) en in het verslag namens de Kommissie van de Kamer uitgebracht door de heer Devos (385 (1968-1969) — N° 5 — Kamer van Volksvertegenwoordigers, blz. 2 en volgende).

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Reuter, voorzitter; Allard, Collin, Coppens, Miessen, Renquin, Roelants, Vandeputte, Vangronsveld en Vanackere, verslaggever.

R. A 8001

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

413 (Zitting 1968-1969) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1968-1969.

10 JUIN 1969.

**Projet de loi relatif
aux services de taxis.**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS
ET DES P.T.T. (1)
PAR M. **VANACKERE.**

MESSIEURS,

Depuis plusieurs années déjà, une revision radicale de la législation relative aux services de taxis était devenue nécessaire. A l'heure actuelle, la question revêt même un caractère d'extrême urgence, la date du 1^{er} juillet 1969 étant l'échéance ultime.

Votre Commission a consacré une réunion entière à l'examen du présent projet de loi, qui nous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Exposé du Ministre.

Le Ministre reprend les grandes lignes de son commentaire du projet, que l'on retrouvera dans l'exposé des motifs (doc. Chambre 385 (1968-1969) - N° 1, pp. 1 à 6) et dans le rapport fait au nom de la Commission de la Chambre par M. Devos (doc. Chambre 385 (1968-1969), pp. 2 et suivantes).

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Reuter, président; Allard, Collin, Coppens, Miessen, Renquin, Roelants, Vandeputte, Vangronsveld et Vanackere, rapporteur.

R. A 8001

Voir :

Document du Sénat :

413 (Session de 1968-1969) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Algemene bespreking.

Een lid drukt de vrees uit dat bij voorbeeld het om-slaan van een politieke meerderheid in een gemeenteraad tot gevolg zou hebben dat voortijdig aan een machtiging een einde zou worden gemaakt.

De Minister antwoordt dat onderhavige wet dit precies onmogelijk zal maken.

Een lid vraagt uitleg over de eventuele verschillen tussen de taxi-tarieven bij dag of bij nacht.

De Minister antwoordt dat er ter zake geen verschillende tarieven toegepast worden in ons land.

Een lid vraagt of een taxibestuurder het recht heeft te weigeren een cliënt te vervoeren.

Het antwoord is bevestigend. Om redenen van veiligheid mag de bestuurder niet alleen de identiteit van de cliënt nagaan of bij voorbeeld een voorschot eisen op de vermoedelijke ritprijs; hij mag zelfs eenvoudig weigeren de gevraagde rit uit te voeren.

Verscheidene leden nemen het woord in verband met de regeling van het fooiensysteem. Iedereen gaat akkoord om dit systeem verwerpelijk te vinden, vernederend voor de werknemers en bovendien beslist van aard om de prijzen te vervalsen. Een lid bewijst met tal van voorbeelden dat dit systeem van fooien reeds meer en meer om zich heen grijpt vooral in de tertiaire sektor, maar dat het gebruik om niet te zeggen een misbruik is geworden dat vooral in de publieke opinie is ingeworteld en moeilijk uit te roeien zal zijn. Hij is van oordeel dat het fooiensysteem niet kan opgelost worden in het enge kader van deze taxiwet, maar dat het in zijn geheel moet verwezen worden naar Economische Zaken.

De Minister verklaart dat deze afkeer van het fooiensysteem ook met zijn zienswijze overeenstemt maar dat hij er niet in geslaagd is dit gebruik te weren. Zowel de werknemers als de exploitanten hebben zich, onder dreiging van staking, verzet. Hij blijft evenwel met de gehele kommissie akkoord om in de toekomst een regeling na te streven, waarbij de fooien tegen een vast percentage in de netto verschuldigde ritprijs worden verrekend. Ook om sociale redenen is een stabiel loon voor de werknemers in deze sektor vernut te verkiezen boven het labiele systeem van loon plus fooi.

Een lid maakt zich bezorgd om de veiligheid van de taxibestuurders. Ook in ons land komen aanslagen voor, soms met dodelijke afloop.

De Minister antwoordt dat dit probleem ernstig wordt bestudeerd. Het is niet zo eenvoudig. De door sommigen voorgestelde oplossing van een afsluiting tussen bestuurder en passagier lost praktisch niets op, aangezien 99 % van de aanslagen gebeuren terwijl het voertuig stil staat, op het ogenblik van de betaling bijvoorbeeld, wanneer bestuurder en reiziger toch

Discussion générale.

Un membre craint qu'à la suite notamment du changement de la majorité politique, un conseil communal ne mette fin prématurément à une autorisation délivrée antérieurement.

Le Ministre répond que le projet empêchera précisément que des cas de ce genre se présentent.

Un commissaire aimerait avoir des précisions sur les différences éventuelles entre les tarifs de jour et de nuit des taxis.

Le Ministre répond qu'en notre pays, les tarifs ne font aucune distinction à ce sujet.

Un membre demande si un chauffeur de taxi a le droit de refuser de transporter un client.

La réponse est affirmative. Pour des raisons de sécurité, le chauffeur peut non seulement vérifier l'identité du client ou exiger, par exemple, le paiement d'une avance sur le prix probable de la course, mais qu'il a même le droit de refuser purement et simplement de faire la course que le client lui demande.

Plusieurs membres interviennent au sujet du système des pourboires. Tout le monde est d'accord pour rejeter ce système, qui est humiliant pour les travailleurs et qui est, en outre, indéniablement de nature à fausser les prix. Citant un grand nombre d'exemples, un commissaire démontre que le pourboire se généralise de plus en plus, surtout dans le secteur tertiaire, mais que l'usage, pour ne pas dire l'abus, s'en est imposé, qu'il est bien ancré et qu'il sera malaisé de l'extirper. L'intervenant estime qu'il est impossible de résoudre le problème dans le cadre étroit du présent projet de loi sur les taxis, mais qu'il faudra en renvoyer l'examen global au Département des Affaires économiques.

Le Ministre se déclare lui aussi hostile au système des pourboires, mais il n'est pas parvenu à l'éliminer. Les travailleurs aussi bien que les exploitants se sont opposés à ses efforts, sous menace de grève. Il marque cependant son accord avec la Commission unanime pour essayer de mettre en place un système dans lequel les pourboires seraient inclus, sur la base d'un pourcentage fixe, dans le prix net à la course. Pour des raisons sociales également, une plus grande stabilité de la rémunération des travailleurs de ce secteur est de loin préférable au système labile d'un salaire assorti du pourboire.

Un membre se préoccupe de la sécurité des chauffeurs de taxis. Dans notre pays comme ailleurs, il y a des agressions, dont certaines avec des suites mortelles.

Le Ministre répond que ce problème fait l'objet d'un examen approfondi. La question n'est pas simple. L'aménagement, préconisé par certains, d'une paroi de protection entre le chauffeur et le passager ne résout pratiquement rien, étant donné que 99 % des agressions ont lieu pendant que le véhicule est à l'arrêt, au moment du paiement par exemple, le

rechtstreeks kontakt met elkaar moeten hebben. Een verdere vervolmaking van het radiofonisch verbindingssysteem lijkt reeds veel efficiënter.

Een lid gaat niet akkoord met de beperkende bepaling vervat in artikel 1, § 1, 3° dat luidt als volgt :

« 3° het voertuig en niet elk van de plaatsen ervan wordt ter beschikking gesteld; »

Op die manier, zo betoogt dat lid, blijft het onmogelijk te experimenteren met een systeem zoals in Mexico, dat veel soepeler is en goedkoper voor de reizigers omdat het de bestuurders toelaat onderweg meerdere reizigers op te nemen die dezelfde kant uitmoeten tegen een vaste, zeer lage prijs (de zogenaamde « pesos-taxi »).

De Minister en verscheidene leden betogen dat men in dit geval te doen heeft met een vorm van gemeenschappelijk vervoer. Dit probleem moet niet hier en nu aan bod komen.

De Minister verklaart zich bereid dit systeem te onderzoeken als hem voorstellen worden gedaan.

Een lid vraagt welke de waarborgen zijn tegen het overdreven opbod bij de aanbestedingen.

De Minister verwijst naar bladzijde 4 van de Memorie van Toelichting, waarin duidelijk voorkomt dat de Minister van Economische Zaken ten deze regelend zal kunnen optreden.

Een lid verklaart, zich bij de stemming over de artikelen en over het geheel te zullen onthouden omdat hij vóór de behandeling in openbare zitting nog aanvullende elementen verwacht die hem niet toelaten zich nu reeds uit te spreken.

Een ander lid verklaart zich te zullen onthouden omwille van de redenen, door hem uiteengezet bij zijn tussenkomst omtrent artikel 1, § 1, 3°.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

Een lid vraagt waarom de verhuring van personen-wagens-zonder-bestuurder niet mede in het ontwerp werd opgenomen.

De Minister antwoordt dat het in zulk geval niet gaat om de verhuring van een dienst maar van een goed. Deze materie moet niet hier geregeld worden.

Artikel 1 wordt aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 2 tot 8.

De artikelen 2 tot 8 worden zonder bespreking aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 9.

Een lid vindt de in artikel 9, lid 3, bepaalde termijn van drie maanden, ter beschikking van de Gouverneur gesteld, vooraleer hij zijn goedkeuring moet verlenen aan een machtigingsoorkonde, veel te lang.

chauffeur et le voyageur devant alors de toute façon se trouver nécessairement en contact direct. Un système plus perfectionné de liaison radio paraît déjà beaucoup plus efficace.

Un membre n'est pas d'accord sur la restriction prévue par l'article 1^{er}, § 1^{er}, 3°, qui est rédigé comme suit :

« 3° la mise à la disposition porte sur le véhicule et non pas sur chacune des places; ».

L'intervenant estime que cette disposition empêche d'expérimenter notamment le système mexicain, qui est beaucoup plus souple et moins cher pour les voyageurs parce qu'il permet au chauffeur d'embarquer en cours de route plusieurs voyageurs allant dans la même direction, à un prix fixe très modique (c'est ce qu'on appelle les « taxis à pesos »).

Le Ministre et plusieurs membres font observer que, dans ces conditions, on a affaire à une forme de transport en commun. C'est là un problème qui ne doit pas être traité *hic et nunc*.

Le Ministre se déclare disposé à examiner ce système si des propositions lui sont faites.

Un commissaire demande quelles sont les garanties contre les surenchères excessives pratiquées lors des adjudications.

Le Ministre renvoie à la page 4 de l'exposé des motifs, où il est dit clairement qu'à cet égard, le Ministre des Affaires économiques pourra intervenir par voie de réglementation.

Un membre annonce qu'il s'abstiendra au vote sur les articles et sur l'ensemble du projet parce qu'il compte être mis en possession, avant le débat en séance publique, d'éléments d'information complémentaires dont l'absence ne lui permet pas de se prononcer dès à présent.

Un autre membre déclare qu'il s'abstiendra pour les raisons qu'il a exposées dans son intervention au sujet de l'article 1^{er}, § 1^{er}, 3°.

Discussion des articles.

Article premier.

Un commissaire demande pourquoi la location de voitures sans chauffeur n'a pas été incluse dans le projet.

Le Ministre répond qu'en pareil cas, il ne s'agit pas d'un louage de services mais de la location d'un bien. Cette matière ne doit pas être réglée dans le texte en discussion.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Articles 2 à 8.

Ces articles sont adoptés sans discussion, à l'unanimité moins 2 abstentions.

Article 9.

Un membre considère comme beaucoup trop long le délai de trois mois, fixé à l'article 9, 3° alinéa, dont disposera le Gouverneur lorsqu'il sera appelé à approuver un acte d'autorisation.

De Minister en verscheidene Commissieleden vinden deze termijn, nodig voor ernstig onderzoek, normaal. Er weze ten andere opgemerkt dat de vastgestelde termijn van drie maanden een maximum is.

Artikel 9 wordt aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 10 tot 16.

De artikelen 10 tot 16 worden zonder bespreking aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 17.

Artikel 17 werd door de Kamer geamendeerd en luidt nu als volgt :

« De tarieven en het gebruikelijk 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. »

Een lid vraagt of hij wel goed begrepen heeft dat 20 % een maximum is, dat niet mag overschreden en ook niet mag geëist worden.

De Minister bevestigt deze zienswijze, er aan toevoegende dat een minimum-fooi van 8 frank bij koninklijk besluit zal worden vastgesteld.

Artikel 17 wordt aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 18.

Een lid laat opmerken dat dit artikel wel voorziet in de toezending, door de gemeenteoverheden, aan de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort, van de aanvullende gemeenteverordeningen, maar dat geen modaliteiten van goedkeuring, schorsing of wijziging zijn voorzien.

De Minister antwoordt dat aanvullende verordeningen nooit in tegenspraak mogen zijn met de wet.

Artikel 18 wordt aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 19 tot 25.

De artikelen 19 tot 25 worden zonder bespreking aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 26.

Artikel 26 werd door de Kamer geamendeerd en luidt nu als volgt :

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

Artikel 26 wordt zonder bespreking aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Het ontwerp van wet wordt aangenomen met algemene stemmen bij 2 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
L. VANACKERE.

De Voorzitter,
L. REUTER.

Le Ministre et plusieurs commissaires estiment que ce délai, nécessaire à une enquête sérieuse, est normal. Il y a lieu d'ailleurs de noter que le délai prévu de trois mois est un maximum.

L'article 9 est adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Articles 10 à 16.

Ces articles sont adoptés sans discussion, à l'unanimité moins 2 abstentions.

Article 17.

La Chambre a amendé le texte de l'article 17, qui est à présent rédigé comme suit :

« 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. »

Un membre demande s'il est exact que le taux de 20 % est un maximum qui ne peut être dépassé, ni même exigé.

Le Ministre répond par l'affirmative, en ajoutant qu'un pourboire minimum de 8 francs sera fixé par voie d'arrêté royal.

L'article 17 est adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Article 18.

Un membre fait observer que si cet article parle de la transmission des règlements complémentaires communaux par les autorités communales au Ministre qui a les transports dans ses attributions, il ne prévoit aucune modalité d'approbation, de suspension ou de modification.

Le Ministre répond que les règlements complémentaires ne peuvent jamais être contraires à la loi.

L'article 18 est adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Articles 19 à 25.

Ces articles sont adoptés sans discussion, à l'unanimité moins 2 abstentions.

Article 26.

La Chambre a amendé le texte de cet article, qui est à présent rédigé comme suit :

« 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. »

L'article 26 est adopté sans discussion, à l'unanimité moins 2 abstentions.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. VANACKERE.

Le Président,
L. REUTER.