

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

6 FÉVRIER 1969

PROPOSITION DE LOI créant une régie des taxis bruxellois.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 29 juin 1967 MM. les Sénateurs de la Vallée Poussin, Jadot, Vermeylen, Wiard et Van Houtte déposaient une proposition de loi tendant à créer un établissement public dénommé « Régie des Taxis de l'Agglomération bruxelloise ».

Dans les développements de sa proposition M. de la Vallée Poussin exposait toutes les raisons qui militent en faveur de l'organisation urgente desdits services de taxis.

Nous tenons ici à rendre hommage à M. de la Vallée Poussin, qui a examiné d'une manière approfondie toutes les incidences de ce problème. Nous reprenons à notre compte l'entière de sa proposition, y compris les « Développements », que voici.

Bruxellois, provinciaux et voyageurs étrangers, se plaignent également de l'incommodité ou du prix excessif des transports en commun, dans une ville qui aspire à devenir la capitale de l'Europe. En ce qui concerne les métros, trams, autobus, minibus et autres moyens de transport collectif, des grands travaux sont en cours et on peut espérer qu'une amélioration se produira. Toutefois, avant la création d'un grand Bruxelles, on voit mal comment une saine rationalisation pourrait s'établir.

En revanche, en ce qui concerne les taxis, il est possible de créer immédiatement par une loi, un régime cohérent, qui serait provisoirement contrôlé par l'Etat, mais qui serait destiné à être dans l'avenir, lorsque le grand Bruxelles fonctionnera, un des services administratifs gérés par l'échevin des Transports et des Communications.

Le Gouvernement a mis d'autre part à l'étude un statut général des taxis, qui devrait être applicable à toutes les villes du royaume.

Il ne faut pas se dissimuler la difficulté de cette entreprise. Les grandes villes de Belgique sont dans des situations très différentes. Aucune n'est aussi étendue que l'agglomération bruxelloise, partagée en autant de communes et aussi fréquentée par les étrangers et les provinciaux.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

6 FEBRUARI 1969

WETSVOORSTEL tot instelling van een regie van de Brusselse taxis.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 29 juni 1967 dienden de Senatoren de la Vallée Poussin, Jadot, Vermeylen, Wiard en Van Houtte een voorstel van wet in, ertoe strekkende een openbare instelling op te richten onder de naam « Taxiregie van de Brusselse agglomeratie ».

In de toelichting bij zijn voorstel zette de heer de la Vallée Poussin al de redenen uiteen die voor de dringende organisatie van bedoelde taxidiensten pleiten.

Wij willen niet nalaten hier hulde te brengen aan de heer de la Vallée Poussin, die alle aspecten van dat probleem grondig heeft onderzocht. Wij nemen de titel alsmede, de toelichting van zijn voorstel over.

De Brusselaars, degenen die van buiten Brussel komen en de vreemde reizigers klagen allen even erg over de ongerieflijkheid en de overdreven prijs van het gemeenschappelijk vervoer in een stad die gaarne de hoofdstad van Europa zou worden. Voor de ondergrondse, de trams, de autobussen, de minibussen en andere gemeenschappelijke vervoermiddelen zijn grote werken aan de gang en bestaat hoop op verbetering. Maar hoe men, vóór de oprichting van Groot-Brussel, ooit een gezonde rationalisatie zal kunnen tot stand brengen, is moeilijk te zeggen.

Voor de taxis daarentegen kan onmiddellijk bij een wet een samenhangende regeling worden ingevoerd, die voorlopig onder de Staat zou ressorteren, maar later, wanneer Groot-Brussel zal bestaan, een van de administratieve diensten ervan zou kunnen vormen, beheerd door de schepen van Vervoer en Verkeerswezen.

Aan de andere kant bereidt de Regering een algemeen statuut van de taxis voor, dat toepasselijk zou zijn op alle steden van het land.

Men dient zich niet te verhelen dat dit een moeilijke opgave is. De toestand in de grote steden is zeer verschillend. Geen enkele stad is zo uitgestrekt als de Brusselse agglomeratie, geen enkele is verdeeld in zoveel gemeenten en wordt bezocht door zoveel vreemdelingen en mensen van buiten de stad.

Si on désire faire une loi générale, ou bien elle sera très compliquée et comportera un grand nombre de dispositions particulières à telle ou telle ville, ou elle ne réglera que quelques points et elle ne sera pas efficace pour Bruxelles, car les déficiences actuelles tiennent essentiellement à l'absence d'une administration générale pour l'ensemble de l'agglomération.

On ne voit pas d'ailleurs, en vertu de quel principe « centralisateur », il serait nécessaire d'imposer un statut unique à tous les exploitants du pays.

Il nous est donc apparu qu'il serait plus judicieux de chercher à régler le problème par priorité pour Bruxelles, à cause de l'urgence et parce que, nulle part ailleurs, la multiplicité des communes intéressées dans le même problème, et peu outillées pour s'entendre entre elles, n'a créé une situation si confuse, si déplorable sur le plan économique et social et si critiquée par le usagers. Lorsqu'un statut aura fait ses preuves à Bruxelles et aura été intégré dans la nouvelle structure du grand Bruxelles, il sera facile aux autres villes de s'inspirer de l'expérience faite et d'établir chez elles le régime qui leur paraîtra le plus adéquat, sans devoir passer, elles, par le détour d'une loi, ni d'un arrêté royal.

Priorité des transports en commun.

Dans toute ville moderne, les transports en commun prennent une importance croissante. Quelles que soient les dépenses faites pour élargir la voirie, augmenter les parkings, multiplier les tunnels, la voiture particulière se multiplie et déborde continuellement les plans des administrations publiques. Seuls les transports en commun peuvent faire face aux besoins.

Voilà pourquoi un accord unanime s'est fait depuis longtemps sur l'idée que, sans brimer ceux qui se servent de voitures privées, il faut encourager autant que possible l'utilisation des transports publics et les rendre aussi confortables, confortables et économiques que possible. Il n'est pas douteux en effet que, dans beaucoup de cas, le propriétaire de voiture préférera user du tram ou du taxi si, grâce à lui, il peut arriver plus vite à destination, prendre son train sans délai, éviter la recherche difficile d'un lieu de parcage.

Les transports publics sont d'ailleurs encore ceux dont se servent le plus grand nombre de et les classes les moins aisées. Ils sont les moins encombrants, les moins chers pour les usagers, les plus économiques pour la collectivité. Dans certaines grandes villes, ils sont aussi devenus les plus rapides.

Toutes ces raisons imposent aux pouvoirs publics le premier devoir de chercher à organiser dans les villes des services de métros, de trams, d'autobus et de taxis aussi bon marché, aussi accessibles, aussi bien coordonnés que possible. Tous les hommes de métier, tous les hommes de bon sens sont d'accord sur ces prémices. Ils se demandent avec un perpétuel étonnement pourquoi à Bruxelles les autorités responsables semblent faire la politique contraire. Les trams sont de plus en plus bondés, inconfortables, irréguliers. En beaucoup d'endroits, les correspondances, jadis si pratiques, ont été en fait supprimées. Le soir, trams et autobus deviennent très rares, au point que la défaillance des transports actuels condamne le centre de la ville à périliter.

Een algemene wet zal ofwel zeer ingewikkeld zijn en een groot aantal bepalingen bevatten voor de ene of andere stad in het bijzonder, ofwel zal zij slechts enkele punten regelen, met het gevolg dat zij voor Brussel niets zal opleveren, want de huidige moeilijkheden vloeien hoofdzakelijk voort uit het feit dat er geen administratie bestaat die de gehele agglomeratie overspant.

Het is trouwens de vraag op grond van welk « centralistisch » beginsel aan alle exploitanten van het land eenzelfde statuut zo moeten worden opgelegd.

Wij achten het derhalve beter dat in de eerste plaats naar een oplossing wordt gestreefd voor Brussel, omdat de toestand daar spoedeisend is en omdat de versnippering in gemeenten, die bij hetzelfde probleem betrokken zijn en zo weinig middelen bezitten om elkaar te verstaan, nergens anders zoveel verwarring heeft geschapen, zulke betreurenswaardige gevolgen heeft op economisch en sociaal gebied en zo scherp door de gebruikers wordt geheld. Als er eenmaal een statuut te Brussel zal ingevoerd zijn, waarvan de deugdelijkheid is gebleken en dat in de nieuwe structuur van Groot-Brussel zal zijn vervlochten, zullen de andere steden gemakkelijk de lessen uit de verkregen ervaring kunnen trekken en bij hen de regeling kunnen invoeren die zij het meest geschikt achten, zonder zelf ook langs een wet of een koninklijk besluit te moeten omgaan.

Voorrang van het gemeenschappelijk vervoer.

In alle moderne steden neemt het belang van het gemeenschappelijk vervoer toe. Welke kosten ook worden gedaan om de straten te verbreden, meer parkings aan te leggen en de tunnels te vermenigvuldigen, altijd opnieuw worden de plannen van de openbare besturen achterhaald door de voortdurende stijging van het aantal personenwagens. Alleen het gemeenschappelijk vervoer is in staat om in de behoeften te voorzien.

Men is het er al geruime tijd algemeen over eens dat het gebruik van de openbare vervoermiddelen zoveel mogelijk moet worden aangemoedigd en deze vervoermiddelen zo gerieflijk, comfortabel en goedkoop mogelijk moeten worden gemaakt, zonder daarom te raken aan hen die een particuliere wagen gebruiken. Het lijkt immers geen twijfel dat de eigenaars van wagens in de meeste gevallen een tram of een taxi zullen nemen, indien zij aldus vlugger ter bestemming komen, onmiddellijk hun trein kunnen halen en niet meer verplicht zijn een zeldzame parkeerplaats te zoeken.

De meeste mensen die tot de minder gegoeden behoren gebruiken trouwens nog altijd de openbare vervoermiddelen. Zij nemen het minst plaats in en zijn het goedkoopst voor de gebruikers en voor de gemeenschap. In sommige grote steden zijn zij ook de snelste vervoermiddelen geworden.

Om al deze redenen moeten de openbare overheden in de allereerste plaats ernaar streven dat de ondergrondse, de trams, de bussen en de taxis in de grote steden zo goedkoop, zo toegankelijk en zo gecoördineerd mogelijk zijn. Alle deskundigen, alle mensen met gezond verstand zijn het hierover eens. Zij vragen zich voortdurend met verbazing af waarom de verantwoordelijke autoriteiten te Brussel net het tegenovergestelde schijnen na te streven. De trams raken hoe langer hoe meer volgepropt, ze worden steeds ongerieflijker en rijden hoe langer hoe onregelmatiger. Op vele plaatsen zijn de aansluitingen die vroeger zo praktisch waren, in feite afgeschaft. 's Avonds worden trams en autobussen zo zeldzaam dat het stadscentrum, ingevolge de schaarste aan vervoermiddelen, tot achteruitgang gedoemd is.

Le drame des taxis de Bruxelles.

Le cas des taxis est peut-être celui qui manifeste le plus clairement la carence des autorités communales, carence inévitable d'ailleurs, en l'absence d'un pouvoir d'agglomération. Les critiques adressées aux administrations communales ne s'adressent donc pas à la personne des mandataires communaux, victimes d'une situation légale absurde, mais au régime qui fait administrer une agglomération d'un million et demi d'habitants par une trentaine de communes indépendantes, nécessairement incapables de régler les problèmes techniques qui débordent les limites de leur territoire.

Les taxis des grandes villes doivent être aussi bon marché que possible pour les raisons suivantes :

1. A cause de l'encombrement et de l'inconfort des autres moyens de transport, ils doivent de plus en plus souvent être utilisés par des personnes aux revenus modestes, lorsqu'elles sont malades, chargées de bagages, pressées, perdues dans une ville inconnue.

2. Ils doivent pouvoir faire concurrence à la voiture particulière, dont l'usage en ville ne doit pas être encouragé.

3. Ils sont indispensables aux étrangers et aux provinciaux.

D'autre part, il faut que l'on puisse toujours trouver des taxis au moment où on en a besoin, lorsqu'à la dernière minute, on est pressé de se rendre à un rendez-vous, de prendre un train, de faire une course ou une démarche indispensable.

Quels sont les principaux défauts du régime actuel des taxis ?

En premier lieu, ils sont trop chers. Leur cherté provient en partie de l'excès de la fiscalité. L'acquisition d'un taxi est soumise à la taxe de luxe, comme s'il était un instrument de plaisir et non un instrument de travail. D'autre part, les communes mettent en adjudication le droit de stationnement. Ces adjudications ont entraîné des surenchères de plus en plus élevées et les redevances à payer aux communes pèsent actuellement d'un poids tout à fait excessif sur les tarifs généraux.

L'exploitation des taxis est renchérie également par l'importance des trajets à vide qui résultent à Bruxelles de l'interdiction de stationner en dehors du territoire de la commune concédante et de l'absence d'une organisation de dispatching. L'étroitesse du périmètre est une cause supplémentaire de cherté puisqu'elle oblige dans beaucoup de cas l'usager du taxi à payer un droit de retour important.

Le second défaut du régime des taxis est qu'il arrive souvent qu'aux heures de pointe, il soit très difficile d'avoir une voiture au moment où on en a le plus grand besoin. La création d'une réserve de taxis, suffisante pour faire face aux pointes, est donc une nécessité absolue, si l'on veut donner aux personnes qui n'ont pas de voiture particulière, la certitude d'avoir toujours un taxi à leur disposition, quand elles en ont besoin. La création d'une réserve de voitures est certainement de nature à peser un peu sur le prix de revient, mais s'il y avait une organisation générale des taxis de l'agglomération bruxelloise, diverses mesures pourraient être envisagées qui permettraient de réduire au minimum l'augmentation des frais. Songeons, par exemple, à ce qui a été fait à Paris pour qu'on trouve facilement des taxis aux gares.

Le troisième vice de l'organisation actuelle des taxis est d'ordre social. Les petits exploitants individuels sont obligés de se grouper en coopératives et celles-ci se sont révélées

Het taxidrama te Brussel.

De tekortkomingen van de gemeentelijke autoriteiten komen misschien nergens zo duidelijk aan het licht als in het geval van de taxis, wat trouwens onvermijdelijk is aangezien er geen overheid voor de gehele agglomeratie bestaat. De kritiek aan het adres van de gemeentebesturen is dus niet gericht tegen de persoon van de gemeentemandatarissen die het slachtoffer zijn van een onzinnige wettelijke toestand, maar tegen het regime zelf, waarbij een agglomeratie van anderhalf miljoen inwoners wordt bestuurd door een dertigtal onafhankelijke gemeenten, die uiteraard onbekwaam zijn om een oplossing te geven aan technische problemen die over de grenzen van hun grondgebied heen reiken.

De taxis moeten in de grote steden zo goedkoop mogelijk zijn, om de volgende redenen :

1. Wegens de verkeersbelemmering en de ongeriefelijkheid van de andere vervoermiddelen moeten zij hoe langer hoe meer door personen met bescheiden inkomen worden gebruikt wanneer zij ziek zijn of veel bagage bij zich hebben, dan wel gehaast zijn of verloren in een onbekende stad.

2. Zij moeten kunnen concurreren met de particuliere wagens, waarvan het gebruik in de stad niet moet worden aangemoedigd.

3. Zij zijn absoluut noodzakelijk voor de vreemdelingen en voor degenen die van buiten de stad komen.

Anderzijds moet men altijd taxis kunnen vinden als men ze nodig heeft, wanneer men zich op het laatste ogenblik moet haasten voor een afspraak, een trein, een boodschap of een dringend bezoek.

Wat zijn de voornaamste gebreken van de huidige taxidiensten ?

In de eerste plaats zijn zij te duur. Dit is ten dele te wijten aan de buitensporige belastingen. Een taxi is bij de aankoop onderworpen aan de wieldebelasting, alsof hij een verzetje was en geen werkinstrument. Anderzijds wordt het standplaatsrecht door de gemeenten aanbesteed. Dit geeft in toenemende mate aanleiding tot overbieding, met het gevolg dat de rechten die aan de gemeenten verschuldigd zijn, buiten verhouding doorwegen op de tarieven.

De taxis worden nog duurder omdat zij lange ritten zonder passagiers moeten maken, welke toestand te Brussel voortvloeit uit het verbod om buiten het grondgebied van de concessieverlenende gemeenten te stationeren en uit het feit dat er geen dispatching is. Bovendien is het gebied te klein, wat de exploitatie nog duurder maakt, aangezien de gebruiker in vele gevallen verplicht is te betalen voor de terugrit.

Het tweede gebrek van de taxidiensten is dat men op de spitsuren dikwijls zeer moeilijk een wagen vindt op het ogenblik dat men hem het meest nodig heeft. Het is dus absoluut vereist een reserve taxis aan te leggen voor op de spitsuren, indien men hen die geen particuliere wagen bezitten, de zekerheid wil geven dat zij altijd een taxi zullen kunnen hebben wanneer het nodig is. Zulk een reserve zal de kostprijs natuurlijk een weinig verhogen, maar indien de taxidiensten goed georganiseerd waren voor de gehele Brusselse agglomeratie, zouden verschillende maatregelen kunnen worden overwogen om de stijging van de kosten tot een minimum te beperken. Wij denken bij voorbeeld aan hetgeen te Parijs werd gedaan om aan de stations gemakkelijk een taxi te vinden.

Het derde gebrek van de huidige regeling is van sociale aard. De kleine exploitanten die voor eigen rekening rijden, zijn verplicht zich te verenigen in coöperaties, die een bron

sources d'abus. Il ne peut plus être question en tout cas de permettre aux coopératives d'être titulaires de concessions qu'elles redistribuent à des petits exploitants aux conditions actuelles. En outre, les petits propriétaires de taxis vivent constamment sous la menace de perdre leur emploi à la suite de nouvelles adjudications de stationnement, à des prix de plus en plus élevés.

Les remèdes à la situation.

On ne pourra avoir à Bruxelles des taxis commodes et à bon marché qu'aux conditions suivantes :

1. L'existence d'un statut général pour toute l'agglomération, comportant un plan rationnel des stationnements, un dispatching général, et des obligations réglementaires semblables pour tous les exploitants de taxis.

2. Une extension du périmètre. Celui-ci doit coïncider avec les limites réelles de l'agglomération. Certains endroits importants, tels que l'aérodrome, doivent, pour bien faire, être inscrits dans le périmètre.

3. La réduction de la fiscalité qui pèse sur les transports par taxi : celle de l'Etat et celle des communes. Dans presque tous les pays on considère aujourd'hui que l'intérêt des pouvoirs publics est d'encourager l'usage des transports en commun, en les rendant aussi bon marché que possible, même si cela constitue une charge pour les pouvoirs publics. Cette charge, en effet, est largement compensée par la diminution des dépenses qu'un usage excessif de la voiture particulière impose aux collectivités : développement de la voirie, construction de parkings, augmentation du personnel de la police.

4. Un statut général des taxis bruxellois est indispensable si l'on veut contrôler les conditions de travail des chauffeurs salariés et des petits exploitants.

C'est en nous inspirant de ces préoccupations générales, que nous avons rédigé la présente proposition de loi.

Examen des articles.

Art. 1 à 6.

Les articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 créent un établissement public, dont le directeur nommé par le Roi, reçoit par délégation des pouvoirs réglementaires dont les limites sont définies par la présente loi. Ce directeur sera efficacement contrôlé puisqu'un inspecteur des finances sera chargé du rôle de réviseur et devra faire au Ministre un rapport annuel sur la gestion de l'établissement public. Le directeur sera contrôlé également par un conseil consultatif. Le Ministre et l'opinion publique auront donc un regard sur la gestion et, en cas d'insuffisance, le fonctionnaire responsable pourra être déplacé.

Ce système doit être considéré comme provisoire. Il n'est rendu nécessaire que par l'absence d'une administration générale de l'agglomération. Lorsqu'un grand Bruxelles sera créé, les pouvoirs du directeur seront repris automatiquement par l'échevin qui aura les communications dans ses attributions. Les pouvoirs du Conseil consultatif seront repris par le Conseil communal métropolitain.

Les articles 4, 5 et 6 organisent le Conseil consultatif. Ce Conseil est composé de manière à permettre le contrôle des

van misbruiken gebleken zijn. Er kan in geen geval nog sprake van zijn dat deze coöperaties houder zouden worden van concessies die zij aan de kleine exploitanten doorgeven onder de huidige voorwaarden. Bovendien leven de kleine taxi-eigenaars voortdurend in de vrees voor het verlies van hun betrekking, als gevolg van de nieuwe aanbestedingen van standplaatsen tegen steeds hogere prijzen.

Middelen om de toestand gezond te maken.

Men zal te Brussel slechts gerieflijke en goedkope taxis kunnen hebben onder de volgende voorwaarden :

1. Een algemeen statuut voor de gehele agglomeratie, dat voorziet in een rationeel plan voor de standplaatsen, een algemene dispatching en dezelfde reglementaire verplichtingen voor alle exploitanten.

2. Uitbreiding van het gebied, dat zich dient uit te strekken tot aan de werkelijke grenzen van de agglomeratie. Om goed te zijn, zouden bepaalde belangrijke plaatsen, zoals de luchthaven, in het gebied moeten worden opgenomen.

3. Vermindering van de belastingen op het taxivervoer, zowel die van de Staat als die van de gemeenten. In vrijwel alle landen is men thans van oordeel dat de openbare overheden er belang bij hebben het gebruik van de gemeenschappelijke vervoermiddelen aan te moedigen door ze zo goedkoop mogelijk te maken, zelfs indien dat een last voor de openbare overheden meebrengt. Deze last wordt immers ruimschoots goedgemaakt door de vermindering van de uitgaven, die het overdreven gebruik van particuliere wagens aan de gemeenschap oplegt : uitbreiding van het wegennet, bouw van parkeergelegenheden, vermeerdering van het politiepersoneel.

4. Een algemeen statuut van de Brusselse taxis is onontbeerlijk indien men toezicht wil uitoefenen op de arbeidsvoorwaarden van de loontrekkende chauffeurs en de kleine exploitanten.

Het is in het licht van deze algemene overwegingen dat wij dit voorstel van wet hebben opgemaakt.

Toelichting van de artikelen.

Artikelen 1 tot 6.

De artikelen 1, 2, 3, 4, 5 en 6 voorzien in een openbare instelling, waarvan de directeur, die door de Koning wordt benoemd, een verordenende macht toegewezen krijgt binnen de perken bepaald door deze wet. De directeur wordt doelmatig gecontroleerd, aangezien een inspecteur van financiën, belast met de taak van revisor, jaarlijks aan de Minister verslag dient uit te brengen over het beheer van de openbare instelling. De directeur wordt bovendien nog gecontroleerd door een raad van advies. De Minister en de openbare mening zullen dus kunnen toezien op de beheer, en de verantwoordelijke ambtenaar zal in geval van onbekwaamheid verplaatst kunnen worden.

Dit is een voorlopige regeling. Het kan immers niet anders omdat er geen administratie is voor de gehele agglomeratie. Wanneer Groot-Brussel zal zijn tot stand gebracht, zullen de bevoegdheden van de directeur automatisch worden overgenomen door de schepen tot wiens bevoegdheid het verkeerswezen zal behoren, terwijl de bevoegdheden van de raad van advies zullen worden overgenomen door de grootstedelijke gemeenteraad.

De artikelen 4, 5 en 6 organiseren de raad van advies. Deze raad is derwijze samengesteld, dat de voornaamste

principaux intéressés : le conseil provincial, les communes, les exploitants des concessions, le conseil économique de l'agglomération bruxelloise, les départements ministériels, les principaux syndicats.

Ce conseil siège en public, afin de permettre le contrôle de l'opinion publique. L'ordre du jour est fixé par le directeur et les représentants des autorités publiques. Tous les membres du Conseil ont le droit d'information le plus étendu.

Art. 7 à 10.

Les articles 7, 8, 9 et 10 organisent l'octroi des licences. Dans presque toutes les grandes villes, en effet, l'exploitation de taxis intéresse à la fois des artisans individuels, des petites sociétés et des sociétés d'une importance plus grande. Pour des raisons sociales et économiques, et pour éviter des monopoles toujours dangereux en matière de transports, il est utile de maintenir cette pluralité d'exploitants. Néanmoins un équilibre doit être maintenu entre eux, et c'est la raison pour laquelle nous confions au directeur des taxis, éclairé par son conseil consultatif, le soin de déterminer dans quelle proportion les taxis doivent être gérés par des grandes sociétés, par des petites sociétés, par des exploitants individuels.

Le nombre des licences devra être fixé tous les deux ans selon les besoins de la circulation. Dans le cas où les candidats aux licences seraient plus nombreux que les licences à octroyer, le procédé de l'adjudication est le seul moyen convenable de départager les candidats ou les sociétés. Si un exploitant individuel a payé sa licence à un certain prix, à la suite d'une adjudication, il est naturel qu'il puisse céder sa licence lorsqu'il abandonne lui-même le métier. Bien entendu, le directeur de la Régie devra éviter l'escalade des prix des adjudications en augmentant le nombre des licences accordées en proportion des besoins et des demandes.

Le prix des adjudications sera pour lui un excellent indicateur du rendement réel de la profession de taximan et lui permettra de calculer quels sont les tarifs les plus convenables.

La proposition de loi ne fait plus aucune place aux coopératives qui avaient dû être créées pour permettre aux petits exploitants de participer aux adjudications. Les coopératives ont été à la base d'abus, parce qu'elles n'étaient pas propriétaires de taxis et se contentaient de répartir les concessions qu'elles avaient obtenues entre leurs membres, qui devenaient ainsi des espèces de sous-traitants, soumis par les dirigeants de la coopérative à une discipline souvent arbitraire.

Art. 11 à 14.

Les articles 11, 12, 13 et 14 déterminent les attributions du directeur de la Régie en ce qui concerne l'organisation des services de taxis. Notre proposition entre ici dans certains détails qui, normalement, devraient plutôt figurer dans le règlement communal. C'est à défaut d'organisation de la grande agglomération que la loi doit suppléer à l'insuffisance du pouvoir local.

Art. 15.

L'article 15 charge le Ministre des Communications de prendre certaines décisions importantes dont il serait difficile de charger le directeur de la Régie : il s'agit de la fixation du périmètre, de la détermination des loyers à payer

betrokkenen controle kunnen uitoefenen : de provincieraad, de gemeenten, de exploitanten van de concessies, de economische raad van de Brusselse agglomeratie, de ministeriële departementen en de voornaamste vakbonden.

De vergaderingen van deze raad zijn openbaar, ten einde het toezicht van de openbare mening mogelijk te maken. De agenda wordt vastgesteld door de directeur en de vertegenwoordigers van de overheidsorganen. Alle leden van de raad hebben recht op de meest uitgebreide voorlichting.

Art. 7 tot 10.

De artikelen 7, 8, 9 en 10 regelen de toekenning van de vergunningen. In bijna alle grote steden is het taxibedrijf immers van belang, zowel voor individuele vaklui als voor de kleine en grotere maatschappijen. Om sociale en economische redenen en ten einde transportmonopolies te verhinderen die steeds gevaarlijk zijn, is het goed om verscheidene exploitanten te hebben. Men dient onder hen evenwel een evenwicht te handhaven, en daarom wordt de directeur van de taxis, voorgelicht door zijn raad van advies, ermede belast om te bepalen in welke verhouding de taxis moeten worden beheerd door grote maatschappijen, door kleine maatschappijen en door individuele exploitanten.

Het aantal vergunningen moet om de twee jaar volgens de verkeersbehoeften worden vastgesteld. Wanneer de gegadigden voor een vergunning talrijker zouden zijn dan het aantal vergunningen, is de aanbesteding het enig passende middel om de gegadigden of de maatschappijen te schiften. Indien een individuele exploitant voor zijn vergunning na een aanbesteding een bepaalde prijs heeft betaald, is het logisch dat hij die vergunning kan overdragen wanneer hij het beroep zelf opgeeft. Maar de directeur van de Regie zal de stijging van de prijs van de aanbestedingen moeten voorkomen door het aantal vergunningen te verhogen naar verhouding van de behoeften en van de aanvragen.

De prijs van de aanbestedingen zal voor hem een uitstekende meter zijn van het werkelijk rendement van het beroep van taximan en zal het hem mogelijk maken de meest passende tarieven te berekenen.

In het voorstel van wet is geen plaats meer ingeruimd voor de coöperaties die moesten worden opgericht om de kleine exploitanten in staat te stellen aan de aanbestedingen deel te nemen. De coöperaties gaven aanleiding tot misbruiken omdat zij geen eigenaar van taxis waren en niets anders deden dan de verkregen concessies te verdelen onder hun leden, die aldus een soort onderaannemers werden, onderworpen aan een discipline die hun door de leiders dikwijls eigenmachtig werd opgelegd.

Art. 11 tot 14.

De artikelen 11, 12, 13 en 14 bepalen de bevoegdheden van de directeur van de Regie wat betreft de organisatie van de taxidiensten. Het voorstel treedt hier enigszins in bijzonderheden die veeleer in de gemeentelijke verordening zouden moeten worden opgenomen. De wet moet wel in de plaats treden van de lokale overheid omdat er geen administratie voor de gehele agglomeratie bestaat.

Art. 15.

Artikel 15 belast de Minister van Verkeerswezen met sommige belangrijke beslissingen die moeilijk aan de directeur van de Regie kunnen worden overgelaten, namelijk de vaststelling van het gebied, de bepaling van de door de

par les concessionnaires, ainsi que de la répartition des recettes entre la Régie et les communes. Peut-être la fixation des tarifs des taxis devrait-elle être réservée au Ministre, plutôt qu'au directeur de la Régie ?

Art. 16 et 17.

Les articles 16 et 17 règlent la perception des recettes et la distribution des bénéfices. Il semble raisonnable de diviser les bénéfices entre les communes, puisque celles-ci vont perdre leurs recettes actuelles. Toutefois, il serait désirable que, petit à petit, l'Etat reprenne la disposition de cette somme et puisse la faire distribuer entre les concessionnaires en échange d'un abaissement des tarifs.

Articles 20 et 21.

Les articles 20 et 21 règlent les dispositions transitoires nécessaires pour passer du régime actuel au nouveau régime. Ils précisent notamment que les concessionnaires actuels ne seront en tout cas pas spoliés. Ils jouiront en effet de leur concession jusqu'à son expiration normale. En outre, par la suite, un avantage important est accordé, pour des raisons sociales, aux artisans et aux petits entrepreneurs qui exploitent moins de dix taxis : ils recevront automatiquement une licence. Seuls les grands entrepreneurs devront, pour recevoir des licences, participer à une adjudication. Ces adjudications pourraient être faites par série de 10 à 50 taxis, de manière à permettre que plusieurs groupes se mettent sur les rangs.

Comme le prévoit l'article 8, ces licences ne valent que pour dix ans, mais la moitié d'entre elles, au cours du premier terme, sera remise en adjudication après cinq ans, de façon à obtenir pour l'avenir un rythme général d'adjudication d'une moitié des licences tous les cinq ans. Cela permettra au directeur de la Régie de contrôler les prix et de mettre en circulation un supplément de licences, si le nombre des taxis devenait insuffisant ou si la concurrence entre sociétés risquait de faire monter à l'excès le prix des adjudications.

L'article 20 ne fait pas de distinction entre taxis concédés et taxis non concédés. Toutes les catégories de taxis seront désormais soumises aux mêmes règles. Bien entendu, les loueurs de voitures ne doivent pas être confondus avec les entrepreneurs de taxis, et si des cas limites se présentaient, il faudrait que le directeur de la Régie précise la distinction par un règlement, ou demande la publication d'un arrêté royal.

L'article 21 prévoit la disparition de la Régie des taxis au moment de la création du Grand Bruxelles. L'incorporation à la nouvelle administration métropolitaine se fera sans difficultés puisque les organes actuels de la Régie sont très exactement calqués sur ce que seront nécessairement les futures institutions de la ville.

concessiehouders te betalen pachtprizen en de verdeling van de ontvangsten tussen de Regie en de gemeenten. Misschien zou de vaststelling van de tarieven beter aan de Minister dan aan de directeur van de Regie worden opgedragen.

Artt. 16 en 17.

De artikelen 16 en 17 regelen de inning van de ontvangsten en de verdeling van de winsten. Het is redelijk de winsten te verdelen onder de gemeenten, aangezien zij hun huidige ontvangsten zullen verliezen. Maar het ware wenselijk dat de Staat deze bedragen allengs tot zich zou trekken om ze over de concessiehouders te verdelen in ruil voor een verlaging van de tarieven.

Artt. 20 en 21.

De artikelen 20 en 21 voorzien in bepalingen om de overgang naar het nieuwe stelsel mogelijk te maken. Er is onder meer in gesteld dat de huidige concessiehouders in geen geval van hun rechten mogen worden beroofd. Hun concessie blijft gelden totdat zij normaal verstrijkt. Op dat ogenblik wordt bovendien, om sociale redenen, een belangrijk voordeel verleend aan de vaklui en de kleine ondernemers die minder dan tien taxis exploiteren : zij zullen automatisch een vergunning ontvangen. Alleen de grote ondernemers zullen aan een aanbesteding moeten deelnemen om vergunningen te kunnen krijgen. Deze aanbestedingen zouden kunnen gebeuren per reeks van 10 tot 50 taxis, ten einde te bereiken dat verscheidene groepen kunnen meedoen.

Zoals bepaald is in artikel 8, gelden deze vergunningen slechts voor tien jaar, maar in de eerste periode zal de helft ervan na vijf jaar opnieuw in aanbesteding worden gegeven, zodat in de toekomst de helft van de vergunningen geregeld om de vijf jaar zal komen te vervallen. Op die wijze zal de directeur van de Regie de prijzen kunnen controleren en ook meer vergunningen in omloop kunnen brengen indien er te weinig taxis zouden zijn of de mededing onder de maatschappijen de aanbestedingsprijzen al te fel omhoog zou jagen.

Artikel 20 maakt geen onderscheid tussen geconcedeerde en niet geconcedeerde taxis. Alle soorten taxis zullen voortaan aan dezelfde regels onderworpen zijn. Natuurlijk mogen degenen die wagens verhuren niet op dezelfde wijze behandeld worden als de taxi-ondernemers, en indien zich grensgevallen mochten voordoen moet de directeur van de Regie het onderscheid in een verordening bepalen of om de bekendmaking van een koninklijk besluit verzoeken.

Artikel 21 stelt dat de Taxiregie wordt opgeheven op het ogenblik dat Groot-Brussel tot stand komt. De overneming van de Regie door de nieuwe administratie zal geen moeilijkheden opleveren, aangezien de huidige organen van de Regie nauwkeurig berekend zijn op de vorm die de toekomstige instellingen van de stad noodzakelijkerwijs zullen moeten aannemen.

A. SAINT-REMY.

PROPOSITION DE LOI

Article premier

Il est créé un établissement public dénommé « Régie des Taxis de l'Agglomération bruxelloise ».

WETSVOORSTEL

Artikel 1.

Er wordt een openbare instelling opgericht onder de benaming van « Taxiregie van de Brusselse agglomeratie ».

Art. 2.

La Régie sera dirigée par un directeur, nommé par le Roi, sur proposition du Ministre des Communications.

Art. 3.

Le Ministre des Communications nomme à la Régie des Taxis un inspecteur des finances, chargé du rôle de commissaire-reviseur.

Art. 4.

Le directeur sera assisté par un conseil consultatif, siégeant en principe en séance publique. Le huis clos pourra être demandé par le directeur, chaque fois qu'une personne ou un organisme privé peuvent être mis en cause.

Art. 5.

Le Conseil est composé de :

1. un délégué du conseil provincial du Brabant;
2. quatre des bourgmestres des communes sises dans le périmètre. Ceux-ci peuvent se faire remplacer par leur commissaire de police;
3. un délégué de chacune des sociétés disposant de licences C; un délégué des concessionnaires ayant des licences B; un délégué des concessionnaires ayant une licence A;
4. un délégué du Conseil économique de l'agglomération bruxelloise;
5. quatre fonctionnaires désignés par les Ministres de l'Intérieur, des Communications, des Travaux publics et des Affaires économiques;
6. un délégué de chacun des principaux syndicats.

Art. 6.

L'ordre du jour du Conseil est fixé par le directeur. Les bourgmestres et les délégués du gouvernement et du conseil provincial peuvent ajouter des points supplémentaires à l'ordre du jour. Tous les membres du Conseil peuvent poser des questions orales.

Art. 7.

Le directeur octroie seul les licences permettant l'exploitation des taxis.

Les licences sont de types A, B et C. Les licences A sont octroyées moyennant une cotisation de 1.000 francs et une caution de 20.000 francs à tout particulier répondant aux conditions de santé, d'honorabilité et de compétence, déterminées par un règlement. Elle donne droit à l'exploitation d'un taxi, que le concessionnaire conduit et gère lui-même. Les licences B sont octroyées à des entrepreneurs possédant de 2 à 9 taxis. Les licences du type C seront octroyées à des personnes ou des sociétés exploitant plus de 9 taxis.

Les concessionnaires de licences B et C ne peuvent employer pour leurs taxis que des chauffeurs salariés, répondant aux mêmes conditions réglementaires que les bénéficiaires de la licence A et dont le contrat de travail type aura été agréé par le directeur de la Régie.

La proportion des licences A, B et C sera déterminée par le directeur de la Régie, après consultation du Conseil.

Art. 2.

De Regie wordt geleid door een directeur, benoemd door de Koning op de voordracht van de Minister van Verkeerswezen.

Art. 3.

De Minister van Verkeerswezen benoemt bij de taxiregie een inspecteur van financiën, belast met de taak van commissaris-revisor.

Art. 4.

De directeur wordt bijgestaan door een raad van advies, die in beginsel openbaar vergadert. De directeur kan vragen om met gesloten deuren te vergaderen, telkens wanneer een persoon of een particuliere instelling in het geding kan komen.

Art. 5.

De raad bestaat uit :

1. een afgevaardigde van de provincieraad van Brabant;
2. vier burgemeesters van de gemeenten uit het gebied; deze burgemeesters kunnen zich laten vervangen door hun politiecommissaris;
3. een afgevaardigde van elke maatschappij die houder is van een vergunning C; een afgevaardigde van de concessiehouders met een vergunning B; een afgevaardigde van de concessiehouders met een vergunning A;
4. een afgevaardigde van de Economische Raad voor de Brusselse agglomeratie;
5. vier ambtenaren benoemd door de Minister van Binnenlandse Zaken, van Verkeerswezen, van Openbare Werken en van Economische Zaken;
6. een afgevaardigde van iedere grote vakvereniging.

Art. 6.

De directeur stelt de agenda van de raad vast. De burgemeesters en de afgevaardigden van de Regering en de provincieraad kunnen punten aan de agenda toevoegen. Alle leden van de raad kunnen mondelinge vragen stellen.

Art. 7.

Alleen de directeur verleent vergunningen voor de exploitatie van taxis.

De vergunningen vallen uiteen in vergunningen A, B en C. De vergunningen A worden, mits met een bijdrage van 1.000 frank na een borgsom van 20.000 frank, verleend aan alle particulieren die voldoen aan de eisen van gezondheid, eerbaarheid en bekwaamheid bepaald bij een reglement. Zij verleent aanspraak op de exploitatie van een taxi die de concessiehouder zelf bestuurt of beheert. De vergunningen B worden verleend aan ondernemers met 2 tot 9 taxis. De vergunningen C worden verleend aan personen of vennootschappen die meer dan 9 taxis exploiteren.

De houders van vergunningen B en C mogen in hun taxis slechts bezoldigde bestuurders gebruiken die aan dezelfde eisen voldoen als de houders van de vergunning A en voor wie de standaard-arbeidsovereenkomst goedgekeurd is door de directeur van de Regie.

De verhouding van de vergunningen A, B en C wordt door de directeur van de Regie vastgesteld na raadpleging van de raad.

Art. 8.

Le directeur de la Régie détermine tous les deux ans le nombre des licences A, B et C supplémentaires qui pourront être accordées. Les licences C ne sont valables que pour dix ans et sont remises en adjudication par moitié, tous les cinq ans.

Il établira par un règlement, examiné par le Conseil, les critères sur lesquels il se basera pour déterminer le nombre des licences émises. Il s'inspirera notamment de l'augmentation du nombre des usagers et du besoin de maintenir une réserve disponible.

Art. 9.

Dans le cas où le nombre des licences disponibles serait inférieur au nombre de ceux qui désirent exploiter des taxis, les licences seront mises en adjudication dans chaque catégorie, taxi par taxi. Pour les licences A et B, les anciens chauffeurs de taxis auront la préférence.

Art. 10.

Les détenteurs de licence A, après un minimum de cinq années, peuvent céder à titre onéreux leur licence, mais ils doivent donner la préférence aux chauffeurs de taxis ayant au moins deux ans de services.

Art. 11.

Le directeur de la Régie :

1. fixera le tarif des taxis sur avis du Conseil consultatif;
2. organisera l'interstationnement intercommunal et un dispatching général; il prendra des mesures pour maintenir une réserve de taxis suffisante aux heures de pointe et disposera d'un service de contrôle.

Art. 12.

Le directeur de la Régie établira les règles professionnelles et fixera, d'accord avec la commission paritaire, les horaires de travail. Les commissaires de police veillent à leur observation, sous le contrôle du directeur de la Régie. Un règlement prévoira les cas où le retrait des licences pourra être ordonné.

Art. 13.

Le directeur de la Régie négociera avec les compagnies d'assurance un contrat type pour les chauffeurs de taxis. Le contrat prévoira un supplément de prime pour les chauffeurs qui auront un nombre anormal d'accidents.

Art. 14.

Le directeur déterminera avec les communes quels seront les emplacements réservés aux taxis sur le domaine public. Il peut éventuellement acquérir des emplacements sur le domaine privé. Il déterminera dans quelles conditions les concessionnaires de taxis peuvent utiliser les emplacements.

Art. 8.

De directeur van de Regie bepaalt om de twee jaren hoeveel bijkomende vergunningen A, B en C mogen worden verleend. De vergunningen C zijn slechts geldig voor tien jaar en worden om de vijf jaar voor de helft opnieuw in aanbesteding gegeven.

Hij stelt bij een reglement, dat door de raad wordt onderzocht, de normen vast waarop hij zal steunen om het aantal af te geven vergunningen te bepalen. Hij gaat hierbij met name uit van het aantal gebruikers en van de noodzakelijkheid om een beschikbare reserve in stand te houden.

Art. 9.

Indien het aantal beschikbare vergunningen kleiner is dan het getal van diegenen die taxis wensen te exploiteren, worden in elke categorie, taxi per taxi, vergunningen in aanbesteding gegeven. Voor de vergunningen A en B hebben de vroegere taxichauffeurs voorrang.

Art. 10.

De houders van een vergunning A kunnen hun vergunning, na ten minste vijf jaar, onder bezwarende titel overdragen, maar zij dienen voorrang te verlenen aan de taxichauffeurs die ten minste twee jaar dienst hebben.

Art. 11.

De directeur van de Regie :

1. stelt het tarief van de taxis vast op advies van de raad van advies;
2. organiseert het stationeren op het intercommunale vlak en de algemene dispatching; hij neemt maatregelen om een voldoende aantal taxis te handhaven op de spitsuren en beschikt over een controledienst.

Art. 12.

De directeur van de Regie stelt de beroepsregelen vast en bepaalt de arbeidsuren in overleg met het paritair comité. De politiecommissarissen waken voor de naleving ervan, onder toezicht van de directeur van de Regie. Het reglement bepaalt de gevallen waarin de intrekking van de vergunningen kan worden gelast.

Art. 13.

De directeur komt met de verzekeringsmaatschappijen overeen omtrent een standaardcontract voor de taxibestuurders. Het contract voorziet in een bijkomende premie voor de chauffeurs van wie het aantal ongevallen abnormaal is.

Art. 14.

De directeur bepaalt in overleg met de gemeenten de op het openbaar domein voor de taxis gereserveerde standplaatsen. Hij kan evenwel standplaatsen verwerven op particuliere grond. Hij bepaalt onder welke voorwaarden de concessiehouders van taxis de standplaatsen mogen gebruiken.

Art. 15.

Le Ministre des Communications :

1. détermine le périmètre;
2. fixe le loyer à payer par les taxis des différentes catégories;
3. détermine les règles selon lesquelles les recettes des loyers, déduction faite des frais de gestion, seront réparties entre les communes.

Art. 16.

La Régie des Taxis percevra le montant des licences et des loyers, et les recettes des adjudications.

Art. 17.

Les recettes de la Régie serviront en premier lieu à assurer le fonctionnement de ses services, le traitement de ses agents et les frais du dispatching.

Le reliquat des recettes de la Régie sera partagé entre les communes.

Art. 18.

L'inspecteur des finances, nommé commissaire-reviseur, contrôlera régulièrement la comptabilité et enverra au Ministre un rapport annuel sur la gestion de la Régie.

Art. 19.

Les propriétaires de licences A et B peuvent se grouper en coopératives en vue de s'assurer les services dont ils peuvent avoir besoin (réparation, information, défense en justice, prêt de voiture de réserve, etc.).

Dispositions transitoires.

Art. 20.

Le directeur de la Régie des Taxis sera nommé dans les trois mois de la promulgation de la loi.

Il répartira les licences au fur et à mesure de la venue à expiration des concessions actuelles.

Une licence A sera octroyée à chaque exploitant propriétaire d'un taxi, concédé ou non concédé.

Des licences B seront octroyées aux exploitants qui sont aujourd'hui propriétaires de 2 à 9 taxis, concédés ou non concédés.

Les licences C seront mises en adjudication selon un système qui permet la libre concurrence entre les sociétés exploitantes.

A partir de l'expiration des concessions actuelles, les communes n'autorisent plus l'activité de taxis non concédés.

Art. 21.

Lorsqu'un régime d'agglomération aura été créé pour le grand Bruxelles, les pouvoirs du directeur de la Régie seront exercés par l'échevin qui aura dans ses attributions les Transports et les Communications. Les pouvoirs du Conseil consultatif seront exercés par le conseil métropolitain.

19 décembre 1968.

Art. 15.

De Minister van Verkeerswezen :

1. bepaalt het gebied;
2. stelt de huurgelden vast voor de taxis van de verschillende categorieën;
3. stelt de regels vast volgens welke de ontvangsten uit de huurgelden, na aftrek van de beheerskosten, over de gemeenten worden omgeslagen.

Art. 16.

De Taxiregie int het bedrag van de vergunning en de huurgelden, alsmede de ontvangsten van de aanbestedingen.

Art. 17.

De ontvangsten van de Regie worden in de eerste plaats aangewend voor de werking van haar diensten, de wedden van haar bedienden en de kosten van de dispatching.

Het overschot van de ontvangsten van de Regie wordt verdeeld onder de gemeenten.

Art. 18.

De inspecteur van financiën, benoemd tot commissaris-revisor, ziet geregeld de boekhouding na en brengt aan de Minister jaarlijks verslag uit over het beheer van de Regie.

Art. 19.

De houders van de vergunningen A en B kunnen zich verenigen in coöperaties, ten einde te voorzien in de diensten waaraan zij behoefte zouden hebben (herstellingen, voorlichting, verdediging in rechte, lening van reservewagens enz.).

Overgangsbepalingen.

Art. 20.

De directeur van de Taxiregie wordt benoemd binnen de drie maanden na de afkondiging van de wet.

Hij verdeelt de vergunningen naar gelang de huidige vergunningen komen te verstrijken.

Aan ieder exploitant van een al dan niet geconcedeerde taxi, wordt een vergunning A verleend.

Aan de exploitanten die nu eigenaars zijn van 2 tot 9 al dan niet geconcedeerde taxis, worden vergunningen B verleend.

De vergunningen C worden in aanbesteding gegeven op zulke wijze dat de vrije mededinging onder de exploitierende maatschappijen mogelijk is.

Na het verstrijken van de huidige concessies verlenen de gemeenten geen machtiging meer voor het voeren van niet geconcedeerde taxis.

Art. 21.

Wanneer voor Groot-Brussel een agglomeratieregeling is tot stand gebracht, worden de bevoegdheden van de directeur van de Regie uitgeoefend door de schepenen tot wiens bevoegdheid het Vervoer en het Verkeerswezen behoort. De bevoegdheden van de raad van advies worden uitgeoefend door de grootstedelijke raad.

19 december 1968.

A. SAINT-REMY.