

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

3 OKTOBER 1996

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten

(Ingediend door de heren Jos Ansoms
en Dirk Pieters)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Iedereen is het erover eens dat het openbaar vervoer een belangrijke functie heeft in de mobiliteit. Deze vervoerswijze wordt in zijn gebruiksmogelijkheden op verschillende wijzen beperkt.

Een eerste beperking heeft betrekking op de bedrijfseconomische grenzen. Het openbaar vervoer kan door de overheid enkel georganiseerd worden binnen bepaalde minima aan rendabiliteit. Tegelijkertijd vragen de toenemende problemen van congestie en onbereikbaarheid van de grotere centra dat de openbaar vervoersmaatschappijen hun energie vooral besteden aan deze problemen, waar overigens de vervoermarkt het gemakkelijkst te organiseren is. Dat betekent dat het gemeenschappelijk vervoer buiten de piekuren en/of in de dunner bevolkte landelijke gebieden op het achterplan dreigt te komen.

Een tweede beperking heeft betrekking op het voor- en natransport. Omdat het openbaar vervoer geen vervoer van deur tot deur kan organiseren, maakt het voor- en natransport deze vervoerswijze voor de gebruiker minder interessant dan de auto, vooral in een ruimtelijk patroon van de spreiding van functies.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

3 OCTOBRE 1996

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis

(Déposée par MM. Jos Ansoms
et Dirk Pieters)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Si l'importance des transports publics sur le plan de la mobilité est unanimement reconnue, les possibilités d'utilisation de ce mode de transport demeurent cependant limitées.

Une première limitation est liée aux conditions économiques d'exploitation. Les pouvoirs publics ne peuvent organiser des transports publics qu'en fonction d'un certain seuil de rentabilité. Par ailleurs, les problèmes de congestion et d'accessibilité des grands centres accaparent l'énergie des sociétés de transports publics. C'est d'ailleurs dans ces centres qu'il est le plus facile d'organiser le marché des transports. Les transports en commun en dehors des heures de pointe et/ou dans les régions rurales à faible densité de population risquent dès lors d'être négligés.

Une deuxième limitation est liée à l'« avant-transport » et à l'« après-transport ». Les transports publics ne pouvant organiser de transport de porte à porte, le problème de l'avant- et après-transport en fait un mode de déplacement moins intéressant que la voiture, en particulier dans un contexte d'étalement des fonctions.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

Er zijn echter bijkomende redenen om op creatieve wijze te zoeken naar meer mogelijkheden tot collectief vervoer, die zich situeren tussen het openbaar vervoer en het individueel vervoer. Zo zijn er bijvoorbeeld de verschuivingen in het uitgaansleven tot diep in de nacht of vroeg in de morgen, gekoppeld aan een strenge alcoholwetgeving in functie van de verkeersveiligheid. Ook om deze en nog andere motieven dringen zich tussenschakels op tussen openbaar vervoer en individueel vervoer.

Een belangrijke rol lijkt ons hierbij weggelegd voor taxidiensten. Hierbij houden wij voor ogen dat zij evenzeer door openbaar vervoersmaatschappijen als door taxibedrijven georganiseerd moeten kunnen worden, of dat er contracten gesloten moeten kunnen worden tussen beide, eventueel zelfs met tussenkomst van de gemeenten. Wij geven hier enkele voorbeelden van de specifieke mogelijkheden die door dit systeem geleverd kunnen worden :

- zij kunnen in de daluren, in de late avonduren of 's nachts bepaalde lijndiensten van het openbaar stads- en streekvervoer overnemen, al dan niet op vraag;

- zij kunnen een verbinding verzorgen tussen de woonplaats en de bushalte en omgekeerd tussen de bushalte en de woonplaats;

- zij kunnen voor mensen die met een late avond-trein in een station arriveren, een collectieve verplaatsing organiseren naar een landelijke gemeente in de buurt;

- zij kunnen in de nachtelijke uren een collectief vervoer tussen verschillende uitgaansgelegenheden of tussen een uitgaansgelegenheid en de thuisbesteding van een gezelschap verzorgen.

Zo'n systeem heeft een aantal onmiskenbare voordelen. In bepaalde gevallen is het goedkoper dan het organiseren van klassiek openbaar vervoer. Meermaals kan het openbaar vervoer er niet alleen zijn imago maar ook zijn dienstverlening mee verbeteren. En tenslotte kunnen zulke schakels ook een cliënteel naar het openbaar vervoer brengen dat er zonder deze schakels geen gebruik van zou maken.

Naast de medewerking vanwege gemeenten en een offensieve opstelling van openbaar vervoersmaatschappijen veronderstelt het nieuwe systeem ook een soepele wetgeving. En dat is helaas niet altijd het geval. Zo hanteert de wet van 27 december 1974 betreffende de taxi-diensten een bijzonder rigide bepaling van de taxidiensten die een aantal soepele en innovatieve vormen van gemeenschappelijk vervoer onmogelijk maakt. Voorliggend wetsvoorstel wil daaraan een mouw passen. Meer bepaald willen wij dat een taxibedrijf niet alleen een voertuig ter beschikking stelt van een cliënt, maar dat het ook mogelijk is om een zitplaats ter beschikking te tellen. Zulks maakt het mogelijk om collectieve taxi's te organiseren die vertrekken op het ogenblik dat alle zitplaatsen bezet zijn. Bovendien moet het ook mogelijk zijn dat niet de cliënt, maar eventueel het taxibedrijf zelf (of de openbare vervoersmaatschappij of een

Il existe toutefois des raisons de rechercher d'autres possibilités de transports en commun se situant entre les transports publics et les transports individuels. Ainsi, l'évolution du contexte des sorties jusque tard dans la nuit ou au petit matin, dans lequel il faut désormais tenir compte de dispositions sévères sur l'alcoolémie, liées à la sécurité routière. Cette situation, et d'autres encore, font qu'il convient d'organiser des services intermédiaires entre les transports publics et les transports individuels.

Les services de taxis pourraient remplir en l'occurrence une fonction importante. Ces services pourraient être organisés tant par les sociétés de transports publics que par les entreprises de taxis et pourraient même faire l'objet de contrats entre lesdites sociétés et entreprises, et ce, éventuellement avec une intervention des communes. Ces services de transport intermédiaires pourraient notamment offrir les possibilités suivantes :

- reprendre, éventuellement à la demande, le service de certaines lignes de transports publics urbains et régionaux pendant les heures creuses, tard dans la soirée ou la nuit;

- assurer le transport entre le domicile et l'arrêt de bus et inversement;

- assurer le transport en commun vers une commune rurale voisine pour les personnes qui débarquent d'un train arrivant tard dans la soirée;

- assurer, pendant la nuit, le transport en commun d'un groupe entre divers lieux de sortie ou entre un lieu de sortie et le domicile.

Un tel système présente indéniablement une série d'avantages. Dans certains cas, il sera moins onéreux de le mettre en œuvre que d'organiser un transport public classique. Les transports publics pourraient ainsi améliorer non seulement leur image, mais également leur offre de services. Enfin, ces services permettraient d'amener aux transports publics une clientèle nouvelle, qui ne les utiliserait pas si ces services n'existaient pas.

Ce nouveau système suppose toutefois, outre la collaboration des communes et une attitude offensive des sociétés de transport public, l'existence d'une législation empreinte de souplesse, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas. C'est ainsi que la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis donne une définition particulièrement stricte de ces services, qui empêche l'instauration d'une série de formes souples et novatrices de transports en commun. La présente proposition de loi vise à remédier à cette situation. Nous voudrions en particulier qu'une entreprise de taxis puisse mettre à disposition des clients non seulement un véhicule, mais aussi des places assises, ce qui permettrait d'organiser des services collectifs de taxis prenant le départ lorsque toutes les places assises sont occupées. Il devrait en outre être possible que ce ne soit pas nécessairement le client, mais éventuellement l'en-

groep uitgaansgelegenheden en dergelijke) de bestemming van de taxi bepaalt, bijvoorbeeld van de ene halteplaats naar de andere of van de woonplaats naar de halteplaats en omgekeerd, en dat de rit niet noodzakelijk via de snelste weg naar de bestemming van één der gebruikers moet lopen.

In dit wetsvoorstel stellen wij voorts dat er twee categorieën van taxi bestaan : de klassieke dienst en de dienst die collectieve opdrachten uitvoert waarbij de bestemming niet door de cliënt wordt bepaald. Deze opdeling in categorieën betekent niet dat een concrete taxi niet tot de twee categorieën tegelijk zou kunnen behoren.

Het is bijvoorbeeld best mogelijk dat een klassieke taxi in de late avonduren overschakelt naar een collectieve taxi, een lijntaxi, etc.

In verband met de taxidiensten rijst het probleem van het bevoegdheidsniveau. De organisatie van de taxidiensten is geregionaliseerd, maar het begrip « taxidienst » blijft een federale bevoegdheid. Daarom stellen wij voor dit begrip te verruimen, op basis waarvan de gewesten hun eigen beleid kunnen voeren in het kader van een ruimer mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld betreffende de vergunningen en de tarieven.

In het licht van dit voorstel wordt het ook belangrijk dat het koninklijk besluit van 2 april 1975 houdende politiereglement betreffende de exploitatie van de taxidiensten, bijvoorbeeld de artikelen 13 en 14 (die het collectieve taxigebruk in de weg staan), aangepast wordt. Dit is echter de bevoegdheid van de uitvoerende macht.

J. ANSOMS
D. PIETERS

treprise de taxi même (ou la société de transport public ou un groupe d'établissements de loisirs qui détermine la destination du taxi (par exemple, d'un arrêt à l'autre ou du domicile à l'arrêt et inversement) et que le parcours ne suive pas nécessairement l'itinéraire le plus court pour atteindre la destination d'un des usagers.

La présente proposition de loi vise en outre à créer deux catégories de taxis : les services de taxis classiques et ceux qui assurent des déplacements collectifs dont la destination n'est pas fixée par le client. Cette subdivision en catégories n'implique toutefois pas qu'un taxi donné ne puisse appartenir en même temps aux deux catégories précitées.

C'est ainsi qu'un taxi classique pourrait parfaitement devenir un taxi collectif, un taxi de ligne, etc., à une heure avancée de la soirée.

Les services de taxis posent aussi un problème de compétence. L'organisation des services de taxis a été régionalisée, mais les « services de taxis » continuent à relever de la compétence fédérale. Aussi proposons-nous d'élargir cette notion, de manière à ce que les régions puissent mener leur propre action dans le cadre d'une politique de mobilité plus large, par exemple au niveau des autorisations et des tarifs.

Dans la même perspective, il conviendrait également d'adapter l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis, notamment les articles 13 et 14 (qui empêchent l'utilisation collective de taxis). Il appartient toutefois au pouvoir exécutif de procéder à cette adaptation.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 1 van de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. — § 1. Taxidiensten zijn de bezoldigde vervoersdiensten van personen, met bestuurder, door middel van automobielen. Zij worden ingedeeld in twee categorieën.

§ 2. De taxidiensten van categorie 1 voldoen aan volgende eisen :

1° het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen — de bestuurder inbegrepen — en is daartoe bestemd;

2° het voertuig wordt ter beschikking van het publiek gesteld, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;

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

4° de bestemming wordt door de cliënt bepaald.

§ 3. De taxidiensten van categorie 2 voldoen aan volgende eisen :

1° de eisen zoals bepaald in § 2, 1° van dit artikel;

2° de plaatsen in het voertuig of het voertuig zelf worden, met uitzondering van de plaats van de bestuurder, ter beschikking gesteld van het publiek, hetzij op een bepaalde standplaats op de openbare weg in de zin van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, hetzij op eender welke andere plaats die niet voor het openbaar verkeer is opengesteld;

3° de bestemming wordt niet door de cliënt bepaald;

4° de gevolgde weg wordt bepaald in functie van de aangeboden dienst.

§ 4. Ondernemingen kunnen taxidiensten aanbieden van beide categorieën samen.

§ 5. Als taxidiensten worden niet beschouwd de door de Koning bepaalde diensten voor het verhuur van voertuigen met chauffeur. »

29 juli 1996.

J. ANSOMS
D. PIETERS
J. VAN EETVELT
W. VERMEULEN

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 1^{er} de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1^{er}. — § 1^{er}. Les services de taxis sont ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes, par véhicules automobiles. Ils sont subdivisés en deux catégories.

§ 2. Les services de taxis de catégorie 1 réunissent les conditions ci-après :

1° le véhicule, d'après son type de construction et son équipement, est apte à transporter au maximum neuf personnes — le chauffeur compris — et est destiné à cet effet;

2° le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique au sens du règlement général sur la police de la circulation routière, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique;

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

4° la destination est fixée par le client.

§ 3. Les services de taxis de catégorie 2 réunissent les conditions suivantes :

1° celles qui sont prévues au § 2, 1°, du présent article;

2° les places du véhicule, à l'exception de la place occupée par le chauffeur, ou le véhicule même sont mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique au sens du règlement général sur la police de la circulation routière, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique;

3° la destination n'est pas fixée par le client;

4° l'itinéraire emprunté est fonction du service offert.

§ 4. Des services de taxis des deux catégories précitées peuvent être offerts conjointement.

§ 5. Ne sont pas considérés comme services de taxis, les services de location de voitures avec chauffeur déterminés par le Roi. »

29 juillet 1996.