

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

16 MAI 1969

PROJET DE LOI relatif aux services de taxis.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La première réglementation organique des services de taxis en Belgique est issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, lequel est encore aujourd'hui d'application.

Il ne fait aucun doute qu'au fil des ans, le taxi, autrefois considéré comme revêtant un certain caractère de luxe, est devenu progressivement un moyen de transport utilisé par tous.

Ceci explique pourquoi l'opinion publique s'est sensibilisée à l'égard des moindres défaillances d'un régime qui, à défaut d'un instrument légal approprié, n'a pu qu'imparfaitement être adapté à l'évolution.

En présence des nombreuses critiques émises tant au Parlement que dans la presse, un groupe de travail interdépartemental a été créé pour procéder à une étude très approfondie des différents aspects du problème, après avoir mené une large enquête dans les principales villes d'Europe occidentale.

Il résulte de cette enquête que, contrairement à ce qui a été maintes fois affirmé, la Belgique — et Bruxelles, plus particulièrement visé — n'a pas, tant s'en faut, les taxis les plus chers. Il en résulte en outre que maintes organisations étrangères font également, chez elles, l'objet de critiques et d'études de réformes : c'est dire que le problème n'est pas simple ni spécifique à notre pays. Enfin, cette enquête a fait ressortir que les deux formes d'exploitations : taxis avec et sans stationnement sur la voie publique existent un peu partout.

Le présent projet de loi ne supprime nullement cette dualité, qui a pratiquement toujours existé en Belgique.

On doit au contraire y trouver la source d'exploitations souples et d'une concurrence saine, déjà préconisée par le législateur de 1946.

Il faut également rendre la circulation et le stationnement des taxis aussi faciles que possible de façon à éviter le gaspillage que constitue l'excès de parcours à vide, tout en veillant à ne pas dégarnir les stationnements périphériques dans les agglomérations.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

16 MEI 1969

WETSONTWERP betreffende de taxidiensten.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De eerste reglementering tot organisatie van de taxidiensten in België is ontstaan uit de besluitwet van 30 december 1946, die thans nog van toepassing is.

Het laat geen twijfel dat de taxi, die vroeger beschouwd was als een luxe, in de loop van de jaren geleidelijk een vervoermiddel is geworden dat door allen gebruikt wordt.

Zulks verklaart waarom de openbare opinie gevoelig is voor de geringste tekortkoming van een stelsel dat, bij gebrek aan een aangepast wettelijk middel, slechts moeilijk gelijke tred met de evolutie kon houden.

Ten aanzien van de veelvuldige kritiek, zowel vanwege het Parlement als vanwege de pers, werd een interdepartementale werkgroep opgericht om de verschillende facetten van het probleem zeer grondig te bestuderen, na aan dit probleem een diepgaand onderzoek in de voornaamste steden van West-Europa te hebben besteed.

Uit dit onderzoek blijkt dat, in strijd met wat meermaals bevestigd werd, België — en meer bepaald dan Brussel — op verre na niet de duurste taxi's bezit. Hieruit blijkt tevens dat verschillende buitenlandse instellingen ook daar aan kritiek bloot staan en voor hervormingen vatbaar zijn. Met andere woorden, het probleem is niet eenvoudig noch specifiek voor ons land. Uit dit onderzoek is tenslotte gebleken dat de twee exploitatiewijzen : taxi's met en zonder standplaats op de openbare weg in vrijwel alle landen bestaan.

Dit ontwerp van wet schaft deze tweeledigheid, die feitelijk steeds in België bestaan heeft, geenszins af.

Integendeel moet er een bron van soepele exploitaties en van gezonde concurrentie in gezocht worden, zoals trouwens reeds door de wetgever van 1946 was verkondigd.

Ook moet het verkeer en het stationeren van de taxi's zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden, om de verspilling van een overdreven vervoer in ledige toestand te vermijden en er meteen voor te zorgen dat het periferisch stationeren in de agglomeraties niet onttakeld geraakt.

Les redevances doivent être maintenues à un niveau raisonnable, sans pour autant brimer les intérêts légitimes des communes. A cet égard divers freins seront prévus, afin de tempérer les excès manifestes qui se sont produits lors de certaines adjudications récentes :

— la prise en considération, dans les prix de revient, en vue de l'élaboration des tarifs, d'un « plafond » théorique relativement bas en matière de redevances, indépendant des sommes qui puissent être offertes lors des adjudications;

— la limitation de l'amplitude des prestations des conducteurs, tant non salariés que salariés; des offres inconsidérées sont faites en effet par des exploitants qui accomplissent des prestations journalières particulièrement exagérées;

— l'exigence de garanties morales, professionnelles et de solvabilité, de même que la suppression des intermédiaires.

Le présent projet n'a donc pas retenu l'idée de l'octroi de « licences » à vie, cessibles en fait et de façon incontrôlable en des transactions parfois douteuses, système générateur de malthusianisme économique.

Il n'en néglige pas pour autant les intérêts légitimes des exploitants, qu'il s'agisse d'entreprises à caractère artisanal ou de sociétés utilisant de nombreux salariés.

Enfin, il y a lieu de mettre un frein aux prétentions abusives en matières de pourboires, tout en respectant des usages qu'il est apparu aléatoire de vouloir supprimer, sans empêcher bien entendu, que les travailleurs puissent bénéficier de meilleures rémunérations.

Tels sont dans leur ensemble, les principes généraux qui ont présidé à l'élaboration du présent projet de loi, et qui seront mieux mis en lumière par les commentaires ci-après des différents articles soumis à votre appréciation.

Article premier.

Cet article définit les services de taxis, d'une part en évitant de confondre des éléments de définition et des éléments de réglementation et, d'autre part, en mettant fin à des confusions qui se sont produites à de multiples reprises, et dont tiraient abusivement profit des entreprises de location de voitures.

Il est prévu, à cette fin, que c'est au Roi qu'il incombera de définir les services de location de voitures, de manière à pouvoir adapter cette définition à l'évolution et à mettre fin, s'il y a lieu, à des abus.

Cette disposition est à rapprocher de celle qui fait l'objet de l'article 19.

La présente réglementation ne vise, en aucune façon, les locations de voitures sans chauffeur.

Article 2.

Il importe de noter que l'autorisation délivrée pour effectuer des services de taxis ne peut, en aucun cas, permettre à son titulaire d'effectuer, sous le couvert de cette autorisation, des services qui répondent aux définitions des services publics ou spéciaux d'autobus et des services d'autocars tels que les définit l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

De retributies moeten op een redelijk peil behouden blijven zonder nochtans de rechtmatige belangen van de gemeenten te fnuiken. In dit opzicht zullen er verschillende remmen worden ingesteld om de opvallende overdrijvingen te temperen die voorkwamen bij sommige recente aanbestedingen :

— het inaanmerkingnemen, in de kostprijzen, ter berekening van de tarieven, van een theoretisch grensbedrag dat inzake retributies vrij laag ligt, afgezien van de sommen die bij de aanbestedingen zouden kunnen aangeboden worden;

— de beperking van de amplitudo van de prestaties der bestuurders, al dan niet bezoldigd; onverantwoorde aanbestedingen worden immers gedaan door exploitanten welke fel overdreven dagprestaties verrichten;

— de eis van waarborgen inzake moraliteit, beroepsvaardigheid en solvabiliteit, alsook de afschaffing van de tussenpersonen.

Dit ontwerp heeft dus het opzet niet weerhouden van de toekenning van levenslange vergunningen die in feite en op oncontroleerbare wijze kunnen afgestaan worden bij soms twijfelachtige transacties, welk systeem tot economisch malthusianisme voert.

Toch worden de rechtmatige belangen van de taxiondernemingen er niet door verwaarloosd, of het gaat om ambachtelijke ondernemingen dan wel om vennootschappen waar talrijke loontrekkenden te werk gesteld zijn.

Tenslotte moet een domper gezet worden op de misbruiken, inzake aanspraken op fooien, met inachtneming evenwel van de ter zake geldende gebruiken die men geacht heeft niet te moeten afschaffen, zonder echter te verhinderen dat de werknemers betere bezoldigingen kunnen genieten.

Ziehier dan in globo de algemene principes die voorgedragen hebben bij de uitwerking van dit ontwerp van wet en die nog beter in het licht zullen gesteld worden door de onderstaande toelichting van de verschillende artikelen die U ter beoordeling voorgelegd zijn.

Artikel 1.

Dit artikel bepaalt wat taxidiensten zijn, eensdeels, door te vermijden de definitiegegevens en de reglementeringsgegevens door mekaar te halen en, anderdeels, door een einde te stellen aan verwarringen die herhaaldelijk gerezen zijn en waaruit de ondernemingen voor verhuring van voertuigen wederrechtelijk profijt hebben gehaald.

Daartoe wordt voorgeschreven dat de definitie van de diensten voor verhuring van voertuigen door de Koning zal geregeld worden, derwijze dat deze definitie kan aangepast worden aan de evolutie en dat eventueel aan misbruiken een einde kan gesteld worden.

Deze bepaling moet vergeleken worden met deze opgenomen in artikel 19.

De onderhavige reglementering beoogt geenszins de verhuring van voertuigen zonder chauffeur.

Artikel 2.

Op te merken valt dat de machtiging afgegeven om taxidiensten te verrichten, in geen geval, de houder ervan mag veroorloven onder dekking van deze machtiging diensten te verrichten die beantwoorden aan de bepalingen van de openbare of bijzondere autobusdiensten en van autocardiensten, zoals ze omschreven zijn in de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen.

Article 3.

L'autorisation doit en principe être donnée pour dix ans de façon à conférer une certaine stabilité aux exploitations, en leur permettant de manière équitable d'amortir leurs investissements.

La possibilité de donner des autorisations pour des durées inférieures à 10 ans est prévue, par exemple pour tenir compte des plans d'urbanisation et de grands travaux qui modifient les emplacements de stationnement.

Il est précisé que rien n'interdit à un même exploitant d'assurer des services des deux catégories, avec des véhicules différents.

Article 4.

Le Gouverneur, par le jeu de la tutelle qu'il exerce en vertu des articles 8 et 9, pourra exiger que l'appréciation par le conseil communal du caractère d'utilité publique d'un service soit fondée sur la consultation préalable d'une ou de plusieurs communes limitrophes, dans le cas de communes agglomérées.

L'exigence d'une proportion minimale, relativement conforme à la moyenne actuelle de taxis ne stationnant pas sur la voie publique répond au souci de concurrence auquel il a été fait allusion. Cette concurrence constitue un élément modérateur inexistant dans les communes qui refusaient systématiquement toute autorisation d'exploitation de taxis ne stationnant pas sur la voie publique.

Article 5.

Cet article reprend les conditions déjà exigées par l'arrêté-loi de 1946, en les complétant toutefois par la notion de compétence professionnelle qui existe déjà dans d'autres domaines du transport.

Article 6.

La disposition du paragraphe 1 veille à éliminer des intermédiaires irresponsables et peu scrupuleux. Elle assure notamment au petit propriétaire la stabilité de son emploi au moins pour la période de validité de son autorisation. Par contre elle n'empêche nullement l'association de petits propriétaires, sous une forme ou sous une autre (société coopérative par exemple), soit en vue d'assurer une meilleure organisation, soit même dans le seul but de participer ensemble à une adjudication. Les dispositions prises en vertu de l'article 9 devront être explicites sur ce dernier point.

L'interdiction de sous-location prévue au paragraphe 2 vise entre autres à mettre fin à des pratiques de sous-traitance ayant pour effet de tourner la loi, d'entraîner une régression sociale ou de se révéler dangereuse pour la sécurité.

Article 7.

Conformément à ce qui a été dit dans l'exposé général, cette disposition pose le principe du caractère personnel et incessible de l'autorisation d'exploiter un service de taxis, avec toutefois quelques exceptions.

Elle permet dans une large mesure la cession d'une affaire en évitant autant que possible les abus. Il s'agit d'une extension des possibilités introduites par la loi de blocage du

Artikel 3.

In principe moet de machtiging gegeven worden voor tien jaar zodat aan de ondernemingen een zekere stabiliteit wordt verleend en zij in staat worden gesteld hun investeringen op een rechtmatige wijze te amortiseren.

Het recht om machtigingen voor minder dan 10 jaar af te geven is voorhanden bijvoorbeeld om rekening te houden met de plannen inzake stedenbouw en grote werken, waardoor de standplaatsen gewijzigd worden.

Verduidelijkt wordt dat niets eenzelfde ondernemer belet diensten van de twee soorten met verschillende voertuigen te verzorgen.

Artikel 4.

Door de werking van de voogdij die de Gouverneur krachtens artikelen 8 en 9 uitoefent mag hij eisen dat de beoordeling door de gemeenteraad van het karakter van openbaar nut van een dienst zou steunen op de voorafgaande raadpleging van één of van meer aangrenzende gemeenten in het geval van agglomeratiegemeenten.

De vereiste inzake minimale verhouding, die vrij conform is aan het huidige gemiddelde van taxi's welke niet op de openbare weg stationeren, voldoet aan de bezorgdheid inzake concurrentie waarvan gewag werd gemaakt. Deze concurrentie vormt een milderende factor die niet bestond in de gemeenten die stelselmatig elke machtiging tot exploitatie van niet op de openbare weg stationerende taxi's weigerden.

Artikel 5.

In dit artikel worden de vereisten opnieuw opgenomen die al door de besluitwet van 1946 gevergd waren, echter aangevuld met het begrip van beroepsbekwaamheid dat reeds op andere gebieden van het vervoer bestaat.

Artikel 6.

De bepaling van paragraaf 1 strekt ertoe onverantwoordelijke en weinig kiesse tussenpersonen te weren. Zij waarborgt inzonderheid aan de kleine eigenaar de stabiliteit van betrekking, althans voor de periode van geldigheid van zijn machtiging. Toch belet zij geenszins de associatie van kleine eigenaars onder enigerlei vorm (coöperatieve vereniging bij voorbeeld), om een betere organisatie tot stand te brengen ofwel met het enig doel samen in te schrijven op een aanbesteding. De schikkingen getroffen krachtens artikel 9 moeten omtrent dit laatste punt uitdrukkelijk zijn.

Het verbod van onderverhuring opgelegd in paragraaf 2 sterkt er inzonderheid toe een einde te stellen aan praktijken inzake onderaanneming die tot gevolg hebben dat de wet omzeild wordt, dat een sociale achteruitgang wordt veroorzaakt of dat de veiligheid in het gedrang komt.

Artikel 7.

Overeenkomstig wat gezegd is in de algemene uiteenzetting, wordt in deze bepaling het principe opgeworpen van het persoonlijk en onoverdraagbaar karakter van de machtiging om een taxidienst te exploiteren, enkele uitzonderingen niet te na gesproken.

Zij veroorlooft in ruime mate de cessie van een zaak met vermindering, zoveel mogelijk, van de misbruiken. Het gaat om een verruiming van de mogelijkheden die ingevoerd wer-

26 décembre 1968 et comparables à celles qui existent dans d'autres secteurs du transport routier.

Article 8.

L'autorité communale doit pouvoir retirer ou suspendre l'autorisation à celui qui cesse de remplir les conditions requises. Dans certains cas la décision doit pouvoir être prise rapidement, ce qui justifie l'intervention du Collège, prévue au § 2. Le recours faisant l'objet du § 3 met l'exploitant à l'abri de tout risque d'arbitraire.

Article 9.

En application des articles 77 et 81 de la loi communale, les conditions et les actes d'adjudication étaient soumis à l'approbation de la députation permanente. L'article 26 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 obligeait le conseil communal à insérer, parmi les conditions qu'il fixait, différents points qu'il énumérait.

L'article 27 de l'arrêté-loi prévoyait un recours en faveur des soumissionnaires auxquels l'autorisation était refusée.

L'article 9 du projet établit des règles différentes en matière d'adjudication.

D'une part, il impose l'adjudication publique. Si, actuellement, cette obligation n'existe pas, il y a lieu de noter qu'en fait, conformément aux instructions du Ministre de l'Intérieur, le procédé de l'adjudication est, lorsqu'il s'agit d'affaires importantes, pratiqué comme sauvegardant le mieux les intérêts des communes. Or, l'exploitation des services de taxis est actuellement très importante. Et comme, jusqu'à preuve du contraire, c'est aussi la formule la plus saine pour départager les concurrents, l'obligation d'y recourir a paru nécessaire.

Puisqu'il n'a pu être renoncé au principe de l'adjudication des emplacements sur la voie publique et que, de ce fait, le montant des redevances n'a pu être limité, le Ministre des Affaires économiques pourrait toutefois déterminer le montant maximum de la redevance dont il sera tenu compte, à l'avenir, dans la fixation des tarifs maximums des taxis. Les montants des adjudications seraient ainsi contenus dans des limites raisonnables.

Suivant le régime de 1946, les conditions à fixer par le conseil communal devaient comprendre les différents points énumérés à l'article 26. Ce principe est maintenu. Mais, c'est le Roi qui arrêtera à cet effet les règles générales, une réglementation se prêtant mieux aux adaptations nécessitées par les circonstances.

La procédure d'adjudication, le mode de publicité et la manière dont l'adjudicataire sera choisi seront déterminés par le Roi.

L'adjudication sous forme de mise à l'enchère sera proscrite.

L'établissement de règles générales aura un triple avantage : il tendra à l'uniformité, rendra plus rapide la procédure, et superflue l'approbation par l'autorité de tutelle.

D'autre part, l'acte même d'autorisation est soumis à l'approbation du gouverneur.

Cette approbation sera une garantie de la parfaite régularité des autorisations et évitera, de la sorte, des réclamations. S'agissant d'un acte de pure administration, il a été jugé préférable d'en confier le contrôle au Gouverneur; ce

den door de wet tot blokkering dd. 26 december 1968 en die kunnen vergeleken worden met deze welke in andere sectoren van het wegvervoer bestaan.

Artikel 8.

De gemeenteoverheid moet de machtiging kunnen ontnemen of schorsen van wie ophoudt de vereisten te vervullen. In bepaalde gevallen moet de beslissing snel kunnen genomen worden, wat het optreden van het College rechtvaardigt zoals voorgeschreven is in § 2. Het beroep bedoeld in § 3, vrijwaart de ondernemer voor elk gevaar voor willekeur.

Artikel 9.

Bij toepassing van de artikelen 77 en 81 van de gemeentewet waren de voorwaarden en de akten van aanbesteding ter goedkeuring onderworpen aan de bestendige deputatie. Artikel 26 van de besluitwet van 30 december 1946 verplichtte de gemeenteraad, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, verschillende door hem opgesomde punten op te nemen.

Door artikel 27 van de besluitwet was, ten voordele van de inschrijvers aan wie de machtiging geweigerd was, een beroep ingesteld.

Artikel 9 van het ontwerp stelt de verschillende voorschriften inzake aanbesteding vast.

Aan de ene kant legt het de openbare aanbesteding op. Zo deze verplichting thans niet bestaat, dient er opgemerkt dat in feite, overeenkomstig de onderrichtingen van de Minister van Binnenlandse Zaken, de toevlucht tot de aanbesteding, wanneer het om belangrijke zaken gaat, beoefend wordt ter betere vrijwaring van de belangen van de gemeenten. Welnu, de exploitatie van de taxidiensten is thans zeer belangrijk. En vermits, tot het bewijs van het tegengestelde, het ook de gezondste formule is om de concurrenten uit elkaar te houden, blijkt de verplichting om er een beroep op te doen noodzakelijk.

Daar men het principe van de aanbesteding van de standplaatsen op de openbare weg niet kon verzaken en aldus het bedrag van de retributies niet kon beperkt worden, zou de Minister van Economische Zaken evenwel het maximumbedrag kunnen vaststellen van de retributie waarmede in de toekomst rekening zal worden gehouden bij de bepaling van de maximumtarieven van de taxi's. De bedragen van de aanbestedingen zouden aldus binnen redelijke perken behouden blijven.

Volgens het regime van 1946 moesten de door de gemeenteraad vast te stellen voorwaarden de in artikel 26 opgesomde verschillende punten omvatten. Dit principe blijft behouden. Maar de Koning zal daartoe de algemene voorschriften vaststellen, welke reglementering op de door de omstandigheden vereiste aanpassingen beter afgestemd is.

De aanbestedingsprocedure, de wijze waarop de openbaarmaking moet geschieden en waarop de aannemer moet worden aangeduid, worden door de Koning bepaald.

De aanbesteding bij opbod is verboden.

De vastlegging van algemene voorschriften biedt een drievoudig voordeel: zij streeft naar eenvormigheid, versnelt de procedure en maakt de goedkeuring door de voorgedijvoerende overheid overbodig.

Verder is ook de machtigingssoorkonde zelf ter goedkeuring aan de Gouverneur onderworpen.

Deze goedkeuring zal een waarborg zijn voor de perfecte regelmatigheid van de machtigingen, waardoor klachten zullen vermeden worden. Vermits het gaat om een daad van louter bestuur werd het verkieslijk geacht er de con-

qui est dans la ligne des projets de déconcentration administrative. Et comme, en cette matière, de gros intérêts sont en jeu, il faut éviter que ce contrôle ne retarde indûment l'exécution des décisions communales. C'est la raison pour laquelle un délai a été fixé.

Enfin, le recours accordé aux soumissionnaires est supprimé. Lorsque plusieurs candidats sont en compétition et que le ou les concurrents choisis l'ont été régulièrement, il ne se conçoit pas de considérer comme un refus d'autorisation, l'autorisation accordée à d'autres puisqu'il est de l'essence même de l'adjudication ne permettre à l'autorité d'opérer un choix parmi les soumissionnaires.

Si les autorisations ont été données irrégulièrement, sans même qu'il soit besoin de réclamations, cette irrégularité sera sanctionnée par la décision du Gouverneur. En tout état de cause, les concurrents gardent toujours la faculté de donner connaissance au Gouverneur des irrégularités qui se seraient produites.

La disposition faisant l'objet de l'alinéa 2 vise à favoriser la stabilité des exploitations. Elle est à rapprocher de l'article 25, § 3.

Article 10.

Pas plus que sous l'empire de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 il ne sera possible pour une commune de procéder à une adjudication pour des taxis ne stationnant pas sur la voie publique.

Pour ce genre d'exploitation, la demande ne peut émaner que d'une seule personne physique ou morale. La demande qui n'est pas agréée est nécessairement refusée et, dès lors il est équitable d'accorder à la personne qui se croit lésée le droit de se défendre par la voie du recours.

Le montant maximal des redevances dues aux communes pour de telles exploitations sera déterminé par le Ministre de l'Intérieur et établi en fonction des redevances dues par des taxis stationnant sur la voie publique.

Articles 11 à 15.

Ces articles visent à assouplir, autant que possible, la circulation et le stationnement des taxis, en vue de réduire les parcours à vide.

On remarquera que cet assouplissement n'est prévu que dans les zones délimitées par un périmètre tarifaire, c'est-à-dire celles dans lesquelles le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte.

Il est en effet inéquitable de permettre l'« interstationnement » des taxis pour lesquels le retour à vide au point de départ est porté en compte au client.

Les limites des périmètres tarifaires seront déterminées par le Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions.

En ce qui concerne l'article 11, il n'a pas semblé opportun de prévoir la liberté intégrale de stationnement car celle-ci aurait sans doute pour effet que les stationnements périphériques seraient abandonnés.

La limitation prévue pour le « stationnement en tête de file » aux lieux qui peuvent contenir trois voitures au moins a pour but de ne pas mettre dans l'embarras le titulaire d'un petit stationnement qui risquerait de ne pouvoir y mettre sa ou ses propres voitures en cas d'occupation par le véhicule d'un tiers.

trole van aan de Gouverneur toe te vertrouwen; zulks ligt in de lijn van de ontwerpen tot administratieve deconcentratie. En vermits er terzake aanzienlijke belangen op het spel staan moet er vermeden worden dat die controle de uitvoering van de gemeentebeslissingen ongoorloofd vertraagt. Daarom werd dan een termijn vastgelegd.

Ten slotte wordt het beroep dat toegestaan was aan de inschrijvers afgeschaft. Wanneer verschillende gegadigden in competitie zijn en de gekozen concurrent(en) regelmatig verkozen werd(en), gaat het niet op de machtiging toegestaan aan anderen als een weigering tot machtiging te beschouwen vermits het tot het wezen zelf van de aanbesteding behoort de overheid een keuze te laten verrichten onder de inschrijvers.

Indien de machtigingen onregelmatig afgegeven werden, zonder zelfs dat er klachten nodig zijn, zal deze onregelmatigheid bij beslissing van de Gouverneur bestraft worden. Alleszins behouden de concurrenten steeds het recht om de Gouverneur op de hoogte te stellen van de onregelmatigheden die mochten geschied zijn.

De bepaling van alinea 2 strekt ertoe de stabiliteit van de ondernemingen in de hand te werken. Zij moeten vergeleken worden met artikel 25, § 3.

Artikel 10.

Evenmin als onder de besluitwet van 30 december 1946 zal het voor een gemeente mogelijk zijn een aanbesteding uit te schrijven voor taxi's die niet op de openbare weg stationeren.

Voor deze soort van exploitatie mag de aanvraag slechts van één enkele natuurlijke- of rechtspersoon uitgaan. De aanvraag die niet aanvaard wordt, is noodgedwongen geweigerd zodat het billijk is aan de persoon, die zich benadeeld acht, het recht te verlenen zich bij wege van beroep te verweren.

Het maximumbedrag van de retributies verschuldigd aan de gemeenten voor dergelijke exploitaties zal vastgesteld worden door de Minister van Binnenlandse Zaken en opge maakt worden op grond van de retributies verschuldigd door taxi's die op de openbare weg stationeren.

Artikelen 11 tot 15.

Deze artikelen streven ernaar zoveel mogelijk het verkeer en het stationeren van taxi's te versoepelen om het vervoer in ledige toestand te beperken.

Men zal opmerken dat deze versoepeling slechts ingesteld is in de door een tarifaire periméter afgebakende zones, dit wil zeggen waarin de terugreis van de taxi naar zijn standplaats niet aangerekend wordt.

Inderdaad, het is onbillijk « het interstationnement » te veroorloven van de taxi's waarvoor de terugreis in ledige toestand naar het vertrekpunt de klant aangerekend wordt.

De perken van de tarifaire perimeters zullen vastgelegd worden door de Minister tot wiens bevoegdheid Economische Zaken behoort.

Met betrekking tot artikel 11 werd het niet gepast geacht de volledige stationeervrijheid in te stellen daar deze stelling tot gevolg zou hebben dat het periferisch stationeren zou opgegeven worden.

De beperking voorzien voor het « stationeren aan de kop », op de plaatsen waar tenminste drie voertuigen kunnen staan, heeft tot doel de houder van een kleine standplaats niet in moeilijkheid te brengen doordat hij het gevaar zou lopen er zijn eigen wagen(s) niet te kunnen plaatsen ingeval van bezetting door het voertuig van een derde.

La crainte formulée au commentaire de l'article 11 quant à la possibilité de dégarnir les stationnements périphériques ne se justifie pas lorsque des stationnements dans plusieurs communes sont aux mains d'une même entreprise, qui est capable de faire régner en son sein une discipline suffisante.

C'est pourquoi les articles 12 et 13 permettent l'« interstationnement » intégral au profit d'une telle entreprise.

La mise en commun de stationnements dont disposent plusieurs entreprises est prévue par l'article 14 mais est subordonnée à l'accord des communes intéressées qui doivent pouvoir exercer leur contrôle.

Enfin l'article 15 interdit le stationnement en surnombre.

Article 16.

L'application des articles 11 à 14 exige notamment que les taxis avec stationnement sur la voie publique soient nettement différenciés des autres par un signe extérieur.

Le règlement de police laissera la plus grande liberté aux deux espèces d'exploitation quant au choix des autres signes extérieurs et à la possibilité pour les clients de hâler les voitures sur la voie publique à certaine distance du stationnement occupé d'un autre exploitant.

La limitation de l'amplitude des prestations qui répond à un souci de sécurité pour éviter l'excès de fatigue des conducteurs constituera un facteur de modération quant aux offres faites lors des adjudications. Elle permettra également aux administrations communales d'assigner, le cas échéant, aux conducteurs, des tours de rôle permettant d'assurer un meilleur service aux populations.

Article 17.

Dans certaines villes étrangères où le pourboire a été supprimé, c'est-à-dire où cette partie de la rémunération du conducteur a été incorporée dans le prix de la course, on a vu réapparaître un « superpourboire », tant, en ce domaine, les traditions sont tenaces.

Il est dès lors apparu que le moindre mal à ce sujet consiste à imposer l'affichage du taux usuel et d'en limiter uniformément et par voie d'autorité la hauteur à 15 % du montant du prix de la course.

Articles 18 à 24.

Ces articles ne requièrent aucun commentaire spécial.

Article 25.

L'application du § 3 de cet article permettra aux pouvoirs publics et aux exploitants d'agir avec le temps et la prudence nécessaires pour tenir compte des situations nouvelles résultant de la mise en application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Le Ministre des Communications,

De in de toelichting van artikel 11 uitgedrukte vrees omtrent de mogelijke aftakeling van het periferisch stationeren, is niet verantwoord wanneer standplaatsen in verschillende gemeenten in handen zijn van een zelfde onderneming die in staat is om bij zich een voldoende tucht te doen heersen.

Daarom laten de artikelen 12 en 13 het integraal « interstationnement » toe ten voordele van een dergelijke onderneming.

Het gemeenschappelijk gebruiken van standplaatsen waarover verschillende ondernemingen beschikken, is in artikel 14 voorzien maar wordt afhankelijk gesteld van de instemming van de betrokken gemeenten die er hun controle moeten kunnen uitoefenen.

Tenslotte wordt door artikel 15 het stationeren in overtal verboden.

Artikel 16.

De toepassing van de artikelen 11 tot 14 vergt inzonderheid dat de taxi's met standplaats op de openbare weg duidelijk onderscheiden zouden zijn van de anderen door een uitwendig teken.

Door het politiereglement zal de grootste vrijheid gelaten worden aan de twee exploitatiesoorten inzake de keuze van andere uitwendige tekens en inzake de mogelijkheid voor de klanten om wagens op de openbare weg aan te roepen op een bepaalde afstand van de door een andere ondernemer bezette standplaats.

De beperking van de amplitudo der prestaties die, uit bezorgdheid voor meer veiligheid ingegeven is om een overmatige vermoeidheid van de bestuurders te vermijden, zal een factor van moderatie zijn met betrekking tot de aanbiedingen gedaan ter gelegenheid van de aanbestedingen. Ook de gemeentebesturen zullen aldus de gelegenheid hebben om eventueel aan de bestuurders een beurtregeling toe te wijzen waardoor de bevolking een betere bediening zal bekomen.

Artikel 17.

In sommige buitenlandse steden waar het fooienstelsel afgeschaft werd, dus waar dit gedeelte van de bezoldiging van de bestuurders opgenomen werd in de prijs van het traject, werd een « superfooie » ingevoerd, zo sterk zijn de tradities terzake ingeworteld.

Het is dan ook gebleken dat, om erger te vermijden, het nog beter is terzake het gebruikelijke bedrag te doen aanplakken en er eenvormig en ambtshalve de hoogte van te beperken tot 15 % van het bedrag van de prijs van het traject.

Artikelen 18 tot 24.

Deze artikelen vergen geen bijzondere toelichting.

Artikel 25.

De toepassing van § 3 van dit artikel zal de openbare besturen en ondernemingen in staat stellen de nodige tijd en voorzichtigheid aan de dag te leggen om rekening te houden met de nieuwe toestanden ontstaan ingevolge het van kracht worden van deze wet en van de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 1^{er} avril 1969, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relative aux services de taxis », a donné le 23 avril 1969 l'avis suivant :

Article 1^{er}.

La rédaction suivante est proposée pour l'article 1^{er} :

« Article 1^{er}. — § 1^{er}. — Les services de taxis sont ceux qui assurent le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles aux conditions suivantes :

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

...(la suite comme au projet)...

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

Article 2.

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

« Article 2. — Nul ne peut, sans autorisation, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules, stationnant ou non sur la voie publique ».

Article 4.

Comme dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, la notion d'utilité publique est à la base de la délivrance des autorisations.

Toutefois, la loi en projet décide qu'une autorisation ne peut être refusée, en invoquant l'utilité publique, dès lors que le nombre de taxis ne stationnant pas sur la voie publique n'atteint pas 25 % du nombre de taxis stationnant sur la voie publique.

Le § 2 gagnerait, sans doute, en clarté s'il était rédigé comme suit :

« Le conseil communal ne peut refuser d'autoriser un service de taxis ne stationnant pas sur la voie publique, pour le seul motif que le nombre de ces taxis atteindrait un certain pourcentage du nombre des taxis stationnant sur la voie publique, si ce pourcentage est inférieur à 25 % ».

Article 5.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 5. — § 1^{er}. — L'autorisation est délivrée après une enquête effectuée par l'administration communale, portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant.

§ 2. — Le Roi peut fixer, par des règlements généraux, les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises ».

Article 7.

A l'alinéa 2, il conviendrait de remplacer le mot « approbation » par « autorisation ». Cette modification se recommande d'autant plus que le dernier alinéa impose au conseil communal de se prononcer sur les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité du nouveau titulaire.

Le 3° devrait être rédigé comme suit :

« 3° à une personne morale, à condition que le cédant en ait souscrit le capital social pour la moitié au moins et se soit engagé à continuer cette participation pendant trois ans au moins ou jusqu'au terme de l'autorisation, si celui-ci vient à échéance dans un délai plus court ».

Par souci de concordance avec l'article 5, le dernier alinéa devrait être rédigé de la manière suivante :

« Le nouveau titulaire doit remplir les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 1^{er} april 1969 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de taxidiensten », heeft de 23^e april 1969 het volgend advies gegeven :

Artikel 1.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 1. — § 1. — Taxidiensten zijn diensten die door middel van motorvoertuigen bezoldigd personenvervoer verrichten onder de volgende voorwaarden :

1° het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt en bestemd om ten hoogste negen personen, met inbegrip van de bestuurder, te vervoeren ;

... (voorts zoals in het ontwerp) ...

§ 2. — Als taxidiensten worden niet beschouwd de door de Koning bepaalde diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur. »

Artikel 2.

Dit artikel leze men als volgt :

« Artikel 2. — Niemand mag zonder vergunning een taxidienst exploiteren door middel van een of meer voertuigen die al dan niet op de openbare weg stationeren. »

Artikel 4.

Zoals in de besluitwet van 30 december 1946, ligt het begrip openbaar nut ten grondslag aan het verlenen van de vergunningen.

De ontwerp-wet stelt echter dat een vergunning niet om redenen van openbaar nut mag worden geweigerd als het aantal niet op de openbare weg stationerende taxi's geen 25 % van het aantal op de openbare weg stationerende taxi's bedraagt.

De tekst van § 2 zou ongetwijfeld duidelijker zijn in de volgende lezing :

« De gemeenteraad mag een vergunning voor een dienst van niet op de openbare weg stationerende taxi's niet weigeren om de enige reden dat het aantal van die taxi's een bepaald percentage van het aantal op de openbare weg stationerende voertuigen zou bereiken, als dat percentage lager is dan 25 %. »

Artikel 5.

Vorgesteld wordt :

« Artikel 5. — § 1. — De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door het gemeentebestuur omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

§ 2. — De Koning kan bij algemene verordeningen eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit vaststellen. »

Artikel 7.

In het tweede lid vervange men de woorden « op voorwaarde dat de gemeenteraad zulks goedkeurt » door : « mits de gemeenteraad toestemming daartoe verleent ». Die wijziging is des te meer geraden daar de gemeenteraad krachtens het laatste lid moet beslissen of de nieuwe vergunninghouder voldoet aan de eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit.

De tekst onder 3° zou als volgt moeten worden gelezen :

« 3° aan een rechtspersoon, op voorwaarde dat de overdrager op ten minste de helft van het maatschappelijk kapitaal ervan heeft ingeschreven en zich verbonden heeft die participatie te handhaven gedurende ten minste drie jaar of, als de vergunning eerder vervalt, tot het verstrijken ervan. »

Ter wille van de overeenstemming met artikel 5 moet het laatste lid als volgt worden geredigeerd :

« De nieuwe vergunninghouder moet voldoen aan de eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit. »

Article 8.

Le début du § 1^{er} gagnerait à être rédigé comme suit :

« L'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas... ».

Au dernier alinéa du § 3, les mots « en cas de recours » devraient être omis.

En raison de leur importance et afin de permettre que les recours prévus par les articles 8, § 3, et 10, § 2, puissent être utilement exercés, il conviendrait que les décisions de refus, de retrait et de suspension de l'autorisation soient motivées.

A cet effet, un § 4, rédigé de la manière suivante, pourrait être ajouté à l'article 8 :

« § 4. — Le retrait et la suspension de l'autorisation sont motivés. Il en est de même du refus d'autorisation ».

Article 9.

Cet article rend obligatoire l'adjudication publique des services de taxis stationnant sur la voie publique.

La désignation de l'adjudicataire par le conseil communal doit être approuvée par le gouverneur.

L'adjudication publique est un mode de passation des marchés qui, en ce qui concerne les marchés de l'Etat, a été défini et organisé dans les articles 6 et 8 de la loi du 4 mars 1963 relative aux marchés passés au nom de l'Etat et dans l'arrêté royal du 14 octobre 1964 pris pour l'exécution de cette loi.

Les règles applicables aux marchés de l'Etat ne peuvent être appliquées telles quelles aux marchés communaux. A cet égard, le projet prévoit que les dispositions générales relatives aux adjudications seront fixées par le Roi, tandis que les conditions particulières à chaque adjudication seront fixées par les conseils communaux. Afin d'éviter toute incertitude sur l'étendue de l'habilitation donnée au Roi, il conviendrait que le projet précise ce qu'il faut entendre par adjudication publique lorsqu'il s'agit de services de taxis stationnant sur la voie publique, et qu'il indique, au moins dans leur principe, le mode de publicité requis et la manière dont l'adjudicataire sera choisi.

Par ailleurs, il semble résulter du commentaire de l'exposé des motifs au sujet de l'article 9, que le projet s'écarte totalement du système imposé par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, notamment en ce qui concerne l'intervention de la députation permanente quant aux conditions et aux actes de l'adjudication.

S'il est exact que le projet soumet expressément à l'approbation du gouverneur l'acte d'autorisation — et il écarte ainsi l'approbation de la députation permanente prévue par l'article 81 de la loi communale — rien n'est prévu relativement aux conditions de l'adjudication qui doivent être arrêtées par le conseil communal. En principe, ces conditions doivent être soumises à l'approbation de la députation permanente en vertu de l'article 81 précité. L'exposé des motifs permet, toutefois, de douter que telle soit bien l'intention du Gouvernement. Le projet devrait être précisé à cet égard.

A l'alinéa 2, la notion de « priorité » ou de « prioritaire » paraît étrangère à une procédure d'adjudication publique. Sous réserve des observations qui précèdent, il est proposé de rédiger cet alinéa comme suit :

« Lorsque le titulaire de l'autorisation dont le terme est échu est soumissionnaire, et s'il a donné satisfaction, sa soumission doit être retenue dès lors qu'elle n'est pas inférieure de plus de 10 % à l'offre la plus haute ».

Article 10.

Au § 1^{er}, il convient de préciser, comme à l'article 9, si les conditions qu'il appartient au conseil communal de fixer doivent être soumises à l'approbation de la députation permanente.

Au § 2, dernier alinéa, la rédaction suivante est proposée, afin de ne laisser aucun doute quant à la nature du délai :

« Le gouverneur statue en dernier ressort, dans les trois mois de la réception du recours. Passé ce délai, le recours est censé rejeté ».

Artikel 8.

Paragraaf 1 kan beter als volgt worden gelezen :

« De vergunning kan ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan overtreden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden. »

Het laatste lid van § 3 leze men als volgt :

« De gouverneur beslist in laatste aanleg binnen een maand na het ontvangen van het beroepschrift. »

Wil het in de artikelen 8, §3, en 10, §2, bedoelde beroep op dienstige wijze worden ingesteld, dan zouden de beslissingen tot welgering, intrekking en schorsing van de vergunning met redenen omkleed moeten worden. Zij zijn daar overigens belangrijk genoeg voor.

Daarom voege men aan artikel 8 een § 4 toe, als volgt :

« § 4. — Intrekking en schorsing van de vergunning worden met redenen omkleed. Hetzelfde geldt voor de welgering van de vergunning. »

Artikel 9.

Dit artikel verplicht tot het openbaar aanbesteden van taxidiensten met standplaatsen op de openbare weg.

De aanwijzing van de aannemer door de gemeenteraad moet door de gouverneur worden goedgekeurd.

De openbare aanbesteding is een wijze om overeenkomsten te sluiten die, wat de overeenkomsten voor rekening van de Staat betreft, omschreven en geregeld is in de artikelen 6 en 8 van de wet van 4 maart 1963 betreffende het sluiten van overeenkomsten voor rekening van de Staat en in het koninklijk besluit van 14 oktober 1964 tot uitvoering van die wet.

De regelen die gelden voor de overeenkomsten voor rekening van de Staat kunnen niet zo maar worden toegepast op de overeenkomsten voor rekening van gemeenten. Het ontwerp stelt dat de algemene bepalingen betreffende de aanbestedingen door de Koning en de voor ledere aanbesteding geldende bijzondere voorwaarden door de gemeenteraden zullen worden vastgesteld. Ten einde onzekerheid over de omvang van de aan de Koning verleende bevoegdheid te ondervangen, zou het ontwerp moeten bepalen wat onder openbare aanbesteding dient te worden verstaan wanneer het gaat om taxidiensten met standplaatsen op de openbare weg, en zou het, althans in beginsel, moeten aangeven hoe de vereiste bekendmaking geschiedt en hoe de aannemer wordt gekozen.

De commentaar van de memorie van toelichting op artikel 9 schijnt er overigens op te wijzen dat het ontwerp een geheel andere regeling voorstaat dan die welke de besluitwet van 30 december 1946 oplegt, onder meer wat de rol van de bestendige deputatie ten aanzien van de aanbestedingsvoorwaarden en -handelingen betreft.

Het ontwerp moge de vergunningsakte uitdrukkelijk aan de goedkeuring van de gouverneur onderwerpen — en daarmee de in artikel 81 van de gemeentewet voorgeschreven goedkeuring van de bestendige deputatie uit de weg gaan —, omtrent de aanbestedingsvoorwaarden die door de gemeenteraad moeten worden vastgesteld is niets bepaald. In beginsel moeten die voorwaarden krachtens eerderbedoeld artikel 81 aan de bestendige deputatie ter goedkeuring worden voorgelegd. Uit de memorie van toelichting blijkt echter niet met zekerheid of de Regering het wel zo bedoelt. In dat opzicht zou het ontwerp moeten worden verduidelijkt.

Het begrip « voorrang », in het tweede lid, lijkt niet op zijn plaats te zijn in een openbare aanbestedingsprocedure. Onder voorbehoud van het hiervoren opgemerkte wordt voorgesteld dat lid als volgt te lezen :

« Wanneer de houder van de verstreken vergunning inschrijft, en zo hij voldoening geschonken heeft, moet zijn inschrijving worden aangenomen wanneer zij niet meer dan 10 % beneden de hoogste offerte ligt. »

Artikel 10.

Zoals in artikel 9 zou ook in § 1 van dit artikel moeten worden bepaald of de door de gemeenteraad vast te stellen voorwaarden aan de bestendige deputatie ter goedkeuring moeten worden voorgelegd.

Voor § 2, laatste lid, wordt de volgende lezing voorgesteld ten einde geen twijfel te laten over de aard van de termijn :

« De gouverneur beslist in laatste aanleg binnen drie maanden na het ontvangen van het beroepschrift. Wanneer die termijn eenmaal verstreken is, wordt het beroep geacht verworpen te zijn. »

Article 11.

L'article 11, comme les articles 12 à 14, fait référence à la notion de « périmètre tarifaire ».

L'exposé des motifs fait allusion aux « zones délimitées par un périmètre tarifaire, c'est-à-dire celles dans lesquelles le retour du taxi à son lieu de stationnement n'est pas porté en compte », et il indique que « les limites des périmètres tarifaires sont actuellement déterminées par l'arrêté du 3 avril 1958 du Ministre des Affaires économiques ».

Cet arrêté ministériel, pris sur la base de l'arrêté-loi du 22 janvier 1945 concernant la répression des infractions à la réglementation relative à l'approvisionnement du pays, fixe les prix maxima pour le transport des personnes par taxis. Il ne précise en aucune manière ce qu'il faut entendre par « périmètre tarifaire », encore que cette expression soit utilisée dans cet arrêté.

La loi en projet fait ainsi référence à une notion, par ailleurs imprécise, qui ressortit à la réglementation relative à la fixation des prix maxima autorisés.

Il conviendrait, ou que le projet définisse cette notion, ou qu'il fasse référence à une zone que le Roi déterminerait.

Par ailleurs, l'article 11 a pour objet de permettre aux taxis de stationner à des endroits de stationnement qui ne leur sont pas réservés, dès lors que ces endroits de stationnement ne sont pas occupés par les taxis qui y ont leur stationnement en vertu de l'acte d'autorisation. L'article 11 déroge ainsi à l'article 2 du projet, en vertu duquel le service de taxis stationnant sur la voie publique doit être autorisé.

La rédaction suivante est proposée pour l'article 11 :

« Article 11. — Par dérogation à l'article 2, tout véhicule autorisé à stationner sur la voie publique dans une zone déterminée par le Roi, peut occuper en n'importe quel endroit de cette zone, tout lieu de stationnement inoccupé sur la voie publique, pour autant que ce lieu soit prévu pour trois véhicules au moins ».

Article 16.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 16. — Le Roi arrête :

1° le règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis; ce règlement détermine, notamment, les signes extérieurs qui caractérisent les taxis;

2° les dispositions relatives à la durée du temps de conduite, du travail et du repos des conducteurs;

3° les dispositions relatives à la surveillance et à la sélection médicales des conducteurs des véhicules mentionnés dans l'article 1^{er} ».

Article 18.

Selon le fonctionnaire délégué, les règlements complémentaires que les autorités communales peuvent prendre ne concernent pas seulement la police de l'exploitation des services de taxis dont il est question à l'article 16, 1°, mais toutes matières relevant de la compétence des communes. Il conviendrait, dès lors, que les mots « de police » soient omis.

Dans la seconde phrase de cet article, le mot « expédition » devrait être remplacé par « copie ».

Article 20.

Il vaudrait mieux compléter le § 1^{er} par un alinéa qui reprendrait la substance de l'alinéa qui suit le 2° du § 2. Ce dernier alinéa devrait évidemment être supprimé au § 2.

Le texte suivant est proposé pour compléter le § 1^{er} :

« Par dérogation à l'article 43, alinéa 1^{er}, du Code pénal, la confiscation du véhicule ne pourra être prononcée pour infraction à la présente loi que dans le cas et aux conditions déterminés au § 2 ».

A propos du 3° du § 2, on peut se demander pourquoi le privilège est réservé à la personne préjudiciée qui s'est constituée partie civile. Le texte du Gouvernement paraît, en effet, exclure la partie préjudiciée qui ne s'est pas constituée partie civile mais qui a intenté une action séparée en dommages-intérêts.

Si telle n'est pas l'intention du Gouvernement, il est proposé de rédiger le début du 3° comme suit :

Artikel 11.

Artikel 11 werkt, evenals de artikelen 12 tot 14, met het begrip « tarifaire perimeteer ».

De memorie van toelichting heeft het over « door een tarifaire perimeteer afgebakende zones, dat wil zeggen waarin de terugreis van de taxi naar zijn standplaats niet aangerekend wordt », en zegt dat « de perken van de tarifaire perimeters thans vastgelegd zijn bij besluit van 3 april 1958 van de Minister van Economische Zaken ».

Dat ministerieel besluit, vastgesteld op grond van de besluitwet van 22 januari 1945 betreffende het beteugelen van elke inbreuk op de reglementering betreffende de bevoorrading van het land, bepaalt de maximumprijzen voor het vervoer van personen met taxi's. Het zegt hoegenaamd niet wat onder « tarifaire perimeteer » moet worden verstaan, al gebruikt het wel de term « perimeteer ».

De ontwerp-wet verwijst dus naar een, overigens vaag, begrip uit de reglementering betreffende de vaststelling van de toegestane maximumprijzen.

Het ontwerp zou ofwel dat begrip moeten omschrijven ofwel verwijzen naar een door de Koning te bepalen zone.

Anderzijds wil artikel 11 de taxi's toestaan te stationeren op standplaatsen die niet voor hen zijn voorbehouden, telkens als die standplaatsen niet bezet zijn door taxi's die daar krachtens de vergunningsakte hun standplaats hebben. Het wijkt zodoende af van artikel 2 van het ontwerp, krachtens hetwelk een vergunning vereist is voor het exploiteren van een taxi'dienst waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren.

Voorgesteld wordt, artikel 11 als volgt te lezen :

« Artikel 11. — In afwijking van artikel 2 mag ieder voertuig dat vergunning heeft om in een door de Koning bepaalde zone op de openbare weg te stationeren, om het even waar in die zone enige vrije standplaats op de openbare weg innemen voor zover die plaats voor ten minste drie voertuigen bedoeld is. »

Artikel 16.

Voorgesteld wordt :

« Artikel 16. — De Koning stelt vast :

1° de politieverordening betreffende de exploitatie van taxi'diensten; die verordening bepaalt onder meer de uitwendige tekens die taxi's kenmerken;

2° de bepalingen betreffende de stuurtijd, de arbeidsduur en de rusttijd van de bestuurder;

3° de bepalingen betreffende het geneeskundig toezicht op en de geneeskundige selectie van bestuurders van voertuigen vermeld in artikel 1. »

Artikel 18.

Volgens de gemachtigde ambtenaar hebben de aanvullende verordeningen welke de gemeenteverhuden mogen vaststellen, niet alleen betrekking op de politie op het exploiteren van taxi'diensten waarvan sprake in artikel 16, 1°, maar op alles wat onder de bevoegdheid van de gemeenten valt. Het woord « politiereglementen » zou dan ook moeten worden vervangen door « verordeningen ».

De tweede volzin van dit artikel leze men als volgt :

« Binnen acht dagen zenden zij een afschrift ervan aan de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort. »

Artikel 20.

Paragraaf 1 zou beter worden aangevuld met een lid waarin de inhoud wordt overgenomen van het lid dat volgt op 2° van § 2, en dat dan in § 2 geschrapt moet worden.

De volgende tekst wordt voorgesteld ter aanvulling van § 1 :

« In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek kan verbeurdverklaring van het voertuig wegens overtreding van deze wet alleen worden uitgesproken in het geval en onder de voorwaarden bepaald in § 2. »

In verband met de tekst onder 3° van § 2 kan de vraag worden gesteld, waarom het voorrecht alleen wordt toegekend aan de benadeelde die zich burgerlijke partij heeft gesteld. Volgens de tekst van de Regering lijkt de benadeelde partij die niet als burgerlijke partij is opgetreden maar een afzonderlijke vordering tot schadevergoeding heeft ingesteld, namelijk te worden uitgesloten.

Bedoelt de Regering het niet zo, dan wordt voorgesteld de tekst onder 3° als volgt te beginnen :

« 3° les dommages-intérêts alloués à la personne préjudiciée par l'infraction sont privilégiés... ».

Article 23.

A l'alinéa 1^{er}, le mot « et » devrait être omis.

Article 24.

L'alinéa 1^{er} serait mieux rédigé comme suit :

« L'article 2, D, les articles 23 à 27 et l'article 30, alinéas 10, 11 et 12, de l'arrêté-loi du... (comme au projet) ... sont abrogés ».

Dans le texte néerlandais, il y aurait lieu d'employer le terme « opgeheven » au lieu de « ingetrokken ».

A l'alinéa 2, il est suggéré de rédiger le texte comme suit :

« Toutefois, les arrêtés pris en exécution des dispositions abrogées sont maintenus en vigueur jusqu'à leur abrogation ».

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnem, conseiller d'Etat, président;

J. Masquelin et Madame G. Ciselet, conseillers d'Etat;

R. Pirson et F. Rigaux, assesseurs de la section de législation;

G. De Leuze, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnem.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,

Le Président,

(s.) G. DE LEUZE.

(s.) G. VAN BUNNEN.

Pour expédition délivrée au ministre des Communications.

Le 2 mai 1969.

Le Greffier du Conseil d'Etat :

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

« 3° is de schadevergoeding, toegekend aan de door de overtreding benadeelde persoon, bevoorrecht ... »

Artikel 23.

In het eerste lid leze men :

« ... over alle aangelegenheden betreffende de in deze wet bedoelde diensten, die het voorgelegd krijgt door de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort. »

Artikel 24.

Het eerste lid zou beter als volgt worden gelezen :

« Artikel 2, D, de artikelen 23 tot 27 en artikel 30, tiende, elfde en twaalfde lid, van de besluitwet van ... (zoals in het ontwerp) ... worden opgeheven. »

Voor het tweede lid wordt de volgende tekst in overweging gegeven :

« De besluiten vastgesteld ter uitvoering van de opgeheven bepalingen blijven echter van kracht tot zij worden opgeheven. »

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : G. Van Bunnem, Staatsraad, voorzitter;

J. Masquelin en Mevrouw G. Ciselet, Staatsraden;

R. Pirson et F. Rigaux, bijzitters van de afdeling wetgeving;

G. De Leuze, adjunct-griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. Van Bunnem.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. Coolen, substituu-auditeur-generaal.

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) G. DE LEUZE.

(get.) G. VAN BUNNEN.

Voor uitgifte afgeleverd aan de minister van Verkeerswezen.

De 2 mei 1969.

De Griffier van de Raad van State :

R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op het in Raad overlegd advies van Onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

CHAPITRE I.

Dispositions générales.

Article premier.

§ 1. — Les services de taxis sont ceux qui assurent le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui 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 conducteur 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, soit en tout autre endroit;

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

4° la destination est fixée par le client.

§ 2. — Ne sont pas considérés comme services de taxis les services de location de voitures avec chauffeur déterminés par le Roi.

Art. 2.

Nul ne peut, sans autorisation, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules, stationnant ou non sur la voie publique.

CHAPITRE II.

De l'autorisation.

SECTION I.

Dispositions communes aux entreprises dont les véhicules stationnent sur la voie publique et à celles dont les véhicules ne stationnent pas sur la voie publique.

Art. 3.

§ 1. — L'autorisation pour l'exploitation d'un service de taxis est délivrée, pour une durée de dix ans, par le conseil communal.

§ 2. — Elle peut être accordée pour une durée inférieure, si des circonstances spéciales, dûment justifiées dans l'acte d'autorisation, le motivent.

Art. 4.

§ 1. — L'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service.

§ 2. — Le conseil communal ne peut invoquer l'utilité publique du service pour s'opposer à ce qu'il y ait un nombre de taxis ne stationnant pas sur la voie publique égal ou inférieur à 25 % du nombre de taxis stationnant sur la voie publique.

HOOFDSTUK I.

Algemene bepalingen.

Artikel 1.

§ 1. — Taxidiensten zijn de bezoldigde vervoerdiensten van personen door middel van automobielen die aan de volgende eisen voldoen :

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, hetzij op eender welke andere plaats;

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

4° de bestemming wordt door de cliënt bepaald.

§ 2. — Als taxidiensten worden niet beschouwd de door de Koning bepaalde diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Art. 2.

Niemand mag zonder vergunning een taxidienst exploiteren door middel van een of meer voertuigen die al dan niet op de openbare weg stationeren.

HOOFDSTUK II.

De machtiging.

AFDELING I.

Gemeenschappelijke voorschriften voor de ondernemingen waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren en voor de ondernemingen waarvan de voertuigen niet op de openbare weg stationeren.

Art. 3.

§ 1. — De machtiging tot exploitatie van een taxidienst wordt door de gemeenteraad afgegeven voor een termijn van tien jaar.

§ 2. — Zij mag voor een kortere termijn worden toegerekend, zo speciale omstandigheden, die in de machtigingsoorkonde degelijk worden verantwoord, zulks rechtvaardigen.

Art. 4.

§ 1. — De machtiging wordt afgegeven ter wille van het openbaar nut van de dienst.

§ 2. — De gemeenteraad mag het openbaar nut van de dienst niet als voorwendsel invoeren om zich ertegen te verzetten dat het aantal taxi's die niet op de openbare weg stationeren gelijk of kleiner zou zijn dan 25 % van het aantal taxi's die op de openbare weg stationeren.

Art. 5.

§ 1. — L'autorisation est délivrée après une enquête effectuée par l'administration communale, portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant.

§ 2. — Le Roi peut fixer, par des règlements généraux délibérés en Conseil des Ministres, les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises.

Art. 6.

§ 1. — L'autorisation ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui est propriétaire du ou des véhicules ou qui en a la disposition par contrat de vente à tempérament.

§ 2. — La location, sous quelque forme que ce soit, du ou des véhicules à toute personne qui en assure ou en fait assurer la conduite, est interdite.

Art. 7.

L'autorisation est personnelle et incessible.

Toutefois, elle peut être cédée, jusqu'à son terme, moyennant l'autorisation du conseil communal,

1° au conjoint du titulaire ou à ses parents ou alliés jusqu'au deuxième degré;

2° à une personne physique participant activement et de façon continue, depuis trois ans au moins, à l'exploitation de l'entreprise du cédant;

3° à une personne morale, à condition que le cédant en ait souscrit le capital social pour la moitié au moins et se soit engagé à continuer cette participation pendant trois ans au moins ou jusqu'au terme de l'autorisation, si celui-ci arrive dans un délai plus court.

Le nouveau titulaire doit remplir les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises.

Art. 8.

§ 1. L'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas d'infraction aux dispositions de la présente loi, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ainsi qu'aux conditions de l'autorisation.

§ 2. — Le retrait ou la suspension est décidé par le Conseil communal. En cas d'urgence, cette décision peut être prise par le collège des bourgmestre et échevins, qui en donne connaissance au conseil lors de sa première réunion.

Le conseil peut rapporter la décision prise par le collège, sans préjudice néanmoins de l'exécution qui lui aurait été donnée.

§ 3. — La décision de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours au Gouverneur. Le recours doit être introduit dans les huit jours de la notification de la décision, par lettre recommandée à la poste.

Le Gouverneur statue en dernier ressort, dans le mois de la réception du recours.

Art. 5.

§ 1. — De vergunning wordt afgegeven na een onderzoek door het gemeentebestuur omtrent de door de aanvrager gegeven zedelijke waarborgen, zijn beroepsbekwaamheid en zijn solvabiliteit.

§ 2. — De Koning kan bij in Ministerraad beraadslaagde algemene verordeningen, eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit vaststellen.

Art. 6.

§ 1. — De machtiging mag slechts afgegeven worden aan een natuurlijke- of rechtspersoon die eigenaar is van het of van de voertuigen of die erover beschikt bij huurkoopcontract.

§ 2. — De verhuring, onder eender welke vorm, van het of van de voertuigen aan enigerlei persoon die het of de voertuigen zelf bestuurt of laat besturen, is verboden.

Art. 7.

De machtiging is persoonlijk en onoverdraagbaar.

Zij mag evenwel, tot bij het verstrijken van de geldigheidsduur, worden overgedragen mits de gemeenteraad toestemming daartoe verleent,

1° aan de echtgenoot (of echtgenote) van de gemachtigde of aan zijn bloed- of aanverwanten tot de tweede graad;

2° aan een natuurlijke persoon, die actief en doorlopend sedert tenminste drie jaar aan de exploitatie der onderneming van de overdrager deelneemt;

3° aan een rechtspersoon, op voorwaarde dat de overdrager op tenminste de helft van het maatschappelijk kapitaal ervan heeft ingeschreven en zich verbonden heeft die participatie te handhaven gedurende tenminste drie jaar of, als de vergunning eerder vervalt, tot het verstrijken ervan.

De nieuwe vergunninghouder moet voldoen aan de eisen inzake zedelijkheid, beroepsbekwaamheid en solvabiliteit.

Art. 8.

§ 1. — De vergunning kan ingetrokken of voor een bepaalde duur geschorst worden ingeval de bepalingen van deze wet en van de besluiten tot uitvoering ervan overtreden of de aan de vergunning verbonden voorwaarden niet nagekomen worden.

§ 2. — De intrekking of de schorsing wordt door de Gemeenteraad beslist. In dringende gevallen mag deze beslissing genomen worden door het college van burgemeester en schepenen, dat de raad ervan in kennis stelt bij de eerstvolgende vergadering.

De raad mag de door het college genomen beslissing intrekken, onverminderd evenwel de uitvoering die er zou aan gegeven zijn.

§ 3. — Tegen de beslissing tot intrekking of schorsing kan beroep bij de Gouverneur aangetekend worden. Dit beroep moet, binnen acht dagen na de kennisgeving van de beslissing, bij ter post aangetekende brief ingediend worden.

De gouverneur beslist in laatste aanleg binnen een maand na het ontvangen van het beroepschrift.

§ 4. — Le retrait et la suspension de l'autorisation sont motivés.

SECTION II.

Dispositions particulières aux entreprises dont les véhicules stationnent sur la voie publique.

Art. 9.

L'autorisation d'exploiter un service de taxis stationnant sur la voie publique est délivrée après une adjudication publique dont le conseil communal fixe les conditions, sans qu'il soit fait application de l'article 81 de la loi communale, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

Lorsque le titulaire de l'autorisation dont le terme est échu est soumissionnaire, et s'il a donné satisfaction, sa soumission doit être retenue dès lors qu'elle n'est pas inférieure de plus de 10 % à l'offre la plus haute.

L'acte d'autorisation est soumis à l'approbation du gouverneur. Toute décision de non approbation est motivée. A défaut par le gouverneur de s'être prononcé dans les trois mois de l'entrée de l'acte au gouvernement provincial, la délibération du conseil communal est exécutoire.

SECTION III.

Dispositions particulières aux entreprises dont les véhicules ne stationnent pas sur la voie publique.

Art. 10.

§ 1. — L'autorisation d'exploiter un service de taxis ne stationnant pas sur la voie publique est délivrée aux conditions fixées par le conseil communal, sans qu'il soit fait application de l'article 81 de la loi communale, dans les limites des dispositions générales arrêtées par le Roi.

L'acte d'autorisation est soumis à l'approbation du gouverneur.

Toute décision de non approbation est motivée. A défaut par le gouverneur de s'être prononcé dans les trois mois de l'entrée de l'acte au gouvernement provincial, la délibération du conseil communal est exécutoire.

§ 2. — La décision de refus de l'autorisation est motivée.

La décision de refus du conseil communal, ou l'absence de décision de ce conseil dans les trois mois de l'introduction de la demande, peut faire l'objet d'un recours au gouverneur.

Ce recours doit être introduit, selon le cas, dans les quinze jours de la notification de la décision de refus ou dans les quinze jours de la date d'expiration du délai de trois mois qui suit l'introduction de la demande, par lettre recommandée à la poste.

Le gouverneur statue en dernier ressort, dans les trois mois de la réception du recours.

§ 4. — Intrekking en schorsing van de vergunning worden met redenen omkleed.

AFDELING II.

Bijzondere voorschriften voor de ondernemingen waarvan de voertuigen op de openbare weg stationeren.

Art. 9.

De machtiging om een taxidienst te exploiteren waarvan de standplaatsen zich op de openbare weg bevinden, wordt afgegeven na openbare aanbesteding waarvan de gemeenteraad de voorwaarden bepaalt binnen de perken van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften, zonder het artikel 81 van de gemeentewet toe te passen.

Wanneer de houder van de verstreken vergunning inschrijft, en zo hij voldoening geschonken heeft, moet zijn inschrijving worden aangenomen wanneer zij niet meer dan 10 % beneden de hoogste offerte ligt.

De machtigingsoorkonde wordt ter goedkeuring aan de gouverneur voorgelegd. Elke beslissing tot niet goedkeuring wordt gemotiveerd. Zo de gouverneur binnen drie maanden na het toekomen van de oorkonde op het provinciaal gouvernement geen uitspraak heeft gedaan, wordt de beslissing van de gemeenteraad uitvoerbaar.

AFDELING III.

Bijzondere voorschriften voor de ondernemingen waarvan de voertuigen niet op de openbare weg stationeren.

Art. 10.

§ 1. — De machtiging om een taxidienst te exploiteren waarvan de standplaatsen zich niet op de openbare weg bevinden, wordt afgegeven onder de door de gemeenteraad gestelde voorwaarden, binnen de perken van de door de Koning vastgestelde algemene voorschriften, zonder het artikel 81 van de gemeentewet toe te passen.

De machtigingsoorkonde wordt ter goedkeuring aan de gouverneur voorgelegd.

Elke beslissing tot niet goedkeuring wordt gemotiveerd. Zo de gouverneur binnen drie maanden na het toekomen van de oorkonde op het provinciaal gouvernement geen uitspraak heeft gedaan, wordt de beslissing van de gemeenteraad uitvoerbaar.

§ 2. — Een weigering van de vergunning moet met redenen worden omkleed.

Tegen de beslissing tot weigering van de gemeenteraad of bij gebrek aan een beslissing van die raad binnen drie maanden na de indiening van de aanvraag kan bij de gouverneur beroep aangetekend worden.

Al naargelang van het geval moet dit beroep bij ter post aangetekend schrijven, worden ingediend binnen vijftien dagen na de betekening van de beslissing tot weigering of binnen vijftien dagen na de datum waarop de termijn van drie maanden verstrijkt die op de indiening van de aanvraag volgt.

De Gouverneur doet in laatste instantie uitspraak binnen de drie maanden van de ontvangst van het beroep.

CHAPITRE III.

Du stationnement.

Art. 11.

Par dérogation à l'article 2, tout véhicule autorisé à stationner sur la voie publique dans une zone déterminée par le Ministre ayant les affaires économiques dans ses attributions, peut occuper en n'importe quel endroit de cette zone, tout lieu de stationnement inoccupé sur la voie publique, pour autant que ce lieu soit prévu pour trois véhicules au moins.

Art. 12.

Lorsqu'une entreprise est autorisée à effectuer un service de taxis au moyen de véhicules stationnant sur la voie publique dans la zone visée à l'article 11, elle peut faire occuper par ces véhicules tout lieu de stationnement dont elle dispose sur la voie publique dans cette zone.

Art. 13.

Lorsqu'une entreprise est autorisée à effectuer un service de taxis au moyen de véhicules ne stationnant pas sur la voie publique dans la zone visée à l'article 11, elle peut faire occuper par ces véhicules tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont elle dispose dans cette zone.

Art. 14.

§ 1. — Plusieurs entreprises peuvent mettre en commun les stationnements sur la voie publique dont elles disposent dans la zone visée à l'article 11, moyennant autorisation préalable des conseils communaux intéressés.

§ 2. — Plusieurs entreprises peuvent mettre en commun les stationnements non situés sur la voie publique dont elles disposent dans la zone visée à l'article 11, moyennant autorisation préalable des conseils communaux intéressés.

Art. 15.

En aucun cas, le nombre de voitures présentes à un stationnement ne peut y dépasser le nombre prévu à l'acte d'autorisation.

CHAPITRE IV.

De la police et de la répression.

Art. 16.

Le Roi arrête :

1° le règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis; ce règlement détermine, notamment, les signes extérieurs qui caractérisent les taxis;

2° les dispositions relatives à la limitation des temps de conduite et d'amplitude de travail, ainsi qu'au repos des conducteurs;

HOOFDSTUK III.

Het stationeren.

Art. 11.

In afwijking van artikel 2 mag elk voertuig, dat gemachtigd is om op de openbare weg te stationeren in een zone bepaald door de Minister die economische zaken in zijn bevoegdheid heeft, op om het even welke plaats van die zone elke onbezette standplaats op de openbare weg innemen, voor zover die plaats voorzien is voor ten minste drie voertuigen.

Art. 12.

Wanneer een onderneming ertoe gemachtigd is een taxidienst te verzekeren door middel van voertuigen die op de openbare weg stationeren in de bij artikel 11 bedoelde zone, mag zij door deze voertuigen elke standplaats waarover zij op de openbare weg in die zone beschikt, laten bezetten.

Art. 13.

Wanneer een onderneming gemachtigd is een taxidienst te verzekeren door middel van voertuigen die niet op de openbare weg stationeren in de bij artikel 11 bedoelde zone, mag zij door deze voertuigen elke niet op de openbare weg gelegen standplaats waarover zij in die zone beschikt, laten bezetten.

Art. 14.

§ 1. — Verschillende ondernemingen mogen de standplaatsen op de openbare weg, waarover zij in de bij artikel 11 bedoelde zone beschikken, gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de betrokken gemeenteraden daartoe vooraf een machtiging hebben verleend.

§ 2. — Verschillende ondernemingen mogen de niet op de openbare weg gelegen standplaatsen waarover zij in de bij artikel 11 bedoelde zone beschikken, gemeenschappelijk gebruiken op voorwaarde dat de betrokken gemeenteraden daartoe vooraf een machtiging hebben verleend.

Art. 15.

In geen geval mag het aantal voertuigen die op een standplaats voorhanden zijn er het in de machtigingsoorkonde omschreven aantal voertuigen overtreffen.

HOOFDSTUK IV.

Politie en repressie.

Art. 16.

De Koning stelt vast :

1° de politieverordening betreffende de exploitatie van taxidiensten; die verordening bepaalt onder meer de uitwendige tekens die taxi's kenmerken;

2° de bepalingen betreffende de beperking van de stuurtijd en de arbeidsduur alsmede van de rusttijd van de bestuurders;

3° les dispositions relatives à la surveillance et à la sélection médicales des conducteurs de véhicules visés au § 1^{er} et au § 2 de l'article premier.

Art. 17.

Les tarifs et le taux usuel du pourboire sont affichés, de manière apparente, dans chaque véhicule; ce taux ne peut excéder 15 % du montant du prix de la course.

Art. 18.

Les autorités communales peuvent arrêter des règlements complémentaires. Elles en transmettent, dans les huit jours, une copie au Ministre qui a les transports dans ses attributions.

Art. 19.

Il est interdit aux exploitants de services de location de voitures de faire en faveur de ceux-ci de la publicité sous la dénomination « taxi » ou sous un vocable rappelant ce mot.

Les voitures de location ne peuvent porter aucun signe extérieur caractérisant le taxi.

Art. 20.

§ 1^{er}. — Les infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Les dispositions du livre 1^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables à ces infractions.

Toutefois, sans préjudice de l'article 56 du Code pénal, la peine ne pourra, en cas de récidive dans les deux ans à partir de la condamnation, être inférieure au double de la peine prononcée antérieurement du chef de la même infraction.

Par dérogation à l'article 43, alinéa 1^{er}, du Code pénal, la confiscation du véhicule ne pourra être prononcée pour infraction à la présente loi que dans le cas et aux conditions déterminés au § 2.

§ 2. — Toutefois, en cas de condamnation pour une infraction à l'article 2 de la présente loi :

1° la peine ne peut être inférieure aux peines correctionnelles;

2° le juge pourra ordonner la confiscation ou l'immobilisation temporaire du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction, du coauteur ou du complice; en cas d'immobilisation temporaire, le juge détermine la durée de celle-ci et indique le garage où le véhicule sera mis à la chaîne, aux frais et risques du propriétaire;

3° les dommages-intérêts alloués à la personne préjudiciée par l'infraction sont privilégiés sur le véhicule qui a servi à commettre l'infraction, quand la propriété en appartient à l'auteur de l'infraction, au coauteur ou au complice. Ce privilège prend rang immédiatement après celui qui est prévu à l'article 20, 5°, de la loi du 16 décembre 1851.

3° de bepalingen betreffende het medisch toezicht en de dito selectie van de bestuurders van de voertuigen bedoeld in § 1 en § 2 van artikel één.

Art. 17.

De tarieven en het gebruikelijk bedrag van de fooi worden, op een opvallende wijze, in elk voertuig uitgehangen; het bedrag van de fooi mag 15 % van de prijs van de rit niet overschrijden.

Art. 18.

De gemeenteoverheden mogen aanvullende verordeningen vaststellen. Binnen acht dagen zenden zij een afschrift ervan aan de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort.

Art. 19.

De ondernemers van diensten voor verhuring van voertuigen mogen hiervoor geen reclame maken onder de benaming « taxi » of onder een motto waarin aan dit woord wordt herinnerd.

Op de voor verhuring gebruikte voertuigen mag geen enkel uiterlijk teken voorkomen waardoor een taxi wordt gekenmerkt.

Art. 20.

§ 1. — De overtredingen van deze wet en van de besluiten, die in uitvoering ervan worden genomen, worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van zesentwintig frank tot tienduizend frank, of met één van deze straffen alleen, onverminderd de eventuele schadevergoeding.

De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn op deze overtredingen toepasselijk.

Evenwel mag, onverminderd artikel 56 van het Strafwetboek, de straf ingeval van herhaling binnen twee jaar na de veroordeling niet minder zijn dan het dubbel van de wegens dezelfde overtreding vroeger uitgesproken straf.

In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek kan verbeurdverklaring van het voertuig wegens overtreding van deze wet alleen worden uitgesproken in het geval en onder de voorwaarden bepaald in § 2.

§ 2. — Ingeval van veroordeling echter voor een overtreding van artikel 2 van deze wet :

1° mag de straf niet minder bedragen dan de correctionele straffen;

2° zal de rechter de verbeurdverklaring of de tijdelijke immobilisering van het voertuig mogen bevelen indien het eigendom is van de overtreder, van de mededader of van de medeplichtige; ingeval van tijdelijke immobilisering bepaalt de rechter de duur ervan en wijst meteen de garage aan waar het voertuig aan de ketting zal worden gelegd op kosten en risico van de eigenaar;

3° de schadevergoeding toegekend aan de door de overtreding benadeelde persoon is bevoorrecht op het voertuig dat diende voor het plegen van de overtreding wanneer het in eigendom toebehoort aan de overtreder, aan de mededader of aan de medeplichtige. Dit voorrecht neemt rang onmiddellijk na dit bepaald bij artikel 20, 5° van de wet van 16 december 1851.

§ 3. — Les tribunaux de police connaissent des infractions prévues par le présent article.

Art. 21.

§ 1. — Le Roi désigne les fonctionnaires et agents de l'autorité qui, outre les officiers de police judiciaire, sont chargés de surveiller l'exécution de la présente loi et des arrêtés pris en vertu de celle-ci.

Les agents qualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Copie des procès-verbaux est adressée aux délinquants dans les huit jours de la constatation des infractions.

§ 2. — En cas d'infraction dûment constatée, les agents qualifiés peuvent procéder, aux frais et risques du propriétaire, à la saisie du véhicule ayant servi à la commettre.

§ 3. — Les membres de la gendarmerie et de la police doivent prêter main-forte aux agents qualifiés.

CHAPITRE V.

Dispositions diverses.

Art. 22.

Le Roi établit le taux des redevances à percevoir au profit de l'Etat ou des organismes agréés par lui, pour couvrir, en tout ou en partie, les frais d'administration, de contrôle ou de surveillance résultant de l'application de la présente loi ou des arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Le Roi peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs au Ministre qu'il désigne.

Art. 23.

Il est créé un comité consultatif des taxis, chargé de donner son avis sur toutes les questions relatives aux services visés par la présente loi qui lui sont soumises par le Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Le Roi règle la composition et le fonctionnement de ce comité.

CHAPITRE VI.

Dispositions transitoires et finales.

Art. 24.

L'article 2, D, les articles 23 à 27 et l'article 30, alinéas dix, onze et douze, de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles sont abrogés.

Toutefois, les arrêtés pris en exécution des dispositions abrogées sont maintenus en vigueur jusqu'au moment de leur remplacement par des dispositions prises en vertu de la présente loi.

§ 3. De politierechtbanken zijn bevoegd voor de bij dit artikel bedoelde overtredingen.

Art. 21.

§ 1. — De Koning duidt de ambtenaren en de gezagspersonen aan die, benevens de officieren van de gerechtelijke politie, belast zijn met het toezicht op de uitvoering van deze wet en van de krachtens deze wet genomen besluiten.

De bevoegde personen stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal die tot bewijs van het tegendeel bewijskracht hebben. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen acht dagen na de vaststelling van de overtreding aan de delinquent toegestuurd.

§ 2. — Ingeval van degelijke vastgestelde overtreding, mogen de bevoegde personen, op kosten en risico van de eigenaar, het voertuig waarmee zij werd gepleegd, laten in beslag nemen.

§ 3. — De leden van de rijkswacht en van de politie moeten aan de bevoegde personen bijstand verlenen.

HOOFDSTUK V.

Allerlei bepalingen.

Art. 22.

De Koning bepaalt het bedrag van de retributies die ten bate van de Staat of van de door hem erkende controlelichamen moeten worden geïnd, tot algehele of gedeeltelijke dekking van de bestuurs-, controle- of toezichtskosten welke uit de toepassing van deze wet of van de in uitvoering ervan genomen besluiten voortspuiten.

De Koning mag deze machten, in hun geheel of een gedeelte ervan, delegeren aan de Minister die hij aanduidt.

Art. 23.

Een comité van advies voor de taxi's wordt opgericht dat zijn advies moet geven over alle aangelegenheden betreffende de in deze wet bedoelde diensten, die het voorgelegd krijgt door de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer behoort.

De Koning regelt de samenstelling en de werking van dit comité.

HOOFDSTUK VI.

Overgangs- en slotbepalingen.

Art. 24.

Artikel 2, D, de artikelen 23 tot 27 en artikel 30, tiende, elfde en twaalfde lid, van de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen worden opgeheven.

De besluiten genomen in uitvoering van de ingetrokken bepalingen blijven echter van kracht totdat zij vervangen zijn door bepalingen genomen krachtens deze wet.

Art. 25.

§ 1. — Les autorisations délivrées en application de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

§ 2. — Les autorisations dont l'échéance est fixée au 30 juin 1969 par application de la loi du 10 mai 1967 relative aux services de taxis, modifiée par la loi du 26 décembre 1968, sont prorogées jusqu'à ce qu'intervienne une décision du conseil communal, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 1969.

§ 3. — Par dérogation à l'article 9, les autorisations visées aux §§ 1 et 2 du présent article peuvent être prorogées par le conseil communal, aux conditions fixées par la présente loi mais sans recours à l'adjudication publique, au profit des titulaires qui ont donné satisfaction, sans que cette prorogation dépasse le 31 décembre 1974.

Art. 26.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 1969.

Donné à Bruxelles, le 14 mai 1969.

PAR LE ROI :

BAUDOUIN.

Le Ministre des Communications.

A. BERTRAND.

Art. 25.

§ 1. — De machtigheden afgegeven bij toepassing van de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, blijven geldig tot op de datum waarop zij verstrijken.

§ 2. — De machtigheden waarvan de geldigheid verstrijkt op 30 juni 1969 bij toepassing van de wet van 10 mei 1967 betreffende de taxidiensten, gewijzigd bij de wet van 26 december 1968, worden verlengd totdat de Gemeenteraad hieromtrent een beslissing treft en uiterlijk tot 31 december 1969.

§ 3. — In afwijking van artikel 9 kunnen de machtigheden bedoeld in de §§ 1 en 2 van dit artikel, onder de voorwaarden vastgesteld door deze wet, zonder evenwel toevlucht tot een openbare aanbesteding te nemen, door de gemeenteraad verlengd worden ten gunste van de machti-
ginghouders die voldoening hebben geschonken, zonder dat deze verlenging verder dan 31 december 1974 mag reiken.

Art. 26.

Deze wet treedt in werking op 1 juli 1969.

Gegeven te Brussel, 14 mei 1969.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen.